

visine i raspodjele naknade štete, budući da se radi o činjeničnim pitanjima o kojima isključivo sude prvostepeni i apelacioni sudovi.

A.S.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 26. III 1981.

Comesmar - Compagnia Mediterranea  
Servizi Marittimi S.p.a. c/a  
Carniti & C. S.p.a.

Brod "Algodonales"

Ne može se pozvati na običaj koji dopušta krcanje kontejnera na palubu, ako teretnica izričito predviđa njihovo krcanje ispod palube - Ako kod takvog prijaveza dodje do gubitka ili oštećenja robe, vozar se može osloboditi odgovornosti ako dokaže ne samo postojanje izuzetne opasnosti, nego i činjenicu da bi do istog gubitka došlo da je roba bila krcana ispod palube - Briselska konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici iz 1924. primjenjuje se i na robu krcanu na palubu, ako se u teretnici posebno ne spominje takav način krcanja - Krcanjem robe na palubu, suprotno izričitom uglavku teretnice, ne isključuje se ograničenje odgovornosti vozara prema čl.4, st.5. spomenute Konvencije - Tzv. "deviation" ne priznaje se tom Konvencijom, i ne opravdava neprimjenjivanje izjednačenih pravila - Konvencija ne izjednačuje grubu nepažnju s dolusom, niti pravi razliku između grube i obične nepažnje u svrhu isključenja granice vozarove odgovornosti - Kontejner se ne može izjednačiti s koletom u svrhu primjene ograničenja vozarove odgovornosti prema ovoj Konvenciji, a budući da u teretnici nisu navedena koleta koja kontejner sadrži, granicu treba računati na osnovi jedinice vozarine - Granicu odgovornosti vozara, utvrdjenu Konvencijom na sto zlatnih funti, treba preračunati u zakonsku valutu prema zlatnoj sadržini funte i prema cijeni zlata na tržištu na dan štetnog događaja, a treba je i revalorizirati prema devalvaciji valute

Tužbom od 1. lipnja 1971. tužiteljica Carniti tužila je pred Prvostepenim sudom u Genovi Società Comesmar, u svojstvu broskog agenta broda Algodonales te kao takve

predstavnik vozara Euronave iz Lisabona, navodeći: da je na osnovi teretnice br. 52 od 29. svibnja 1970. u luci Genova ukrcano 7 kontejnera i 5 sanduka sa 4 stroja za predenje, koje je trebalo prevesti u Lisabon; da su tokom puta, točnije 5. lipnja 1970, dva kontejnera, krcana na palubu suprotno izričitom uglavku teretnice, pala u more i izgubila se; da je tužiteljica, u ovom slučaju prodavateljica, bila prisiljena otkupiti robu od kupca koji joj je prepustio sva prava prema vozaru; da vozara, odgovornog za štetu, treba osuditi na naknadu svote od 26.111.986 lira kao vrijednost robe, 1280 američkih dolara kao vrijednost izgubljenih kontejnera, kao i na troškove suda i vještačenja, uz kamate i revalorizaciju valute.

Tužena se usprotivila tužbi navodeći: da su kontejneri bili krcani na palubu prema ustaljenom običaju; da je tužiteljica bila obaviještena da će dva kontejnera, zbog pomanjkanja prostora, biti krcana na palubu, te da nije uputila prigovor; prema tome, da odgovornost vozara treba ograničiti na 100 zlatnih funti po svakom kontejneru, u skladu s čl.4, st.5. Briselske konvencije iz 1924.

Presudom od 26. svibnja - 6. rujna 1978. Sud je: osudio tuženu da tužiteljici isplati 43.920.000 lira, što uključuje revalorizaciju, s kamatima od 7. lipnja 1970. do dana isplate.

Protiv takve presude tužena, sada prva žaliteljica, uložila je žalbu 30. studenog 1979. Tužiteljica je također uložila žalbu, ali samo na prihvaćanje ograničenja odgovornosti.

