

("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 broдача, 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 broдар 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

na robi, premda je zapisnik o šteti sačinjen naknadno

Radi se o prijevozu tereta iz Le Havra u Douali. Na odredištu je utvrđena šteta na teretu nakon što ga je slagač predao špediteru, koji ga je sa svoje strane predao primaocu.

U sporu koji je povodom toga nastao brodar se opire tužbenom zahtjevu.

Sud je u prvom redu morao riješiti pitanje primjene prava, a s obzirom na to da se radilo o međunarodnom prijevozu robe. Sud je utvrdio da prema čl.16. francuskog zakona od 18. lipnja 1966. Konvencija o teretnici od 1924. ne dolazi do primjene jer ta Konvencija isključuje vrijeme prije ukrcaja i poslije iskrcaja iz polja svoje primjene. Prema tome će se francuski zakon primijeniti na odnose slagača i vozara, jer je za slagačka poduzeća primjenljivo pravo prema čl.57. spomenutog zakona one luke u kojoj se obavljaju odnosne operacije u međunarodnim poslovima. Vozar nije mogao u teretnici ograničiti svoju odgovornost koja odatle proizlazi, jer mu to čl.29. Zakona od 18.VI 1966. zabranjuje.

Brodar se u svoju obranu poziva na okolnost da je šteta utvrđena nakon što je slagač predao teret špediteru, dakle prekasno. Sud ovo stajalište nije prihvatio. Premda je šteta kontradiktorno utvrđena kod špeditera, ipak je odlučna činjenica da je za nju slagač pravovremeno uložio protest brodaru. Šteta je kontradiktorno utvrđena prilikom iskrcaja uz nečitljivi potpis predstavnika broda, a na potvrdu o predaji tereta primaocu unešen je prigovor primaoca o cštećenju tereta. Prema tome je prigovor vozaru pravovremeno podnešen, pa je stoga tužitelju dosudjena naknada štete koju potražuje od tuženog vozara.

(DMF 1978, str.352)

B.J.