

APELACIONI SUD, FIRENZA

Presuda od 2. II 1981.

S. A. S. Calzaturificio Petra di Pertini
Vittorio & Co.

v: S. P. a. Züst Ambrosetti

Primjena Konvencije CMR

Cestovni prijevoz robe - Na međunarodni cestovni prijevoz robe obuhvaćen čl. 1 primjenjuje se Konvencija CMR bez obzira da li kaluzulu o tome stranke unesu u tovarni list - Klauzulu je potrebno unijeti u tovarni list kako bi se zaštitila prava trećeg ovlaštenika na robi, npr. primatelja, koja mogu biti ugrožena primjenom pravnih pravila nepovoljnijih po njega - Navodjenje vrijednosti robe u potvrdi o primitku robe ne može se smatrati navodjenjem vrijednosti u smislu čl. 41 Konvencije

14. I 1977. jedna poslovnica tuženog vozara primila je pošiljku cipela od tužitelja radi cestovnog prijevoza u Francusku. Prema fakturi izdanoj dan ranije vrijednost pošiljke iznosila je 13.189.870 lira. Međutim, nekoliko dana nakon predaje nepoznati su kradljivci ukrali cijelu pošiljku, pa je tužitelj pred prvostepenim sudom u Firenzi, po čl. 1693 Gradjanskog zakonika, tražio od tuženog naknadu štete u vrijednosti navedenoj u fakturi, uz revalorizaciju vrijednosti novca i kamate.

Tuženi se upustio u spor i usprotivio tom zahtjevu navodeći da se radi o međunarodnom prijevozu podvrgnutom konvenciji CMR iz 1956. koju je Italija ratificirala, i prema čijem čl. 23(3) on može ograničiti svoju odgovornost. U skladu s time isplatio je tužitelju 4,603.500 lira, što odgovara vrijednosti od 25 zlatnih franaka za svaki od 495 kg ukradene robe, odbivši prethodno 251.203 lire na ime svojih troškova. Tuženi smatra da njegova odgovornost ne može prijeći navedenu svotu jer tužitelj nije izjavio veću vrijednost robe u skladu sa čl. 24 Konvencije.

Prvostepeni je sud presudom od 18. VI do 12. X 1979. presudio da se Konvencija CMR može primijeniti na ovaj prijevoz iako stranke njenu primjenu nisu izričito ugovorile.

Na ovu su se presudu žalile obje stranke.

U svojoj žalbi tužitelj-žalitelj je naveo da je sud odstupio od stajališta koje je ranije zauzela Kasacija u presudi br. 3983 iz 1975, kad je potvrdio da se na ovaj prijevoz može primijeniti Konvencija CMR. Ipak, više nego o primjeni Konvencije na ovaj slučaj, ovdje se radilo o primjeni njene odredbe o ograničenoj odgovornosti vozara. Budući da stranke nisu u tovarni list unijele kaluzulu o primjeni Konvencije, vozar je, prema čl. 7(3) Konvencije, odgovoran za sve troškove i štete koje ovlaštenik pretrpi zbog tog propusta, i ne može više svoju odgovornost ograničiti u skladu sa čl. 23(3) iste Konvencije. Pored toga, a uvijek prihvaćajući primjenu Konvencije, žalitelj navodi da je u potvrdi o primitku robe, a ta je isprava istovrijedna tovarnom listu, navedena vrijednost robe u iznosu od 13.189.870 lira, pa da u skladu sa čl. 23(6), 24 i 26 Konvencije, ne može doći do primjene odredbe o ograničenju odgovornosti. Zbog iznesenoga tužitelj-žalitelj ostaje u potpunosti kod svojih zahtjeva.

