

TALIJANSKI KASACIONI SUD - III SEKCIJA

Presuda br. 1708 od 8. III 1983.

S. N. C. Betreria warchigiana

v: S. N. C. E. Winkler & Co.

Primjena Konvencije CMR

Konvencija CMR primjenjuje se na međunarodni cestovni prijevoz robe samo kad su stranke ugovora o prijevozu izrazile volju da se ona primijeni - Klauzula "franco granica" iz kupoprodajnog ugovora može utjecati na podjelu prijevoznih troškova, ali ne i na međunarodnu narav ugovora o prijevozu - Potpisi na tovarnom listu mogu biti i otisnuti ako to dozvoljava pravo države u kojoj je tovarni list sastavljen

Tuženi vozar prevezio je za tužitelja različitu robu iz Jugoslavije u Italiju. Budući da mu to nije bilo plaćeno, tužio je pošiljatelja pred sudom u Goriziji. Pošiljatelj se usprotivio plaćanju prijevoza navodeći da mu je tokom prijevoza vozar na robu počinio štetu. Prvostepeni je sud presudom od 22. IV 1978. presudio u korist pošiljatelja, ali je tu presudu ukinuo Apelacioni sud u Trstu 22. II 1980, smatrajući da prema Konvenciji CMR vozar nije odgovoran za štetu. Pošiljatelj je na tu presudu podnio žalbu Kasacionom sudu osporavajući primjenu Konvencije CMR na ovaj spor.

U svojoj žalbi žalitelj-pošiljatelj navodi da je sud pogrešno primijenio zakon br. 1621 iz 1960. god. kojim se Konvencija CMR primjenjuje u Italiji, da je nedovoljno obrazložio presudu u dijelu koji o tome govori, i da je povrijedio čl. 115 građanskog procesnog zakonika. U tom smislu tvrdi:

1) da se Konvencija CMR ne može primijeniti na ovaj spor zato jer tovarne listove, koji spominju primjenu Konvencije, nisu potpisali vozar Winkler i pošiljatelj Vetreria Marchigiana, i zato jer se ugovor o prijevozu odnosi samo na dio puta od granice do Offagne (Ancona), budući da je kupoprodajni ugovor zaključen s klauzulom "franco talijansko-jugoslavenska granica";

2) da presuda ne utvrđuje postojanje volje stranaka da ugovor o prijevozu podvrgnu Konvenciji;

3) da se odluka ne temelji na dokazima koje su stanke predložile.

Prigovor u vezi s provjeravanjem pretpostavaka za primjenu Konvencije, na kojima se temelji odluka po žalbi, ima preliminarni karakter, budući da se odnosi na utvrđivanje norme koja se mora primijeniti na spor. Ovaj prigovor je osnovan i o njemu treba prvo odlučivati.

U pobijanoj presudi međunarodna narav prijevoza o kojem se radi proizlazi iz mjesta polaska i odredišta robe navedenih u ugovoru, a ona se nalaze u Jugoslaviji odnosno Italiji. Iz toga je vidljivo da je udovoljeno zahtjevima iz čl. 1 o primjeni Konvencije, tj. da se mjesto predaje robe na prijevoz i mjesto predviđeno za izdavanje robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna ugovorna stranka Konvencije. Klauzula "franco granica" iz kupoprodajnog ugovora između Slovenijalesa i Vetriere Marchigiane može utjecati na podjelu prijevoznih troškova, ali ne i na međunarodnu narav ugovora o prijevozu.

Konvencija CMR u čl. 6(1)(k) određuje da tovarni list mora sadržati naznaku da je prijevoz, usprkos svakoj suprotnoj klauzuli, podvrgnut režimu Konvencije, pa Kasacija ostaje kod svojeg ranije izraženog uvjerenja da se ta Konvencija ne primjenjuje bezuvjetno na svaki međunarodni cestovni prijevoz robe, nego da stranke ugovora o prijevozu moraju izraziti svoju volju u pogledu njene primjene na određeni prijevoz. Ako tovarni list prigodom sklapanja ugovora nije izdan, stranke mogu sporazum o primjeni Konvencije dokazivati na bilo koji dozvoljeni način.

