

brodara i slagača. Slagač bi bio tužen za ono što je odgovoran brodaru. Sud se nije bavio pitanjem da li je slagač dužan pristati da radi u ime treće osobe. Ovaj problem u francuskim pozitivnim propisima nije izričito riješen, pa će na njega morati odgovoriti sudska praksa.

B.J.

TALIJANSKI KASACIONI SUD

Presuda od 23.IV 1969.

Italsider i Soc. Cornigliano  
c/a Soc. Isbrandtsen Lines

Prijevoz tereta morem - Odgovornost brodara na koju se primjenjuje Konvencija o teretnici od 1924. počinje zahvatom tereta brodskim sredstvima (početak ukrcaja) - Ograničenje odgovornosti brodara iz konvencije primjenjuje se i kada na strani brodara postoji gruba nepažnja

Stranke tužiteljice, naručitelji u vozarskom ugovoru, ustaju tužbom protiv tuženog brodara radi štete na stroju koji je trebalo prevesti iz New Yorka u Genovu, a koja je šteta nastala u toku ukrcavanja stroja na brod s obale. Tuženi brodar se opirao tužbenom zahtjevu niječući svoju odgovornost, a ukoliko bi ga smatrali odgovornim, istakao je prigovor ograničenja odgovornosti po jedinici tereta.

Prvostepeni sud u Genovi, presudom od 9.III - 29.IV 1964, udovoljio je tužbenom zahtjevu u cijelosti, a Apelacioni sud u Genovi, presudom od 23.IV - 25.V 1965, djelomice je udovoljio žalbi tuženoga i sveo utuženi zahtjev na 805 dolara na temelju ograničenja odgovornosti.

Tužiteljice su na to ustale revizijom protiv apelacione presude i to iz dva razloga. Tvrdile su naime s jedne strane da je do štete došlo prije početka prijevoza i da je stoga drugostepena presuda nepravilno primijenila čl.III, br.8, sl.e), čl.IV, br.5, i čl.VII Bruxelleske konvencije o teretnici od 1924, i s druge strane da je brodar bio u gruboj nepažnji ("colpa grave") i da se stoga ne može pozivati na ograničenje odgovornosti iz Konvencije od 1924. po jedinici tereta, jer da je to suprotno čl.III, br.1, i čl.IV, br.1 i 5 Konvencije od 1924.

Kasacioni sud je odbio reviziju tužiteljica iz slijedećih bitnih razloga:

Utvrđeno je u nižestepenim postupcima da se štetni događaj sastojao u tome što je prilikom dizanja stroja iz vagona na brod došlo do oštećenja ambalaže i dosljedno tome do štete. Prema vladajućem shvaćanju ukrcaj ("caricamento") je prva faza prijevoznih operacija i prema tome ulazi u okvir primjene odredaba Konvencije od 1924. Dosljedno tome je i napadnuta presuda ispravno smatrala da na ovaj slučaj dolazi do primjene i ograničenje odgovornosti predviđeno u konvenciji.

Prema čl.V, br.5 Konvencije od 1924. vozar ne može biti pozvan ni u kojem slučaju ("in ogni caso") da odgovara za svotu višu od one koja je u konvenciji određena, ako nije deklarirana veća vrijednost. Odatle slijedi da se ne može vršiti nikakovo razlikovanje prema tome da li se radi o lakoj nepažnji ("colpa lieve") ili o gruboj nepažnji ("colpa grave"). Odredba čl.1229. talijanskog gradj. zakonika (koja predviđa da nitko ne može ugovoriti neodgovornost za dolus ili "culpa lata", op.p.) ne dolazi do primjene, jer međjunarodni prijevoz o kojem se u ovom slučaju radi nije podvrgnut nacionalnom zakonu nego međjunarodnoj konvenciji.

(Dir.Nav.1970, str.202)

E.P.

Bilješka.- U prikazanoj presudi riješeno je jedno pitanje koje dosad još nije bilo predmetom vrhovnog sudikata u Italiji. Ono je istina riješeno samo za slučaj kad postoji na strani brodar "culpa lata", ali nije riješeno i za slučaj u kojem bi se radilo o dolusu (jer se o tome u ovom slučaju sud nije morao izraziti), a niti o slučaju kad bi se radilo o dolusu brodarovih ljudi. Osim toga nije riješeno što bi bilo kad bi dolazio do primjene čl.423. Cod.nav. (talij. plov. zak.), a u kojem nema riječi "In anx event", odnosno "In ogni caso" kao u konvenciji, a za koji je u dosadanjoj sudikaturi bilo pretežno rješavano da se jedinično ograničenje brodarove odgovornosti ne primjenjuje kad se radi o "culpa lata". Upravo je to izazvalo bilješku L.Tullia, Confini di applicabilità della limitazione legale del debito del vettore marittimo, Riv.dir. navig.1970, 3-4, str.202 i d, koja se slaže s izrekom Kasacionog suda, ali smatra da je morala biti šire obrazložena. Tullio naime ističe kako je razlog za to, što je sudikatura dugo vremena bila sklona da restriktivno tumači propis čl.423. Cod.nav. u smislu da mu oduzme učinak kadgod se radilo o "culpa

lata", bio u tome što je do 1954. ostalo na snazi predratno ograničenje na Lit.5000.- po jedinici tereta pa se htjela izbjeći praktična neodgovornost brodara - vozara. Iza 1954. je taj razlog otpao, ali je dio doktrine i velik dio judikature ostao orijentiran u tom smislu. Pisac međjutim smatra da odredba čl.1229. talij. gradj. zak. ne može doći do primjene na ograničenja odgovornosti koja su predviđena u zakonu, jer se norma spomenutog člana odnosi na ugovore stranaka, a ne na zakonodavca. Stoga on smatra da je ispravan stav prema kojemu do ograničenja odgovornosti dolazi onda kada se ne radi o dolusu samoga vozara, dakle i onda kad se radi o dolusu osoba kojima se on služi. Ukazuje i na Protokol od 1968. (Visbyska pravila) u kojemu se ograničenje odgovornosti vozaču priznaje svagda kada na njegovoj strani nema dolusa ("intent") ili kad on nije djelovao ili propustio djelovati u namjeri da prouzroči štetu, ili bezobzirno i znajući da će vjerojatno šteta nastupiti ("act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result").

Ova presuda talijanskog Kasacionog suda značajna je po tome što pokazuje da se želi što više pojednostaviti polemika oko primjene takvih zakonskih ograničenja i tako olakšati i osiguranje odgovarajućih rizika (a i u ovom sporu se na tužiteljevoj strani nalazio osiguratelj). Ova presuda je u skladu s njemačkom doktrinom i judikaturom (V. Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, sv.II, 1962, str.635), a i s francuskom judikaturom (V. Zbornik za pomorsko pravo, 1957, str.368 i d).

E.P.