Apelacioni je sud u odlučivanju po žalbama utvrdio da se ovdje ne radi o problemu primjene Konvencije CMR na ovaj spor, budući da navodi iz žalbe njenu primjenu pretpostavljaju, nego da problem zapravo leži u primjeni pojedinih odredaba te Konvencije. Što se tiče presude Kasacije na koju se žalitelj poziva, u njoj je rečeno da bi obveza unošnja sporazuma o podvrgavanju prijevoza Konvencije u tovarni list, prema čl. 6(1)(k) Konvencije CMR, bila nepotrebna kad bi i u slučaju njenog ispuštanja prijevoz svejedno bio podvrgnut Konvenciji, pa da je svrha te klauzule učiniti primjenu Konvencije ovisnom o prethodnom izričitom pismenom ili usmenom sporazumu stranaka. U pogledu posljedica neunošenja te klauzule odnosno odgovornosti vozara za troškove ili štete koje zbog toga pretrpi osoba ovlaštena na raspolaganje robom, na temelju čl. 7(3) Konvencije, Kasacija smatra da, ako se Konvencija primijeni na jedan prijevoz unatoč ispuštanju te klauzule, ovlaštenik iz toga ne može pretrpjeti nikakav trošak ili štetu. Upravo suprotno, on to može pretrpjeti ako zbog tog propusta dodje do primjene neko pravilo nepovoljnije po njega.

U žalbi se ovim argumentima prigovara:

- da je ono što se obvezno mora unijeti u tovarni list, prema čl. 6(1)(k) Konvencije, podvrgavanje prijevoza Konvenciji, a ne sporazum stranaka o tome;

- da odgovornost vozara, prema čl. 7(3) Konvencije za neunošenje klauzule, nije odgovornost prema njegovu suugovaratelju, nego prema trećem ovlašteniku na robu. Konvencija CMR primijenila bi se prema trećima i u slučaju ispuštanja te klauzule;

- da je sankcija koju predviđa čl. 7(3) nepotrebna ako se, u slučaju ispuštanja klauzule, Konvencija ne primjenjuje jer ako se ne primjenjuje Konvencija, ne može se primijeniti niti jedna njena klauzula;

- da se daljnji argumenti protiv tumačenja Konvencije sadržanog u presudi br. 3983 nalaze u čl. 1, 4 i 41 same Konvencije.

Prije spomenute presude Kasacije u talijanskoj judikaturi nije bilo precedenata o ovom problemu, dok je nakon nje bilo nekoliko presuda koje su se na nju pozivale.

U ovom slučaju Apelacija smatra da pitanje treba uputiti na ponovno razmatranje i odlučivanje na osnovi novih argumenata koje je prvostepeni sud naveo u presudi i na osnovi novih spoznaja do kojih je u međjuvremenu došla doktrina, uzimajući u obzir i tumačenje Konvencije CMR u drugim državama strankama.

Prije svega, mora se imati na umu namjera stvaratelja Konvencije, a to je zajedničko reguliranje međjunarodnih prijevoza robe cestom na evropskoj razini. Italija je pristupila Konvenciji iz želje da se primjenjuju jasna pravila, precizna i jedinstvena za talijanske i strane vozare, da svi vozari budu jednaki u pitanjima odgovornosti i drugih pravnih posljedica, da se pravna pravila koja se primjenjuju na odnose iz međjunarodnih prijevoza robe utvrđuju jedinstveno, umjesto da se primjenjuju nacionalni zakoni.

Prema tome, ako se Konvencija CMR smije primijeniti samo kad se stranke ugovora o prijevozu o tome izričito sporazume, nije jasno zašto je trebalo doći do međjunarodne regulative i do donošenja onoliko nacionalnih zakona koliko ima država stranaka Konvencije, da bi se usvojilo načelo koje je u tim državama već davno usvojeno, a to je načelo autonomije volje stranaka. Za to bi bilo dovoljno izraditi nacrt ugovora koji bi stranke mogle primjenjivati ako to žele. Nasuprot tome zakoni i međjunarodne konvencije obično imaju cilj da svoje norme učine obvezatnima za adresate. Osim toga, ako bi se podvrgavanje međjunarodnog prijevoza Konvenciji ostavilo na volju strankama ugovora o prijevozu, namjere država stranaka Konvencije ne bi se ostva-

rile ne samo u slučaju protivne volje stranaka, nego i u slučaju njihove šutnje.

