

tome što pruža određeno tumačenje klauzulama o produženju roka ukrcaja (kl. 9) i o "višoj sili" (kl. 22) iz formularnog ugovora GAFTA 100.

Nedvojbena je značaj preciznog određenja početka, odnosno završetka dodatnih rokova ukrcaja, jer o tome često ovise osjetne razlike u visini naknade nastale štete. Nije potrebno naglašavati kako su za točnost ovakvih izračunavanja zainteresirane sve stranke u sličnim situacijama koje danas nipošto nisu rijetkost.

K.V.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 14.XI 1978.

Capitaine de l'"El-Mansour-Billah" et Sté Navimar c/a Cie d'assurances La Fortune et vingt-cinq autres compagnies d'assurances

Klauzula o nadležnosti u teretnici - Klauzula u teretnici kojom se za slučaj spora predviđa nadležnost suda zemlje u kojoj brodar ima glavno poslovno sjedište valjana je i ako naziv i sjedište suda nije izričito navedeno - Za valjanost takve klauzule je dovoljno da se nadležnost može lako odrediti

Tužitelji su - francusko osiguravajuće društvo Sté Navimar i još 25 drugih osiguravajućih društava - naknadi-vši primatelju u većem iznosu štetu na teretu subrogacije ustali tužbom protiv marokanskog brodara pred Trgovačkim sudom u Rouenu.

Tuženi marokanski brodar istakao je prigovor nenadležnosti *ratione loci* pozivajući se na klauzulu 3. Općih uvjeta o prijevozu koja je bila inkorporirana u teretnicu.

Naime, spomenutom klauzulom je za slučaj spora bila predviđena nadležnost suda države u kojoj brodar ima glavno poslovno sjedište kao i primjena materijalnog prava te države ("Any dispute arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the Carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein."), te je

tuženi brodar isticao da u konkretnom slučaju dolazi do primjene marokansko materijalno pravo i da je nadležan marokanski trgovački sud (Casablanca).

Trgovački sud u Rouenu odbio je prigovor nenadležnosti navodeći da je sporna klauzula nejasna i neodređena budući da izričito ne navodi nadležnu jurisdikciju, te primijenivši francusko pravo (Francuski zakon iz 1966) obvezao brođara na naknadu cjelokupne štete i troškove spora.

Povodom žalbe tuženog brođara spor je raspravljao Apelacioni sud u Rouenu. Prihvatajući žalbene razloge tuženoga Apelacioni sud je, utvrđujući da je Trgovački sud u Rouenu bio nenadležan za rješavanje konkretnog spora, ukinuo prvostepenu presudu te uputio stranke na rješavanje spora pred Trgovačkim sudom u Casablanci, navodeći slijedeće bitne razloge:

Apelacioni sud je najprije istakao da klauzule o nadležnosti nisu zabranjene ni Konvencijom o teretnici od 1924. kao niti nacionalnim zakonodavstvima stranaka u sporu, kao i činjenicu da osiguratelji nisu niti osporili valjanost klauzule, već samo ističu nemogućnost njene primjene budući da izričito ne imenuje glavno poslovno sjedište brođara.

Analizirajući klauzulu sud zatim zaključuje da je za njenu valjanost dovoljno da se nadležnost može lako odrediti, tim više što se parnica vodi među iskusnim privrednicima kojima stoje na raspolaganju mnogobrojna sredstva ispitivanja i saznanja koje je glavno poslovno sjedište tuženog brođara i slijedom toga koji je sud nadležan, a ne među strankama koje bi mogle lako biti dovedene u zabludu.

Primjerice se navodi da je na poslovnom papiru tuženog brođara vrlo precizno označena njegova adresa kao i podaci o upisu u trgovački registar; specijalizirani pomorski godišnjaci kao npr. Medjunarodni francuski godišnjak iz 1975. i Svjetski njemački godišnjak iz 1971. navode to brođarsko poduzeće pod istim brojem; brođski agent u Rouenu (courtier maritime) potvrđuje da je više puta bio u pismonojoj vezi sa tuženim brođarom i "da se njegova ozbiljnost ne može osporiti". Osim toga, Osiguratelji su sva potrebna obavještenja mogli dobiti odmah od agenta koji zastupa tuženog brođara u Rouenu (consignataire du navire), a koji je izdao teretnicu.

("courtier maritime"; "consignataire du navire" su brodski agenti, s tom razlikom što su "courtiers maritimes" kao koncesionirane osobe javnog prava isključivo ovlaštene za posredovanje kod carinskih i lučkih organa vlasti.)

Na kraju istaknuvši posebno da je Casablanca bila mjesto iskrcaja tereta i da su se na izvještajima vještaka koje su stranke dostavile jedna drugoj, nalazili svi potrebni podaci o identitetu tuženog brođara, sud zaključuje da se osiguratelji ni u kojem slučaju ne mogu pozivati na nemogućnost saznanja koji je sud u konkretnom sporu bio nadležan.

(DMF 1979, str.274)

M.T.

Bilješka.- Tužitelji su u prikazanom slučaju nastojali osporiti valjanost klauzule o nadležnosti u želji da marokansko pravo ne dodje do primjene. Naime, po marokanskom pravu zastarni rok u konkretnom slučaju iznosi 3 mjeseca te tužitelji više nisu mogli ostvariti svoje pravo na naknadu pred marokanskim sudom. Francuski zakon iz 1966. prema kojem zastarni rok iznosi godinu dana (kao i Konvenciji o teretnici iz 1924) bio je za njih puno povoljniji.

M.T.

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 20.X 1977.

Cie Le Patrimoine c/a
Sté L.Martin et Cie et
armement Nicolardot
Martin

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Utvrđivanje šteta na odredištu - Šteta prije ukrcaja i nakon iskrcaja iz broda - Na ove štete u međunarodnom prijevozu ne primjenjuju se odredbe Konvencije o teretnici od 1924, već francusko pravo - Prema tom pravu brodar se ne može pozivati na okolnost da je teret predao u skladu s navodima teretnica, ako mu je slugač na vrijeme uložio protest za štetu