Konvencija također određuje u svojem čl. 5 da se tovarni list izdaje u tri izvorna primjerka koje potpisuju pošiljatelj i vozar, a njihovi potpisi mogu biti i otisnuti ako to dozvoljava pravo države u kojoj se tovarni list sastavlja, pa otpada prigovor nepravilnosti zbog toga što tovarni list nisu potpisali njegovi sastavljači, odnosno osobe od njih određene.

Za razliku od prvostepenog suda koji je presudio prema nacionalnom pravu, Apelacija je primijenila Konvenciju CMR, budući da se radilo o međunarodnom prijevozu, ne uzimajući u obzir da je za primjenu Konvencije potrebna volja stranaka. Ovakvu primjenu Konvencije Kasacioni sud ne smatra pravilnom, pa je ukinuo drugostepenu presudu i vratio spor na ponovno odlučivanje.

Autonomija volje stranaka  
i primjena Konvencije CMR u Italiji

Zajednički problem ovim trima prikazanim presudama jest odnos autonomije volje stranaka jednog ugovora o prijevozu i kogentne naravi odredaba jedne međunarodne konvencije. Taj je odnos postao problematičan zbog krutog i uskogrudnog, ali uporno ponavljano stava koji je jedan visoki sud zauzeo u ovom pitanju.

Pred talijanskim Kasacionim sudom problem primjene Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) od 19. V 1956, koju je Italija ratificirala zakonom br. 1621 od 6. XII 1960, pojavio se je prvi put 1975. godine. U presudi br. 3983 od 28. XI 1975. Kasacioni je sud dao tumačenje odredbe iz čl. 6(1)(k) Konvencije CMR koja kaže da tovarni list mora sadržati "izjavu da je prijevoz podvrgnut odredbama Konvencije bez obzira na bilo koju protivnu klauzulu". Prema tom tumačenju, koje je kasnije ponavljano u više presuda, pa tako i u ovdje prikazanim presudama od 26. XI 1980. i od 8. III 1983, ova je odredba od presudnog značaja za odlučivanje o tome koja će se pravna pravila primijeniti na određeni ugovor o prijevozu robe cestom. Ako su stranke ugovora o prijevozu postupile u skladu s tom odredbom i unijele u tovarni list navedenu izjavu, na prijevoz će se primijeniti Konvencija CMR. Ako su stranke propustile to učiniti, nije udovoljeno tom uvjetu za primjenu Konvencije i ona se na taj prijevoz ne može primijeniti, nego će se primijeniti talijansko pravo.

I doktrina (npr. u bilješkama objavljenima u *Il Diritto Marittimo* uza sve tri prikazane presude) i žalitelji u tim presudama, nezadovoljni ovako prekomjernim uvažavanjem autonomije volje stranaka, stavljali su prigovore protiv stava vrhovne talijanske sudske instance. Ti se prigovori temelje na dvije skupine argumenata - prvo, da odredba iz čl. 6(1)(k) Konvencije CMR nije tumačena u kontekstu ostalih odredaba te Konvencije, i drugo, da u obzir nisu uzete namjere stvaratelja Konvencije i država stranaka koje su joj pristupile. Obje skupine argumenata jednako su osnovane i opravdane.

Kontekst u kojem navedenu odredbu treba tumačiti čine odredbe iz čl. 1, 41 i 4 Konvencije, te odredbe iz njenih čl. 7(3) i 31(1).

Slično mnogim drugim konvencijama o međunarodnom prijevozu, čl. 1 CMR navodi da će se ta Konvencija primijeniti na svaki naplatni prijevoz robe cestom kad se mjesto predaje robe na prijevoz i ugovorom predviđeno mjesto izdavanja nalaze u dvjema različitim državama od kojih je bar jedna ugovorna stranka Konvencije bez obzira na prebivalište i državljanstvo stranaka. Prema čl. 41, svaki je uglavak kojim se izravno ili neizravno odstupa od odredaba Konvencije ništav, ali njegova ništavost ne povlači ništavost ostalih odredaba ugovora. Konvencija dakle vrlo precizno i razumno određuje koji uvjeti moraju biti ispunjeni da bi se ona na određeni prijevoz primijenila, a što za svoju primjenu ne smatra bitnim, a to još i pojačava naglašavajući kogentnost svoje primjene odredbom prema kojoj je svaki uglavak protivan njenoj regulativi ništav.

