

- 2/ V. Gertscher-Schreckenthal, o.c, str.438, odlučno za pravo zastave kod sukoba zakona.
- 3/ V. E.Pallua, Kolizijska pravila za stvarna prava na brodu i postulat jedinstva broskog statuta, Zbornik za pomorsko pravo 1961, str.93 i d.
- 4/ Ratifikanti Konvencije od 1967. su samo Danska, Norveška, Švedska i Sirijska Arapska Republika.
- 5/ V. E.Pallua, Privilegiji na brodu, str.120 i d; F.Wiseall Jr, The Development of Admiralty Jurisdiction and Practice since 1800, p.167, ističe kako engleski sudovi primjenjuju lex fori na privilegije u svakom pojedinom slučaju, a da američki sudovi primjenjuju lex loci na postanak privilegije, a lex fori na njegov red prvenstva. I njemačka judikatura priznaje samo one privilegije koji su poznati forumu pod uvjetom da su valjano nastali po stranom pravu /Zemaljski sud u Hamburgu, 3. IV 1963./ -- UPIPK, br.22/ 1964, str.57.
- 6/ V. Bulletin Comité Internationala br.11, str.89.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 14. X 1980.

Koçtug Denizçlik Islemit  
Mesi i Continental Lines  
c/a Walon i Alsthom

Spediter - Odgovornost špeditera i broдача kojeg izabere špediter - Primjena prava na međunarodni pomorski prijevoz - Nadležnost suda - Ograničenje odgovornosti špeditera i broдача - Spediter odgovara za broдача kojeg izabere u izvršenju špediterskog posla jednako kao i brodar - Ograničenje odgovornosti - Brodar, na temelju konvencije o teretnici odgovara ograničeno za štetu na teretu iako je teret protivno ugovoru smješten na palubu i premda je štetu skrivila posada svojom grubom nepažnjom - Ne bi postojala mogućnost ograničenja odgovornosti da je šteta prouzročena prijevarom - Odredbe konvencije o teretnici primjenjuju se na međunarodne pomorske prijevoze ako je teretnica izdana u jednoj luci države člani-

ce Konvencije - Konvencija o teretnici se ne primjenjuje za teret koji je ukrcan na palubu - U ovom slučaju primjenjuju se odredbe prava države luke ukrcaja - Francuski sud je nadležan i za sporedne zahtjeve, ako je nadležan za glavni zahtjev - Među sporedne zahtjeve spada i zahtjev za jamstvo kojim jamče sporedni tuženi glavnom tuženom

Tvrtka "Alsthom" je ugovorila s tvrtkom "Walon" da joj organizira pomorski prijevoz od Francuske do turske i nazad, i to jedne lokomotive BB koja pripada Francuskim državnim željeznicama. U tu svrhu je bilo precizirano od strane "Alsthoma", a prihvaćeno od prijevoznika "Walona", da će se prijevoz lokomotive tamo i nazad izvršiti za paušalni iznos od 29.500 franaka, i to tako da sanduci budu stavljeni na palubu broda dvostruko zaštićeni najlonskom i platnenom ceradom, te da amortizacijska platforma bude stavljena u potpaljublje i da bude pokrivena ceradom. Tvrtka "Walon" je prijevoz povjerila preko svog agenta u Anversu "Continental Linesu", turskoj tvrtki "Kocug Dinizclik Islemet Mesi" /dalje: Kocug/ prenijevši joj sve upute u pogledu prijevoza, koje je primila od "Alsthoma". Prijevoz se od Le Havrea do turske luke Haider Pacha odvijao bez nepravilnosti, međjutim na povratku iz turske luke Derince u Anvers, došlo je do oštećenja na teretu, oksidacije zbog morske vode.

Karučilac prijevoza, tvrtka "Alsthom", smatra da je do oštećenja na robu došlo uslijed nepridržavanja uputa koje je u ugovoru o prijevozu robe navela - sanduci su bili loše pokriveni, a amortizacijske platforme je prevožena na palubi umjesto u potpaljublju kako je traženo, pa u tom smislu i podnosi tužbu radi naknade štete protiv "Walona", "Kocuga" i "Continental Linesa".

Prvo i peto vijeće Trgovačkog suda u Parizu i peto vijeće pariškog Apelacionog suda usvojili su tužbeni zahtjev tužitelja i osudili tvrtku "Walon" na platež tužitelju sume od 249.025 franaka, kao i troškove nastale pred tim instancama, dok su "Kocug" i "Continental Lines" bili solidarno osudjeni na jamstvo i naknadu štete tvrtki "Walon" do visine ukupne štete izrečene u presudi i naknadi troškova, uz obrezloženje da su postupili doložno stavljajući na palubu robu koja je trebala biti smještena u potpaljublje.