Žalbeni sud nije se složio s navodima prve žaliteljice, prema kojima je krcanje kontejnera na palubu postalo običaj, pa se ne može smatrati da je takav postupak protupravan. U ovom slučaju stranke su izričito ugovorile krcanje ispod palube što se vidi iz naloga za ukrcaj, na kojemu je otisnuto "krcanje ispod palube - under deck - paluba isključena", a čije je značenje nedvosmisleno. Na navedeni običaj moglo bi se pozvati u slučaju da uglavak o tome ne postoji ili da je dvosmislen. Sud nije uvažio ni tvrdnju da su kontejneri krcani na palubu uz dužnu brigu i pažnju i da je njihov gubitak jedino posljedica oluje o kojoj govori i brodski dnevnik, pa da ne postoji odgovornost žaliteljice. Naprotiv, smatrao je dobrim dokazom odgovornosti žaliteljice činjenicu da su ostali kontejneri iz iste pošiljke, krcani ispod palube, stigli pravovremeno i neoštećeni, te da je žaliteljica, kršeći ugovor i krcajući na palubu, uzrokovala njihov gubitak, pa se ne može opravdati olujom.

Sud je nadalje razmatrao žalbu druge žaliteljice koja tvrdi da se u ovom slučaju ograničenje odgovornosti nije smjelo primijeniti jer: čl.1. slovo c/ Konvencije iz 1924. isključuje primjenu same Konvencije na robu krcanu na palubu, pa zato u ovom slučaju treba primijeniti čl.497. portugalskog trgovačkog zakona; u ovom slučaju postoji dolus, bar u obliku dolus eventualis; postoji i ono što se u anglosaksonskom pravu zove "deviation", što znači da je došlo do neispunjenja ugovora u tolikoj mjeri, da se odbacuju svi načini isključenja ili ograničenja odgovornosti. Sud se nije složio s navodima žaliteljice, već je potvrdio interpretaciju Prvostepenog suda, prema kojoj se primjena Konvencije iz 1924. /osim za žive životinje/ isključuje samo za robu za koju je prijevoznim ugovorom dogovoreno da se krca na palubu i koja je stvarno tako krcana. Sud <sup>uz to</sup> smatra da se u ovom slučaju ne radi o vozaču koji zlonamjerno krši ugovorne odredbe i krca robu na palubu, iako bi se na prvi pogled moglo tako pomisliti, već o vozaču na kojega odredbe Konvencije treba primijeniti sa svim prednostima i teretima koje mu one donose. Shodno tome, Sud nije prihvatio tvrdnju žaliteljice da treba primijeniti čl.1229. građanskog zakonika, prema kojemu je ništavan svaki uglavak kojim se unaprijed isključuje ili ograničava odgovornost vozača za prijevaru ili grubu nepažnju, već je ostao kod primjene Konvencije. A Konvencija ne pravi razliku između grube i obične nepažnje u svrhu isključenja ograničenja vozačeve odgovornosti. Što se tiče tzv. "deviation", ona bi mogla, kako po talijanskom pravu tako i po Konvenciji, predstavljati razlog za raskin ugovora, ali ne i za ukidanje ograničenja vozačeve odgovornosti.

Što se tiče načina ograničenja odgovornosti, žalbeni sud je potvrdio stajalište Prvostepenoga, prema kojemu se kontejner u ovom kontekstu nikako ne može izjednačiti s koletom, pa se ograničenje odgovornosti mora odnositi na tonu težine, jer je ona kao jedinica vozarine unešena u teretnicu. Ograničenje po kontejneru ne može se primijeniti Briselskom konvencijom iz 1924. niti zato, jer u to vrijeme kontejneri nisu ni postojali, pa se ne može interpretirati da su redaktori Konvencije pod pojmom "koletom", uz uobičajene oblike - sanduk, vreću, kutiju, bačvu i sl, podrazumijevali i kontejner. Kontejner je i fizički puno veći od koleta, tako da u njega može stati roba daleko veća po vrijednosti i po težini, a nije nužno da sva roba bude iste vrste. Zbog toga je sličniji krcanju u rasutom stanju. Kod ograničenja odgovornosti, kao jedinica se ne može uzeti niti koletom krcano u kontejner, jer pojedina

koleta nisu spomenuta u teretnici, tako da u ovom slučaju nije niti sigurno da li je roba unutar kontejnera bila povezana u koleta. Iz svega slijedi, da je kao jedinicu za računanje odgovornosti najpravičnije i jedino moguće uzeti tonu kao jedinicu vozarine.