Povrh toga, u čl. 4 piše da nepostojanje, nepravilnost ili gubitak tovarnog lista ne utječu na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu, koji će i dalje biti podvrgnut odredbama ove Konvencije. To znači da je bez izjave o podvrgavanju prijevoza Konvenciji prema čl. 6(1)(k) tovarni list nepotpun, tj. nepravilan, ali da se Konvencija i dalje primjenjuje na ugovor o prijevozu evidentiran takvim nepravilnim tovarnim listom.

Ne samo da Konvencija otklanja nemogućnost vlastite primjene kao sankciju za neunošenje klauzule prema čl. 6(1)(k) u tovarni list, nego ona izričito predviđa jednu drugu sankciju za taj propust. Prema čl. 7(3), ako tovarni list ne sadrži izjavu iz čl. 6(1)(k), vozar će biti odgovoran za sve troškove i štete koje osoba ovlaštena na robu pretrpi zbog toga propusta. To je dakle smisao te klauzule i razlog njena uvrštenja u tovarni list. Sada se postavlja pitanje tko je ta osoba ovlaštena na robu (*l'ayant droit à la marchandise*) i kakve troškove i štete bi ona mogla pretrpjeti.

Ugovor o prijevozu robe sklapa se u pravilu između pošiljatelja i vozara nakon što je sklopljen kupoprodajni ugovor za istu robu između pošiljatelja-prodavatelja i kupca-primatelja. Ugovor o prijevozu je zapravo ugovor u korist trećega, tj. primatelja robe. Kad primatelj primi tovarni list, u njemu nalazi obavijest da je prijevoz podvrgnut Konvenciji CMR, što će mu biti važno u slučaju bilo kakvog zahtjeva prema vozaru. Ipak, u određenim slučajevima i pošiljatelj može biti taj ovlaštenik.

Medjutim, (kako kaže R. Loewe u komentaru Konvencije CMR, European Transport Law 1976. 337) glavni cilj ove klauzule jest da osigura da se Konvencija primijeni i na spor koji se povede u nekoj državi koja nije stranka Konvencije.

Ovakva je opreznost posve opravdana budući da se postupak prema čl. 31(1) Konvencije, osim u državi ugovornici o kojoj se stranke sporazumiju, može povesti i u državi u kojoj tuženik ima prebivalište ili glavno poslovno sjedište, ogranak ili agenciju putem kojih je ugovor o prijevozu sklopljen, kao i u državi u kojoj se nalazi mjesto gdje je roba predana vozaču na prijevoz ili mjesto označeno kao mjesto isporuke.

Zbog toga se strankama ugovora daje mogućnost da svoj izbor primjene Konvencije unesu u tovarni list, da se u zemlji u kojoj se Konvencija ne primjenjuje na temelju ratifikacije, ona ipak primijeni na temelju poštivanja volje stranaka.

Troškovi i štete koje pretrpi ovlaštenik u slučaju ispuštanja klauzule iz slova (k) iz tovarnog lista (kako kaže isti autor, str. 343 i 344) mogu nastati i ako se postupak vodi u državi ugovornici, ali je puno vjerojatnije da će do njih doći pred sudom države koja nije ugovornica kad taj sud ne primijeni Konvenciju nego neko drugo pravo nepovoljnije po ovlaštenika, ali kad bi bio primijenio Konvenciju da je tovarni list sadržao potrebnu klauzulu (tako B. Jakša, Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, str. 149). Ipak, dokazivanje pojedinih tvrdnji kod ovakvih postupaka može predstavljati veliku teškoću.

Drugi način na koji se može doći do ispravnog tumačenja spomenute klauzule jest putem utvrđivanja namjera stvaratelja Konvencije i država koje su joj pristupile.