Žalbu uležu Trgovačkom vijeću Kasacionog suda tuženi "Kocug" i "Continental Lines" iz slijedećih razloga: da,

s obzirom na njih, ne postoji nadležnost Trgovačkog suda u Parizu već suda u Istanbulu, budući da je tamo teretnice izdana; da prema Briselskoj konvenciji o teretnici, koju je ratificirala i Turska, brodar ne odgovara za robu na palubi i da je po turskom pravu granica odgovornosti za robu 1.500 livara po komadu; da u njihovom ponašanju nema prijevare jer nije utvrđeno da su oni namjerno htjeli prouzročiti štetu koja je nastala; da, ako sud smatra da se treba primijeniti Briselska konvencija, onda oni trebaju biti osudjeni na platež do 100 livara u zlatu po koletu.

Trgovačko vijeće Kasacionog suda ukinulo je prijašnje presude i cijeli spor vratilo na ponovno sudjenje, s obrazloženjem da prema čl.4, paragrafa 3. Briselske konvencije o teretnici, u to vrijeme na snazi, samo u slučaju postojanja namjerne pogreške može otkloniti primjena klauzule o ograničenju odgovornosti.

Apelacioni sud u Rouenu, odlučujući u ponovljenom postupku po žalbi tuženoga, sada tužitelja "Koctuga" i "Continental Linesa", donio je odluku kojom potvrđuje prvostepenu odluku pariškog suda u dijelu u kojem se tvrtka "Walon" osudjuje na isplatu tvrtki "Alsthom" sume od 249.025 franaka, te dijela u kojem se odbacuje prigovor tuženoga -- tužitelja na nadležnost francuskog suda. Usvojio je djelomično žalbu "Koctuga" i "Continental Linesa" te ih je, primjenjujući tursko pravo, osudio solidarno, na jamstvo "Walonu" u parnici protiv "Alsthoma", 200 livara u zlatu i 1.500 turskih livara sa zakonskim kamatama od dana odluke /avec intérêt de droit à compter de ce jour/. Troškovi postupka pali su na teret "Walona".

U obrazloženju svoje odluke Apelacioni sud u Rouenu između ostaloga kaže:

1/ Prigovor tuženoga -- tužitelja na nenadležnost francuskog suda s obzirom na zahtjev tužitelja -- tuženoga za jamstvom je neprihvatljiv jer prema čl. 59. i 81. prijašnjeg Zakona o parničnom postupku, koji se moraju primijeniti u ovom slučaju, nadležnost mjerodavna za odlučivanje o glavnom tužbenom zahtjevu postoji i za sporedna potraživanja, pa tako i za zahtjev za jamstvom.

2/ U pogledu primjene turskog prava kod naknade štete, Apelacioni sud kaže da to proizlazi iz činjenice da je to pravo pravo zastave broda, luke ukrcaja i mjesta izdavanja teretnice.

3/ Osnovno pitanje na koje je po žalbi sud trebao odgovoriti je da li će odgovornost "Koctuga" i "Continental Linesa" za oštećenje amortizacijskih platformi u prijevozu biti potpuna, dakle do visine ukupne štete, ili se u pogledu ograničenja odgovornosti trebaju primijeniti odredbe Briselske konvencije o teretnici. Sud je, imajući u vidu činjenično utvrđenje da su tuženi, prevozeći spomenute platforme kao palubni teret, suprotno nalogu naručioca, postupili krajnjom nepažnjom, ali ne i prijevarno, primijenio konvencijske odredbe o ograničenju odgovornosti prijevoznika. Stoga je i osudio tužene - tužitelje na platež tvrtki "Walon" 100 livara u zlatu za svaki od dva koleta koja su došla oštećena u Anvers - maksimalna naknada predviđena po Konvenciji, iako je oštećenje prema nalazu vještaka bilo znatno veće.

4/ Odlučujući o naknadi štete za oštećenja nastala na sanducima koji su bili utovareni kao palubni teret, a do kojeg je došlo uslijed krivnje posade broda - loša pokrivenost tereta, sud je primijenio tursko pravo jer se na palubni teret Briselska konvencija ne primjenjuje. Prema čl.1114. turskog Trgovačkog zakona odgovornost brodarka ograničena je na 1.500 turskih livara po komadu u slučaju prijevoza bez teretnice. Na osnovi toga sud je i stao na stajalište da su "Koctug" i "Continental Lines" dužni jamčiti i nadoknaditi štetu tvrtki "Walon" do visine od 1.500 turskih livara po koletu, iako je prema nalazu i mišljenju vještaka oštećenje na sanduku znatno veće.

/DMF 1981, str.106/

A.S.

Bilješka.- Iz gornje presude slijedi da se na jedan te isti ugovor o prijevozu primjenjuju dva pravna režima, i to jedan normiran Konvencijom o teretnici iz 1924, a drugi internim pravom određene države - u ovom slučaju je to Turska. Briselska konvencija o teretnici primjenjuje se na teret smješten pod palubom, a tursko pravo na teret na palubi, i to iz razloga jer se Konvencija na palubni teret ne primjenjuje.

A.S.