Prigovore prve žaliteljice - da je pobijana presuda kontradiktorna, jer je priznala da se vrijednost valute određuje u odnosu na vrijeme nastanka Briselske konvencije, a odredila ju je prema naknadnim promjenama vrijednosti zlata; da je, u nedostatku točnih pokazatelja, za preračunavanje vrijednosti zlata iz 1924. u talijanske lire, trebalo uzeti kriterije dogovorene sporazumom u Bretton Woodu, a uzimajući u obzir i naknadne devalvacije dolara; da je za preračunavanje funte sterlinga u lire kao parametar bilo potrebno uzeti Posebna prava vučenja, uvedena 1969. Sporazumom Međunarodnog monetarnog fonda, a ne vrijednost samog zlata, budući da njegova službena vrijednost više nije postojala, a vrijednost na tržištu je prenaplo oscilirala - drugostepeni sud ocijenio je kao djelomično osnovane.

Ispravno je Prvostepeni sud uzeo da treba uzeti unutarnju vrijednost engleske zlatne funte iz 1924, u skladu sa čl.9. Konvencije i pretvarati je u domaću valutu, a ta unutarnja vrijednost je bila 7.32 grama zlata. Nije ispravno Prvostepeni sud uzeo da tu vrijednost treba valorizirati s danom izdavanja presude i pretvoriti u lire, jer na taj način ne bi bila postignuta svrha Konvencije da granica odgovornosti bude jedinstvena i sigurna. Prema tome, treba vrijednost granice odgovornosti u zlatu izračunati na dan štetnog događaja, a tako dobijenu protivvrijednost prema tečaju zlata na taj dan /koji je bio 740 lira po gramu na dan događaja, tj. 29. V 1970/ u lirama, a onda taj iznos u lirama revalorizirati prema stopi devalvacije do dana izrečene drugostepene presude, tj. 26. III 1981, koja je 315%, pa će se prema tome presuditi na Lit. 26.975.000.-- umjesto prvostepene svote od Lit. 43.920.000.--, a u oba slučaja su dopisani kamati od dana događaja.

/Dir.Mar. 1981,1, str.60/

V.P.

Bilješka. - Prikazana presuda Apelacionog suda u Genovi primjenjuje, slično kao i presuda Apelacionog suda u Trstu /v. ovaj periodik br.89, str.65/, granicu odgovornosti po jedinici tereta iz Konvencije o teretnici iz 1924. tako,

da valorizira 100 engleskih zlatnih funti po suvremenoj vrijednosti zlata. Kod toga obje presude odustaju od svake monetarističke upotrebe te svote i ne obaziru se na način na koji se ista granica primjenjuje u samoj Engleskoj. Ratifikacija Protokola od 1968. uz Konvenciju iz 1924. o zamjeni zlatnih funti Poincaré francima, te Protokola od 1979. o zamjeni Poincaré franaka Posebnim pravima vučenja, uklonila bi mogućnost takvog interpretiranja Konvencije iz 1924, pa je to uostalom i bio jedan od glavnih razloga da se granica odgovornosti na taj način modificirala. Tako sada ima država koje i na odnose regulirane međunarodnom konvencijom primjenjuju granice odgovornosti iz svog internog zakonodavstva, ali i takvih koje idu na zlatnu vrijednost stare granice odgovornosti. Iako je smisao granice odgovornosti u zlatnim funtama bio u tome što je <sup>tada</sup> ta granica fiksirana svotom koja je odgovarala tadašnjoj prosječnoj vrijednosti tereta, nije vjerojatno da se prosječna vrijednost jedinice tereta do danas jednako tako popela, kao što se to popela vrijednost zlata. Stoga je doista potrebno nesumnjivo promijeniti pravni položaj u tom pogledu i pristupiti ratifikaciji spomenutih instrumenata.

V.P.