Svrha većine međunarodnih konvencija je ujednačenje pravila koja se odnose na određeni predmet, a koja su pojedinim nacionalnim zakonima različito uređena. Ni Konvencija CMR tu nije iznimka. Njeni sastavljači željeli su da se na međunarodne prijevoze koji se odvijaju po evropskim cestama primijene jedinstvene norme, jasne i razumljive i, kako smo vidjeli, kogentne. Države pristupaju toj Konvenciji, između ostalog, i iz želje da znaju koje će se pravo primijeniti na njihove vozače u drugim državama, što povećava pravnu sigurnost. Zbog toga je vrlo dobro postavljeno pitanje (M. Maresca o polju primjene CMR, Il Dir. Mar. 1981. 372) - ako je očita želja država da norme Konvencije budu

kogentne, budući da strankama mogućnost drukčijeg reguliranja ostavljaju samo u nekoliko članaka, kako je moguće da jedan sud, kao talijanski Kasacioni sud, smatra da se od primjene Konvencije ne može odstupati, ali da se ona istovremeno primjenjuje samo na osnovi izričite volje stranaka? Skoro potpuna nemogućnost odstupanja od Konvencije prema čl. 41 nespojiva je s njenom fakultativnom primjenom. Ako se željelo donijeti instrument koji se ne može derogirati, zašto do njegove primjene dolazi samo u slučaju takvog sporazuma stranaka? I obratno, ako se strankama željelo ponuditi fakultativnu regulativu, zašto se od njene primjene ne smije odstupati?

Od ovakvih neprihvatljivih stavova Kasacije jedan je sud našao snage odstupiti. To je Apelacioni sud iz Firenze u ovdje prikazanoj presudi od 2. II 1981. U obrazloženju su navedeni svi argumenti na osnovi kojih se mišljenje o kogentnosti primjene ove Konvencije smatra opravdanim. Presuda je prikazana popraćena bilješkom s optimističnim naslovom "Pretpostavka za primjenu CMR-a. Jurisprudencija konačno mijenja orijentaciju" (E. Fadda). Apelacioni sud, sa svom argumentacijom, upućuje spor na ponovno odlučivanje, pri čemu preporučuje da se uzmu u obzir doktrina i tumačenje Konvencije u drugim državama strankama. Na žalost nije nam poznat rezultat ponovnog odlučivanja, ali prema stavu Kasacije u drugim sporovima o kojima je odlučivala nakon spomenute firentinske presude, moramo reći da je Faddin optimizam bio preuranjen. Kako je vidljivo iz treće prikazane presude od 8. III 1983, a ona nije usamljena, Kasacioni sud nije nimalo odstupio od svojih davno zauzetih stavova.

Listajući časopise koji donose prikaze transportnih presuda nismo zapazili da se isti problem oko primjene Konvencije CMR javlja u judikaturi drugih evropskih zemalja. Za našu bismo zemlju mogli skoro sa sigurnošću reći da se pred njenim sudovima ovakav problem nije pojavio.

Možda će judikatura u ovom području biti nešto bogatija kad stupe na snagu Hamburška pravila i Konvencija o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, jer oni u čl. 23(3) i (4), odnosno 28(3) i (4) sadrže odredbe koje odgovaraju odredbama čl. 6(1)(k) i 7(3) CMR-a.

mr Vesna Polić-Čurčić

SUMMARY

MR Vesna Polić-Čurčić: CHOICE OF LAW OF THE PARTIES  
AND THE APPLICATION OF THE CMR CONVENTION IN ITALY

In the problem whether the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) is applicable on a contract of carriage of goods by road, the Italian Corte di Cassazione held (among others, in judgments Sittam S. p. a. c/a S. p. a. Induma e Ditta Wuethrich Transport, dated 26 November 1980 and S. N. C. Vetreria Marchigiana c/a S. N. C. E. Winkler & C, dated 8 March 1983) that the express statement of the parties confirming their will to apply this Convention, pursuant to Art. 6(1)(k) of the Convention, is indispensable for its application.

Contrary to that opinion, the Corte d'Appello of Florence, in the judgment S. A. S. Calzaturificio Petra di Pertini Vittorio & C. c/a S. P. A. Zust Ambrosetti, dated 2 February 1981, says that this Convention applies to the transport in question according to its Articles 1, 4 and 41, and that the statement by the parties pursuant to Art. 6(1)(k) serves to make the Convention applicable by the Courts of the States which did not ratify it, but that the omission of this statement does not prejudice its application by the Courts of other States.

The author, as well as many other jurists, considers the opinion of the Corte d'Appello as justified and quotes arguments in favour of it.