

UREĐUJU LI HAŠKO/VISBYJSKA PRAVILA ODGOVORNOST BRODARA ZA ZAKAŠNJENJE?

Ivo Grabovac,
redoviti profesor
Pravnog fakulteta, Split

UDK 347.792:347.51
izvorni znanstveni rad
Primljeno (received):
travanj 1991.

Na osnovi Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924 (Haška pravila) i Protokola o izmjeni te Konvencije, 1968 (Visbyjska pravila) ne postoje odredbe koje bi izravno normirale odgovornost broдача za zakašnjenje. Međutim, u Haško/Visbyjskim pravilima postoji sintagma o odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe, ili »u svezi s robom«, što omogućuje i ekstenzivno tumačenje, i obuhvaćanje tipičnih šteta zbog zakašnjenja, šteta koje fizički ne pogadaju teret (daljnje štete). Tu koncepciju prihvaćaju neka zakonodavstva i sudska praksa, a u novije vrijeme čak i sudska praksa u Francuskoj, čije zakonodavstvo odgovornost zbog zakašnjenja u prijevozu stvari ne uređuje prisilnim normama.

UVOD

Brodar odgovara u prijevozu stvari za izvršenje dvije osnovne obveze. Prva je da teret preda na odredište u stanju, vrsti i količini kako ga je primio (odgovornost *ex recepto*); odgovara također i iz teretnice (odgovornost *ex scriptura*). Druga je obveza da teret preda bez zakašnjenja.

Brodar odgovara za primljeni teret u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka, te zakašnjenja u predaji tereta. Oštećenje je umanjjenje vrijednosti stvari zbog negativnih promjena. Manjak jest i djelomični gubitak pošiljke; radi se umanjenu kvantitete. Govorimo o gubitku kada brodar ne može na odredištu predati stvari ovlaštenom primatelju, jer ih više ne drži, niti ih može naći. Prevladava stajalište da se radi o gubitku i kada brodar ne može predati teret, jer ga je predao neovlaštenoj osobi.

U sklopu specifične problematike odgovornosti zbog zakašnjenja, brodar je dužan obaviti putovanje u roku. U linijskoj plovidbi ugovoreni rok slijedi iz prihvaćenog reda plovidbe. U brodarskim (charter) ugovorima stranke obično ne ugovaraju rok prijevoza (putovanja), jer je u interesu i samog

broдача da se putovanje što prije dovrši. Ako trajanje prijevoza ili vrijeme dolaska na odredište nije ugovoreno, tada kao mjerilo pravovremenog izvršenja usluga služi uobičajeno vrijeme prijevoza, koje na određenim relacijama uporabljaju brodovi istog ili sličnog tipa (ovisno o brzini, vremenskim prilikama i sl.). U krajnjem će se slučaju morati utvrditi da li trajanje prijevoza i rok predaje tereta prekoračuju vrijeme, koje se prema konkretnim činjeničnim okolnostima smatra razumnim odnosno primjerenim (usp. čl. 552. našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi).

Što obuhvaćaju štete od zakašnjenja? Zakašnjenjem mogu nastati dvije vrste šteta: 1. *šteta na stvarima* i 2. *daljnje štete*. Na primjer, zbog zakašnjenja lako pokvarljivi teret se oštetiti (šteta na stvarima) ili stigne neoštećen, ali mu je u međuvremenu kad je nastupilo zakašnjenje, pala cijena na tržištu prodaje u luci odredišta (daljnje štete). Kad govorimo o specifičnim načelima odgovornosti broдача zbog zakašnjenja mislimo samo na *daljnje štete*. Kakve mogu biti štete od zakašnjenja koje materijalno, fizički ne pogađaju teret? Vrste daljnjih šteta moguće je samo primjerice spomenuti. Naš Zakon o obveznim odnosima oštećeniku priznaje pravo na naknadu obične štete i na naknadu izmakle koristi. Pri ocjeni visine izmakle koristi »uzima se u obzir dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovnom toku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom radnjom ili propuštanjem« (čl. 189. st. 3). Naše pravo inače nema izričite odredbe o tome na koje se vrste daljnjih šteta daje naknada. Stoga će se naknada dosuditi za svaku takvu štetu koju ovlaštenik uspije dokazati.

