

Drugostepeni sud je odbio tužitelja sa žalbom i potvrdio prvostepenu presudu iz slijedećih bitnih razloga:

Stao je na stajalište da, činjenica da je tužitelj bio ozlijeđen tijekom pripremnih manevara tegljenja kao i to da je u vrijeme nesreće bio pod komandom tuženoga, nije dovoljna za osnovanost tužbenog zahtjeva, već je nužno dokazati da je do ozljede tužitelja došlo uslijed grube nepažnje/tuženog - kapetana teretnog broda.

ili namjere

Budući da tužitelj u svojoj tužbi, a ni u žalbi, nije pružio dokaze koji bi se odnosili na prirodu same odgovornosti tuženoga, drugostepeni sud je uzimajući u obzir izjavu lučkog kapetana te izvještaj Direkcije pomorskih poslova (Direction des Affaires maritimes) koji isključuju bilo kakvu grešku tuženoga u manevriranju, odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom, jer pretpostavke iz čl.11. Zakona od 23. travnja 1898.g. koji bi se trebao primijeniti, nisu ispunjene.

(DMF 1980, str.20)

A.S.

APPELLACIONI SUD, Aix

Presuda od 9.VI 1978.

National Shipping Corporation
c/a Cie d'assurances Helvetia
et Cie d'assurances Italia

Prijevoz stvari morem - Ograničenje visine odgovornosti broдача javnim poretkom francuskog Zakona kad ne dolazi do primjene nijedna međunarodna konvencija koju je Francuska prihvatila - Iznimka od tog pravila moguća je unošenjem u teretnicu Paramount klauzule koja predviđa višu granicu odgovornosti za teret od francuskog Zakona - Viša granica odgovornosti iz Haških pravila računa se u zlatnim funtama sterlinga - Smatra se da je do gubitka tereta došlo za vrijeme prijevoza ako slagač obavijesti primatelja o nedostacima uočenim prilikom iskrcaja tereta

Između Cie d'assurances Helvetia i Cie d'assurances Italia kao tužitelja, te National Shipping Corporation kao tuženoga vodio se spor o naknadi štete za gubitak dijela

tereta od dvije vreće ovčje kože, koji je tuženi-brodar primio na prijevoz.

Tuženi nije osporio svoju odgovornost za gubitak, ali je tvrdio da je do gubitka došlo nakon iskrcaja tereta s broda i da visinu naknade treba ograničiti na 2000 franaka po koletu, u skladu s francuskim zakonom (Zakon od 18. VI 1866).

U teretnici je bila Paramount klauzulom predviđena primjena odredaba Bruxelleske konvencije iz 1924. Usprkos tomu tuženi je osporio mogućnost primjene njenih odredaba na ovaj spor, smatrajući da je on izvan područja njene primjene, jer je teretnica bila izdana u Pakistanu, državi koja nije ni ratificirala ni pristupila Konvenciji.

Tuženi također smatra da ni Protokol o promjenama Bruxelleske konvencije iz 1968, iako proširuje područje primjene Konvencije i na ovakve slučajeve, ne otvara u ovom sporu mogućnost za njenu primjenu, jer je Protokol stupio na snagu nakon nastanka ovog spora.

Nadalje, tuženi je upozorio na vremensku ograničenost dohvata konvencijskih odredaba. Konvencija uređuje samo strogo pomorsku fazu prijevoza, dakle razdoblje do trenutka iskrcaja tereta s broda, a do gubitka je došlo, prema tvrdnji tuženoga, nakon iskrcaja tereta.

Zbog svih tih razloga tuženi je smatrao da^{se} visina naknade ne može odrediti primjenom Bruxelleske konvencije, već samo primjenom francuskog Zakona koji za svaki prijevoz započet ili završen u nekoj francuskoj luci, ako ne dolazi do primjene nijedna međunarodna konvencija, predviđa primjenu vlastitih odredaba kao javni poredak.

Trgovački sud u Marseilleu nije prihvatio prigovore tuženoga i utvrdio je naknadu primjenom Bruxelleske konvencije u iznosu od 200 zlatnih funti sterlinga ili njihovu protuvrijednost u francuskim francima na dan isplate, uz kamate od dana tužbe.

Apelacioni sud u Aixu, kao drugostepeni sud, odbio je žalbu tuženoga i potvrdio prvostepenu presudu, iako iz drugih razloga.

Po mišljenju ovog suda na ovaj spor ne mogu se primijeniti odredbe Bruxelleske konvencije usprkos postojanja

Paramount klauzule u teretnici, jer francuski Zakon za ovakav slučaj predviđa primjenu vlastitih odredaba kao javni poredak. Ipak, francuski zakonodavac zabranjuje samo vozarovo smanjenje odgovornosti ispod 2000 francuskih franaka, ali ne i njeno povećanje. Dogovornim povećanjem granice odgovornosti ne vrijedja se, po mišljenju suda, francuski javni poredak, pa to stranke mogu uvijek učiniti.

Kad je dakle tuženi pristao na ovakvo povećanje granice odgovornosti unošenjem Paramount klauzule u teretnicu, ne može se više ni protiviti njenoj primjeni.

Drugostepeni je sud odbio takodjer i prigovor tuženoga koji se odnosi na vrijeme gubitka tereta. Po nalogu tuženoga slugač je obavijestio primatelja da su prilikom iskrcaja tereta nedostajale dvije vreće ovčje kože. Kako tuženi, premda smatra da je do gubitka došlo nakon iskrcaja tereta, nije nikada uložio protest protiv stivađora, mora se pretpostaviti da je gubitak nastao za vrijeme prijevoza.

(DMF 1979, str.532)

Lj.M.

Bilješka.-- Želja stranaka da upotrebom Paramount klauzule ugovore granicu odgovornosti brođara prema Haškim pravilima kolidira u ovom sporu s odredbama francuskog Zakona o primjeni vlastitog prava kao javnog poretka. Izabrano pravo ipak je došlo do primjene jer je povoljnije za teret, pa ne vrijedja javni poredak koji je samo radi zaštite tereta bio i ustanovljen.

Višu granicu odgovornosti prema Haškim pravilima, u sporovima prije stupanja na snagu Protokola o promjenama Bruxelleske konvencije u Francuskoj, francuski sudovi računaju u zlatnim funtama sterlinga, a ostavljaju tuženome mogućnost isplate protuvrijednosti u francuskim francima prema tečaju na dan isplate.

Lj.M.