Zbog toga ne izgleda opravdanim smatrati klauzulu iz slova (k) nekim posebnim teretom koji stranke prihvaćaju samo kad žele primijeniti Konvenciju na svoj prijevoz, nego kao obvezu u pogledu sastavljanja tovarnog lista, kojom se Konvencija primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu koji odgovara zahtjevima iz čl. 1 Konvencije. Kršenje te obveze, tj. izostavljanje kaluzule, nema za posljedicu neprimjenjivanje Konvencije na ugovor, nego posebnu odgovornost vozara koja se također temelji upravo na primjeni Konvencije. Zapravo, ispuštanje jedne obvezne kaluzule iz tovarnog lista čini tovarni list "nepravilnim", ali ta nepravilnost, prema čl. 4 Konvencije, ne priječi da se ugovor o prijevozu i dalje smatra valjanim i da se na njega primjenjuje Konvencija.

U ovom smislu uvrštenje ili ispuštanje ove klauzule nema učinka prema prvobitnim strankama ugovora. Međutim, budući da se ugovor o prijevozu zaključuje u korist trećeg, tj. primatelja robe, obveznim uvrštenjem klauzule u tovarni list proširuju se učinci Konvencije i na one slučaje u kojima bi njena primjena mogla naići na prepreku, npr. u slučaju da se postupak vodi pred sudom države koja Konvenciji nije pristupila, a to je moguće prema čl. 31 Konvencije. Tada bi sudac bio u položaju da konvenciju primjenjuje ne kao dio svog pravnog poretka, nego kao normu koja proizlazi iz ugovorne volje stranaka izražene kroz tovarni list. Međutim, ako tovarni list ne sadrži tu klauzulu a vodi se spor u državi koja ne primjenjuje Konvenciju, upravo tada dolazi do primjene čl. 7(3) Konvencije prema kojemu je vozar dužan primatelju robe nadoknaditi troškove ili štetu koji proizlaze iz neprimjene Konvencije CMR, odnosno primjene nekih drugih pravila koja su za primatelja manje povoljna od Konvencije.

Na izvorne stranke ugovora o međunarodnom prijevozu robe, tj. na pošiljatelja i vozara, Konvencija CMR primjenjuje se na temelju odredaba njenih čl. 1, 4 i 41. Dapače, nemogućnost odstupanja od odredaba Konvencije odnosno ništavost odstupanja od odredaba koje bi od nje odstupile sprečavaju pojedine stranke ugovora da izuzmu taj ugovor od primjene Konvencije.

Iz naprijed navedenoga vidi se stav Apelacije o prvoj točki žalbe. Nadalje, ako je točno da se, prema čl. 12 Konvencije, i

pošiljatelj može smatrati ovlaštenikom dok drugi primjerak tovarnog lista ne bude predan primatelju, isto je tako sigurno da su pošiljatelj i vozar vezani odredbama Konvencije CMR kad je tovarni list nepravilan, kao i kad on nije izdan. To znači da se ograničenje odgovornosti vozara, prema čl. 23 Konvencije, primjenjuje izravno na ugovor o prijevozu, a ne, kako to navodi žaljitelj, samo u slučaju da je klauzula iz slova (k) unesena u tovarni list.

Ni drugi navod žalbe Apelacija nije usvojila. Naime, navodjenje vrijednosti robe u potvrdi o primitku ne može se smatrati navodjenjem vrijednosti u smislu izjave o interesu na urednoj isporuci prema čl. 24 Konvencije, pogotovo zato jer nije bilo govora o većoj svoti vozarine.

Zbog svega iznesenoga Apelacija je, dakle, vratila spor na ponovno odlučivanje.

(Dir. Mar. 1982, 415)