Kao vrste šteta zbog zakašnjenja u predaji tereta mogu se npr. spomenuti daljnje štete koje nastaju zbog razlika u cijeni, između ugovorenog datuma dostave tereta i datuma stvarno izvršene predaje tereta, odnosno izgubljeni dobitak koji se sastoji u razlici između kupovne i neostvarene prodajne cijene. Šteta zatim može nastati i kada se između očekivanog i stvarnog prelaska državne granice povise uvozne pristojbe za prevoženu robu. U tom razdoblju mogu se povisiti npr. i cestarina, mostarina, naknada za prolazak kroz kanale (prokope) i sl. U te daljnje štete mogu se uključiti i troškovi čekanja vagona, povećanje premije osiguranja, iznos ugovorne kazne koju primatelj duguje svojim komitentima jer je zakasnio s isporukom itd. Šteta zbog zakašnjenja može biti i u zastoju u proizvodnom lancu, što dovodi do toga da kasni konačni proizvod i gubi se dohodak. Šteta se može sastojati i u tome da primatelj umjesto zakašnjele robe mora hitno po višoj cijeni kupiti drugu robu u zamjenu, kako bi umanjio štetne posljedice. Takva vrsta štete može biti općenito i u gubitku tržišta, u poljuljanom povjerenju poslovnih partnera itd.¹

¹ Poblize Vesna Polić Čurčić, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu*, doktorska disertacija, Zagreb 1989, str. 22-23.

MJERODAVNI IZRAZI U HAŠKO/VISBYJSKIM PRAVILIMA — OPĆENITO TUMAČENJE

Haško/Visbyjska pravila, regulirajući odgovornost prijevoznika, uporabljaju izraz »gubitak ili oštećenje« (engl. »loss or damage«, franc. »perte ou dommage« ili »pertes ou dommages«, čl. 3. t. 6, čl. 4. t. 1, 2. i 4, te čl. 4 bis t. 1), ali isto tako koriste sintagmu »gubitak ili oštećenje robe ili u svezi s robom« (engl. »... loss or damage to, or in connection with, goods...«, franc. »... perte ou dommage concernant des marchandises...«, čl. 3. t. 8, »any loss or damage to or in connection with the goods«, »des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci«, »perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant«, usp. čl. 4 t. 5a i 5h).

U Haško/Visbyjskim pravilima, dakle, nema odredaba koje bi izravno normirale odgovornost broдача zbog zakašnjenja. Jedino se iz normi o oslobođanju broдача od odgovornosti za skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru ili za razumno skretanje (v. čl. 4. t. 4) može zaključiti da postoji odgovornost za štete od zakašnjenja ako devijacija (skretanje) nije opravdana.

Zakašnjenje u dolasku broda u luku odredišta u najvećem je broju slučajeva posljedica *neopravdanog skretanja* ili *nesposobnosti broda za plovidbu*. Oba su slučaja obuhvaćena kogentnim normama Haško/Visbyjskih pravila. Isto je tako nedvojbeno da se odredbe tih Pravila odnose i na *fizičke štete* (štete na stvarima) koje nastaju u zakašnjenju. Sporno je da li Konvencija o teretnici (Haško/Visbyjska pravila) obuhvaća i štete od zakašnjenja (izvan spomenutih iznimaka) koje materijalno ne pogađaju teret (daljnje štete). Valja konstatirati određene činjenice. Haška pravila nisu eksplicitno među dužnostima prijevoznika u čl. 3. nabrojila i pravovremeno izvršenje putovanja. U Pravilima se nigdje ne spominje odgovornost za zakašnjenje u predaji (kao što je to izriječno učinjeno u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978 — Hamburška pravila). Međutim, još na Bruxelleskoj konferenciji 1923. godine (uoči prihvaćanja Konvencije o teretnici), uz negativna stajališta, bilo je i tvrdnji da izraz »šteta« uključuje sve uzroke štete. Na određenim mjestima (zabrana klauzula o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti, ograničenje odgovornosti) proširuje se formulacija u primjeni na gubitak ili oštećenje robe, ali i »u svezi s robom« (zapravo, u francuskom izvorniku »concernant« bi značio »što se tiče« robe, »u odnosu na« robu i sl.). Da li sintagma »u svezi s robom« — što bi trebalo biti različito od običnog gubitka ili oštećenja robe — dopušta šire, ekstenzivno tumačenje u smislu da bi Haško/Visbyjska pravila obuhvatila u svojoj regulaciji i sve tipične štete od zakašnjenja? Taj ezoteričan izraz bio je i razlogom što su se formirale u usporednom pravu dvije osnovne koncepcije. Prema prvom stajalištu tumači se da se Haška, odnosno Haško/Visbyjska pravila ne odnose na odgovornost zbog zakašnjenja pa se smatra da nisu u tom smislu obveza niti u unutarnjem pravu (tako postupaju npr. zakonodavstva Francuske, Nizozemske, Italije). U tu skupinu se svrstalo i jugoslavensko pravo. Stoga se dopušta prijevozniku da ugovornim klauzulama isključuje ili ograničava svoju odgovornost za zakašnjenje mimo zakonskih

normi (propisana je dispozitivnost²). Na osnovi druge koncepcije odgovornost za zakašnjenje, kao i za gubitak i oštećenje, kogentne je, prisilne naravi (takvo stajalište u recepciji Haških pravila zauzimaju npr. Skandinavski pomorski zakonik, Japanski zakon o međunarodnom prijevozu robe morem iz 1957, Zakon o pomorskoj trgovačkoj plovidbi Njemačke Demokratske Republike iz 1976, engleska sudska praksa).

