

APELACIONI SUD, Trst

Presuda od 3. III 1978.

Agemar S.R.L. c/a SIAT

Prijevoz robe morem iz Indije u Italiju - Primjenljivo pravo na temelju klauzule teretnice o primjeni ozakonjenja Haških pravila u zemlji ukrcaja, a ako takvog ozakonjenja nema, onda odgovarajućeg ozakonjenja u državi odredišta, a ako ni jednog ni drugog nema, onda teksta Konvencije od 1924. - Indijsko pravo ne dolazi do primjene jer Indija nije ratificirala Konvenciju od 1924. - Talijansko pravo ne dolazi do primjene zbog toga što se ono primjenjuje samo na države ugovornice Konvencije iz 1924. - Primijenjena je stoga zlatna vrijednost ograničenja odgovornosti za jedinicu tereta iz čl.IV, st.5. Konvencije iz 1924.

Tužbom od 3. XI 1974. Società Italiana Assicurazioni Trasporti /Talijansko društvo za osiguranje u prijevozu/ SIAT iz Genove tužilo je pred Prvostepenim sudom u Trstu pomorsku agenciju Agemar iz Trsta i ustvrdilo: da je na temelju teretnice izdane u Madrasu /Indija/ 23. XII 1977. na brod "Triglav" Jugoslavenske Plovidbe /tako je naziva presuda/ iz Rijeke ukrcao pet bala ovčjih štavljenih koža, da je tijekom puta prekrcao na brod "Belje" /a tužena je brodski agent za oba broda/ s odredištem Trst, da je prijevoz završen 4. III 1973, ali da je tada iskrcao na jedna bala manje, pa je stoga tužiteljica platila osiguranoj primateljici odštetu od 1.503,60 funti sterlinga, odnosno od 2.279.487 talijanskih lira. Usljed toga nastupa kao tužitelj putem subrogacije da dobije ono što je isplaćeno, i traži od Suda da se tuženi osudi na plaćanje navedene svote, uz kamete, štete iz devalvacije valute, sudske troškove i klauzulu o ovrsi do osiguranja.

Tuženi se oglušio pred Prvostepenim sudom.

Prvostepeni sud je presudom od 11. IV 1975. udovoljio tužbenom zahtjevu na temelju priložene dokumentacije.

Protiv te presude tuženi Agemar, sada žalitelj, uložio je žalbu 6. XI 1975. U žalbi je izričito naveo da je njegova odgovornost ograničena, budući da u obzir treba uzeti ugovor o prijevozu /a ne ugovor o osiguranju/, prema kojemu se ne može primijeniti Međunarodna konvencija o

izjednačenju nekih pravila o teretnici, potpisana u Bruxellesu 25. kolovoza 1924, na osnovi koje je dosudjeno da se tužitelju /osiguravatelju/ isplati protuvrijednost od 100 zlatnih funti sterlinga kao ograničenja vozarove odgovornosti po komadu, i to zato jer Indija tu Konvenciju nije ratificirala nego je donijela unutrašnji zakon sa sličnim tekstom. Osim toga, članak 9. ove Konvencije određuje da države u kojima funta sterlinga nije službena valuta, mogu granice odgovornosti zaokružiti u vlastitoj valuti. Obračunavanju zlatne funte suprotstavlja se i klauzula 24. teretnice, prema kojoj odgovornost vozara ne može prijeći sumu od 2.000,00 dinara po jedinici tereta, koja je predviđena jugoslavenskim pravom, a to pravo primjenjuje se prema čl.10. talijanskog Codice della navigazione iz 1942.

Drugostepeni sud nije uvažio razloge navedene u žalbi, te ju je odbio i potvrdio prvostepenu presudu iz slijedećih bitnih razloga:

Što se tiče prava koje na ovaj slučaj treba primijeniti, treba poći od odredaba same teretnice. Klauzula 1 - Paramount klauzula - navodi da će se na ugovor primjenjivati Haška pravila sadržana u spomenutoj Briselskoj konvenciji o teretnici, onako kako su ozakonjena u državi ukrcanja. Ako ih država ukrcanja nije ozakonila, primjenjivat će se odgovarajuća pravila države odredišta, a ako u jednoj od tih država ta pravila nisu obvezatna, primjenjivat će se neposredno odredbe spomenute konvencije. U ovom slučaju država krcanja je Indija, no ona tu Konvenciju nije ratificirala, pa se njezino pravo ne može primijeniti. Država odredišta je Italija, no prema talijanskom pravu ova pravila su obvezatna samo ako se prijevoz vrši između država koje su ratificirale Konvenciju. Budući da Indija Konvenciju nije ratificirala, ne može se primijeniti talijansko pravo kao obvezatno, pa ostaje da se primijeni sama Konvencija.

Jugoslavensko pravo primijenilo bi se samo kad pojedino pitanje ne bi bilo regulirano ovom Konvencijom /klauzula 1 i 3 teretnice/, no to ovdje nije slučaj.

