

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 19.V 1972.

Sté Aptunion, Sté Transco et Sté  
Gellatly Hankey c/a Greek South  
Shipping Co, Seaways Co Inc, zapo-  
vjednik broda "Angeliki" i osiguratelj

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Pravni zna-  
čaj teretnice koju nije potpisao krcatelj - Klauzula teret-  
nice o nadležnosti suda - Slabo slaganje tereta na brodu -  
Tužiteljeva aktivna legitimacija - Teretnica koju krcatelj  
nije potpisao u roku od 24 sata od časa ukrcaja tereta ima  
samo značaj potvrde kojom brodar potvrđuje da je primio  
robu na prijevoz, i njene klauzule ne mogu služiti kao do-  
kaz o uvjetima zaključenog posla - Dopušteno je s klauzulom  
u teretnici ugovaranje stranog suda, ali da bi ta klauzula  
bila valjana, potrebno je da teretnicu, u roku od 24 sata  
nakon ukrcaja tereta, potpiše krcatelj - Pod ovom pretpo-  
stavkom klauzula obavezuje ne samo krcatelja već i svakog  
onoga koji od krcatelja izvodi pravo prema brodaru - Činje-  
nica što su stranke imenovale arbitre ugovorene arbitraže,  
ne znači sama po sebi da su prešutno pristale na klauzulu  
teretnice o nadležnosti suda - Brodar je odgovoran za štetu  
prouzrokovanu slabim slaganjem tereta - Na djelovanje mora  
kao na višu silu brodar se može pozivati samo ako dokaže da  
je oluja po svojoj jačini imala značajke više sile - Prema  
brodaru je aktivno legitimiran zadnji indosatar teretnice

Brodar je prevezao iz Constanze u Marseille  
948.618 kg trešanja u salamuri. Dio tereta je bio smješten  
u drvenim bačvama, a dio u klasičnim posudama. Na odredištu  
je ustanovljeno da je jedan dio tereta oštećen.

U sporu koji je povodom toga nastao kao tužitelji  
pojavi su se: kupac - indosant teretnice i dva špeditera  
kao indosatari. Oni tuže: brodara, zapovjednika broda, pro-  
davaoca i poduzeće koje je prodavaocu dobavilo i ambalaži-  
ralo robu.

Brodar i zapovjednik podižu prigovor nenadležno-  
sti suda. Navode da je u teretnicu unesena klauzula na te-  
melju koje stranke ugovaraju primjenu engleskog prava i  
nadležnost londonske arbitraže. U tu svrhu iznose da su  
tužitelji već imenovali svoje arbitre u Londonu. Osim toga  
ističu da za štetu nisu odgovorni, jer da je ona dijelom  
posljedica slabog stanja ambalaže, a dijelom nevremenom.

Tužitelji se protive prigovoru nenadležnosti suda navodeći da njih klauzula u teretnici ne obavezuje jer ju krcatelj nije potpisao. Točno je da su imenovali svoje arbitre kod londonske arbitraže, ali su to učinili jedino iz razloga da zaštite svoja prava u slučaju da se sud u Marseilleu proglasi nenadležnim za rješavanje ovoga spora.

U pogledu sam<sup>ga</sup> tužbenog zahtjeva brodaru ističu da je on opravdan, jer je vještak ustanovio da je šteta posljedica slabog slaganja tereta. Podredno traže da sud proglasi obveznim prodavaoca i njegovog dobavljača ukoliko se utvrdi da je šteta posljedica slabog stanja ambalaže.

Prodavalac se takodjer opire tužbenom zahtjevu. Ne protivi se nadležnosti suda, ali iznosi da je on prodao robu pod uvjetima CIF, pa da prema tome ne odgovara za štetu koja nastane tokom prijevoza, a koja je posljedica slabog slaganja tereta na brodu. I on se podredno poziva na odgovornost svoga dobavljača za slučaj da sud ustanovi da je šteta nastala zbog slabog stanja ambalaže.

Kupčev dobavljač u svoju obranu navodi da je šteta isključivo posljedica slabog slaganja tereta na brodu, a ne slabog stanja ambalaže.

Sud se proglasio nadležnim iz ovih bitnih razloga:

Nema sumnje da se francusko pravo primjenjuje na sve međunarodne prijevoze kojima je luka ukrcaja ili iskrcaja u Francuskoj, a koji prijevozi ne potpadaju pod Konvenciju o teretnici od 1924. godine. Ukoliko strane i jesu slobodne ugovarati primjenu nekoga drugog prava, one to moraju učiniti na način koji će biti mjerodavan za sve stranke. Prema francuskom pravu klauzula teretnice o nadležnosti suda obvezna je za krcatelja, a preko njega i za primaoca koji od krcatelja izvodi svoje pravo prema brodaru.

Medjutim da bi ta klauzula bila valjana, teretnica mora ispunjavati uvjete koji se za njenu valjanost traže po francuskom pravu. To između ostaloga znači da teretnicu mora potpisati i krcatelj, i to najkasnije 24 sata nakon ukrcaja tereta u brod. Ukoliko teretnica ne udovoljava ovim uvjetima, ona nije ništava već predstavlja samo primku kojom brodar potvrđuje da je teret primio na prijevoz. Ne može naprotiv služiti kao dokazna isprava o uvjetima zaključenog posla. Prema tome uvjeti takve teretnice koji odstupaju od općeg prava ne mogu biti mjerodavni za krcatelja, a ni za ostale osobe koje od njega izvode svoje pravo prema brodaru.

Budući da teretnicu koja je predmet ovog spora nije potpisao krcatelj, sud njenoj klauzuli o nadležnosti suda ne priznaje valjanost.

Sud je ispitivao i mogućnost da su stranke imenovanjem arbitara u Londonu prešutno pristale na navedenu klauzulu, pa dolazi do zaključka da to nije slučaj, jer je odnosno imenovanje učinjeno jedino sa svrhom da se zaštite njihova prava za slučaj da se francuski sud proglasi nena-  
dležnim.

Osim toga sud je imao u vidu i okolnost da su u sporu i stranke koje odnosna klauzula teretnice nikako ne obavezuje.

U pogledu štete sud je stao na stajalište da je za nju isključivo odgovoran brodar i to iz slijedećih razloga:

Vještak je utvrdio da je šteta isključivo posljedica slabog slaganja tereta. Na plastične posude bio je postavljen drugi teret, a bačve su, protivno svim propisima, na velikoj visini slagane potrbušno.

Brodar se u svoju obranu pozvao na oluju na koju je brod tokom putovanja naišao. Sud priznaje da bi oluja mogla biti opravdan razlog za brodarovu ekskulpaciju ako bi on dokazao da je ona bila takve jačine da je imala sve karakteristike više sile i da je povećala odnosno prouzrokovala štetu. U ovom sporu brodar, prema stajalištu suda, to nije uspio dokazati.

Na brodarov teret sud stavlja i štetu koja je prouzrokovana padom jednog zapasa prilikom iskrcaja.

Sud naprotiv priznaje aktivnu legitimaciju samo jednom tužitelju i to onomu koji je bio zadnji indasatar teretnice.

(DMF 1973, str.58)

B.J.