Smatramo da formalnopravno izraz »u svezi s robom« nije dostatan da bi opravdao tako sveobuhvatnu primjenu Haško/Visbyjskih pravila³. Stoga je jugoslavenski zakonodavac pravilno postupio (još i u davnom, sada derogiranom, Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, 1959), što je odgovornost za zakašnjenje izdvojio dispozitivnim normama. Međutim, drugo je pitanje da li je bilo konvenijentnije adekvatnom formulacijom nesumnjivo urediti i odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u predaji robe. Kako su Haško/Visbyjska pravila to propustila, sudska je praksa, suočena sa suvremenim životnim potrebama, po načelu *circulus in probando*, iznalazila rješenja (o stajalištima recentne sudske prakse i prijedlogu de lege ferenda u daljem tekstu).

KAKO OBJASNITI STAJALIŠTE HAŠKIH PRAVILA?

Zanimljivo je da je još francuski Code de commerce iz 1807. (u čl. 295), u doba prijevoza na jedra, predviđao naknadu štete naručitelju u slučaju da je brod zadržan ili je zakasnio na početku putovanja, za vrijeme putovanja ili u mjestu odredišta. Te odredbe zapravo potječu još iz sadržaja čl. X, knjige III, naslova III. čuvene Ordonnance de la marine marchande iz 1681.

² Naše pravo, kao što smo istaknuli, spada među one države koje smatraju da Haška pravila nisu regulirala odgovornost brodarka za zakašnjenje, kao što nisu niti razdoblje prije početka ukrcavanja robe na brod niti poslije iskrcaja, prijevoz živih životinja te prijevoz tereta koji je na temelju pismenog pristanka krcatelja smješten na palubi. U ta četiri slučaja naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi dopušta ugovornu dispoziciju stranaka. Stoga brodar pomorskog broda može iskoristiti te situacije, te u ugovor unositi klauzule o ublažavanju ili isključivanju svoje odgovornosti mimo zakonskih normi. Međutim, ta se ugovorna sloboda može kretati samo u granicama čl. 265. st. 1. i 2. Zakona o obveznim odnosima. To znači da se odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti, te da sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju odgovornosti i za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proistekao iz monopolskog položaja dužnika ili uopće iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana. Inače, naš je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi normirao za pomorskog brodarka jednaki temelj i visinu odgovornosti za zakašnjenje kao i za gubitak i oštećenje tereta.

³ Pariška deklaracija o ujednačenju prava prijevoza stvari morem (Paris Declaration on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea), koja je prihvaćena na Konferenciji Comité Maritime International (CMI) u Parizu u lipnju 1990, u svezi sa štetama koje proizlaze iz zakašnjenja, naglašava da Haško/Visbyjska pravila nemaju posebnih odredaba o zakašnjenju. »In case of pure financial loss, ... the prevailing view seems to be that the Rules do not apply« (v. Il diritto marittimo, Genova, III, 1990, str. 841).

Kako objasniti propust u izričitoj uređenju odgovornosti za zakašnjenje u Haškim pravilima? Razlog je ponajprije u zamisli International Law Association (Udruženja za međunarodno pravo) da se, poradi unifikacije, izrade pravila jedne tipske teretnice, inspirirana odredbama američkog Harter Acta iz 1893. godine. Tijekom pripremnih radova, usprkos suprotnim pokušajima, engleska je delegacija tvrdokorno inzistirala na izvornim načelima Pravila. U kompromisnom dogovoru prijevoznika, krcatelja, osiguratelja i banaka ostale su odredbe, zapravo klauzule i opći uvjeti iz teretnice, koje su isključivale odgovornost broдача za zakašnjenje. Stoga tekst Pravila prihvaćen na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. od strane delegata 26 država, nije imao posebnu normu o toj odgovornosti. Dakle, ne htijući sporove i rasprave, delegati su radije odlučili prijeći preko problema odgovornosti za zakašnjenje u Konvenciji o teretnici (Haškim pravilima).⁴