Što se tiče sume na koju je vozarova odgovornost ograničena, primijenit će se članak IV, st.5. koji sadrži odredbu prema kojoj se odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje robe ograničava na 100 funti sterlinga po jedinici tereta, ili na odgovarajuću sumu u drugoj valuti. Članak IX iste Konvencije kaže da su sve novčane jedinice navedene u vrijednosti zlata.

Sasvim je razumljivo da je za valutu u kojoj će se izraziti granica vozarove odgovornosti izabrane funta sterlinga, i to njezina vrijednost u zlatu, budući da je u vrijeme sklapanja ove Konvencije funta bila vrlo stabilna valuta i da je bila potpuno konvertibilna u zlato. Države u kojima je funta bila i nacionalna valuta jednostavno su recipirale odredbe ove Konvencije u svoje nacionalne zakone, a one u kojima nije bila, mogle su određenu sumu preračunati u svoje nacionalne valute. Problem je, međjutim, nastao zbog činjenice da u vrijeme donošenja presude funta više nije bila konvertibilna u zlato, pa se postavilo pitanje da li u nacionalnu valutu treba preračunati papirnatu vrijednost funte, ili za to treba uzeti cijenu zlata na slobodnom tržištu.

Sud se priklonio ovoj drugoj mogućnosti, te je potvrdio prvostepenu presudu, prema kojoj je žalitelj dužan platiti svotu obračunatu prema cijeni zlata na slobodnom tržištu na dan presude.

/Dir.mar.1979, str.216/

V.P.

Bilješka.- U bilješci uz ovu presudu F.Berlingieri postavlja načela prema kojima treba rješavati pitanje određivanja mjerodavnog prava za ugovor o pomorskom prijevozu ovako: 1/ utvrditi da li se primjenjuje Briselska konvencija od 25. kolovoza 1924, prema njezinom članku 10, i 2/ ako se ne primjenjuje, utvrditi mjerodavno pravo na osnovi članka 10. Codice della navigazione.

U ovom slučaju, kako se to navodi i u samoj presudi, Konvencija se ne može primijeniti budući da je Indija nije ratificirala niti joj je pristupila. Nakon toga, treba utvrditi da li su stranke ugovorile mjerodavno pravo na temelju ovlaštenja iz čl.10. Codice della navigazione /prema kojem se pravo zastave broda primjenjuje samo ako nisu ništa ugovorile/. To se može utvrditi prema teretnici, tj. njezinoj klauzuli 1, koja predviđa primjenu Haških pravila "sadržanih" u Briselskoj konvenciji o teretnici iz 1924. kako su ozakonjena u državi ukrcaja, a ako do toga nije došlo, onda primjenu odgovarajućih pravila države odredišta. Klauzula sadrži i odredbu da će, ako ova pravila nemaju obvezatnu primjenu, prijevoz biti reguliran Briselskom konvencijom.

Obvezatnost se ovdje prosudjuje po talijanskom pravu, prema kojem ona postoji samo ako se prijevoz vrši između država koje su Konvenciju ratificirale. Budući da je Indija nije ratificirala, nisu ispunjeni uvjeti za primjenu indijskog prava kao prava države ukrcaja. Pravo države odredišta, tj. talijansko pravo, također se ne može primijeniti kao obvezatno, jer teretnica nije izdana u državi koje je ratificirala Konvenciju ili joj pristupila.

Prema tome, ostaje da se primijeni sama Konvencija, koja određuje da je u takvom slučaju mjerodavno pravo zastave broda, tj. jugoslavensko pravo. Prema jugoslavenskom pravu odgovornost vozara ograničena je na 2.000,00 dinara po jedinici tereta, a ta se granica zamjenjuje sumom od 100 zlatnih funti sterlinga iz Konvencije od 1924, jer je ugovorena primjena Konvencije. Ta je pak klauzula u teretnici u korist krcatelja, a takvo odstupanje od kogentnog jugoslavenskog prava je dopušteno prema tom istom pravu. Odluka tršćanskog suda je prema Berlingierijevom mišljenju ispravna, iako je do nje prema njemu trebalo doći drugim putem.

S naše strane dodajemo da je u konkretnom slučaju bilo moguće doći do takve presude uslijed toga što je klauzula u samoj teretnici upućivala na primjenu izvornog teksta Konvencije od 1924. ako su druge varijante iz klauzule bile isključene. Preispitivanje klauzule bi bilo vrlo umjesno, a ratifikacija Protokola o izmjeni Konvencije od 1924. iz 1968. znatno bi olakšala ovakve situacije. Tada bi se naime takva uputa odnosila nesumnjivo na modificiranu Konvenciju od 1924. i to ne samo Protokolom od 1968, nego i Protokolom od 1979. koji je zamijenio i Poincaré franke Posebnim pravima vučenja. Uostalom apelaciona presuda nije konačna, pa preostaje mogućnost da Kasacioni sud izmijeni drugostepeno stajalište.

V.P.