Međutim, kako objasniti činjenicu da se revizijom Haških pravila, koja su bila i rezultat tehničkih promjena u brodarstvu i novih gospodarskih shvaćanja i potreba, u Protokolu o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici 1968 (Visbyjska pravila) nije iskoristila prilika da se kratkom formulacijom na odgovarajućim mjestima (npr. »the carrier is liable ... as well as from delay in delivery«, »... ainsi du retard à la livraison« ili nešto slično) uredi i odgovornost za zakašnjenje u prijevozu. Ovo tim kurioznije jer su svega deset godina kasnije Hamburška pravila (Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978) jasno i nedvosmisleno u sklop odgovornost prijevoznika uključila i odgovornost za zakašnjenje, što je naišlo na opće odobravanje.

Ipak, bez obzira na formalnopravno tumačenje teksta Haško/Visbyjskih pravila, sudska praksa u nekim pravnim sustavima još otprije, a u suvremenim uvjetima sve češće, tumačenjem sintagme »u svezi s robom« prihvaća i odgovornost pomorskog prijevoznika za daljnje štete od zakašnjenja (engl. »pure financial loss«, franc. »pertes économique«).

SUVREMENA RJEŠENJA SUDSKE PRAKSE — UMJESTO ZAKLJUČKA

Engleska i američka sudska praksa već su se izjašnjavale o potrebi šireg tumačenja izraza vezanog uz gubitak ili oštećenje robe, a u smislu da se ne ograničava samo na fizičke štete.⁵ Još recentnije u Kanadi, Savezni

⁴ Raymond Achard, La responsabilité résultant du retard dans le transport international de marchandises par mer, Le droit maritime français, Paris, 500, 1990, str. 672—673.

⁵ The Act is dealing with responsibilities and liabilities under contracts of carriage of goods by sea and clearly such contractual liabilities are not limited to physical damage. A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, even though the goods themselves are intact. I can see no reason why the general words »loss or damage« should be limited to physical loss or damage« Devlin J. u sporu Anglo-saxon Petroleum Co. Ltd. v. Adamastos Shipping Co. Ltd., 1957). U SAD v. spor Comercio Transito Int. Ltd. v. Lykes Bros. Steamship Co. Ltd., 1957 (pobliže Achard, op. cit., str. 674). Usp. također Borislav Ivošević, Odgovornost pomorskog broдача za zakašnjenje, Zbornik Pravnog fakulteta u Titogradu, 1, 1976, str. 123—124.

Apelacioni sud u sporu *St. Lawrence Construction Ltd. v. Federal Commerce and Navigation Co. Ltd.*, 1985, istakao je — u primjeni ograničenja odgovornosti iz čl. 4. t. 5. Haških pravila — da je sporni izraz »gubitak ili oštećenje robe ili u svezi s robom« dovoljno ekstenzivan da dopušta obuhvatiti i gubitke ili štete koje su posljedica zakašnjenja u predaji.⁶

Francuski Zakon o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966 (Loi n° 66—420 du 18 juin 1966 sur les contracts d'affrètement et de transport maritimes) govori samo o gubicima ili oštećenjima na robi (»pertes ou dommages par la marchandise...«, čl. 27, 28). Međutim, francuska sudska praksa u posljednje vrijeme izaziva pažnju svojim stajalištima u pogledu odgovornosti za zakašnjenje u prijevozu stvari morem. U odluci od 13. listopada 1988. Apelacioni sud Rouena je tako presudio da prijevoznik, kojeg krcatelj nije obavijestio o roku predaje, odnosno nije ga upozorio o datumu kada bi se stvari morale obvezno predati, nije kriv za zakašnjenje od dva tjedna u odlasku kontejnera (koji je sadržavao odjeću), a zbog loših vremenskih uvjeta za vrijeme ukrcavanja.⁷

Apelacioni sud u Aix-en-Provence u presudi od 19. listopada 1988 bio je stroži (brod *Akak-Victory*). Sud je najprije proglasio nevažnom klauzulu u teretnici o neodgovornosti u slučaju zakašnjenja, jer nije utvrdio da ju je krcatelj prihvatio (njegov potpis nije bio na teretnici). Zatim je ustanovio da je prijevoznik kriv što nije ukrcao robu (zimsku odijela), koja je već kasnila zbog pregleda od strane carinarnice, na prvi brod na istoj pruzi, pa je tako nastupilo zakašnjenje od 16 dana.⁸ Bilo je, međutim, kritika na račun ograničenja odgovornosti.⁹

Svakako je najznačajnija najnovija presuda Kasacionog suda Francuske od 29. svibnja 1990. godine (slučaj broda »Tillia«). Kasacioni sud je potvrdio presudu Suda u Parizu (1987), a u pogledu tumačenja izraza »pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant« da bi konačno prihvatio stajalište, u teoriji i jurisprudenciji kolebljivo, da se Konvencija o teretnici *primjenjuje* i na štete zbog zakašnjenja u predaji robe na odredište. Kasacioni sud je konstatirao, pozivajući se na članak 4. točka 5. Haških pravila (bez izmjena u Protokolu 1968, što se može podvrći i kritici), da se limit ograničenja primjenjuje također i na daljnje štete (préjudice commercial ou économique consecutif) u slučaju zakašnjenja, a to znači bez

⁶ Achard, op. cit., str. 674.

⁷ Pierre Bonassies, *Le droit positif français en 1990, Le droit maritime français*, Paris, 502, 1991, str. 96. U svezi s spomenutom presudom (brod »S. L. — Express«) ističe se: »Dès lors qu'il n'a jamais été avisé de l'urgence du transport à réaliser et des frais entraînés par un éventuel retard de celui-ci, le transporteur maritime, dont les horaires de départ ne sont qu'indicatifs, n'est pas responsable de ce retard et de ses conséquences« (*Le droit maritime français*, Paris, 490, 1990, str. 36).

⁸ Bonassies, op. cit., str. 96.

⁹ R. Achard, Note, u svezi s presudom »Akak-Victory«, *Droit maritime français*, Paris, 490, 1990, str. 45—47.

obzira na gubitak ili oštećenje stvari tijekom prijevoza.¹⁰ Štete koje su nastale zbog same činjenice zakašnjenja u predaji, implicitno se priznaju prema Konvenciji o teretnici 1924, osim isključenja i uvjeta iz čl. 4. t. 5.¹¹ Nakon rješenja u slučaju »Tillia« pojavljuje se u Francuskoj nesklad između tumačenja Konvencije o teretnici i spomenutog Zakona iz 1966, koji ne obuhvaća štete zbog zakašnjenja.

Bez obzira na formalnopravne prigovore, valjalo bi pozdraviti rješenja sudske prakse jer odgovaraju stvarnim potrebama. Pledirali bismo stoga da se Haško/Visbyjska pravila nadopune s jasnom formulacijom o *odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje* u predaji robe, ako se već u dogledno vrijeme ne može očekivati stupanje na snagu, odnosno prihvaćanje Hamburških pravila.¹² I u Pariškoj deklaraciji o ujednačenju prava prijevoza stvari morem (Paris Declaration on Uniformity of the Law of Carriage of Goods by Sea), koja je prihvaćena na Konferenciji CMI (Comité Maritime International) u Parizu 1990, kao osnova za dalji rad, ističe se da je opće gledište da bi Haško/Visbyjska pravila trebala obuhvatiti i odgovornost za zakašnjenje.¹³

¹⁰ Postojala je obveza da se eksponati za izložbu u Damasku (Sirija) predaju do 16. kolovoza 1983. Zbog zakašnjenja broda »Tillia« predaja se mogla obaviti tek nakon toga dana. Oštećeni (društvo Trois Dimensions) zahtijevao je naknadu štete koju je pretrpio zbog toga što nije mogao izložiti eksponate u pogodnom vremenu (v. slučaj, Achard, La responsabilité..., op. cit., 680-681, te Le droit maritime français, Paris, 500, 1990, str. 682-683).

¹¹ U čl. 4. t. 5. Haških pravila propisuje se visina ograničenja po koletu ili jedinici tereta, osim ako je krcatelj narav i vrijednost robe naznačio prije ukrcavanja i ako je ova izjava unesena u teretnicu. Ova izjava — ako je bila unesena u teretnicu — stvara, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku, ali ona ne vezuje prijevoznika koji je može pobijati. Sporazumom između prijevoznika i krcatelja može biti određena najviša svota različita od one propisane, koja ne smije biti niža od propisane. Prijevoznik ne odgovara za gubitak ili oštećenje na robu ili u svezi s robom, ako je krcatelj u teretnicu namjerno unio krivu izjavu o naravi ili vrijednosti robe.

¹² Usp. Velimir Filipović, Zašto Jugoslavija nije ratificirala Hamburška pravila, Uporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), br. 1 (121), Zagreb 1989, str. 69-71; Ivo Grabovac, Hamburška pravila — kodifikacija budućnosti ili promašeni međunarodnopravni akt?, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XXVII — 1990, knjiga I, str. 81.

¹³ »The general view is that the Rules should be extended to cover delay and all types of liability resulting therefrom, including liability for pure financial loss. The manner in which the extension of the scope of application of the Rules to pure financial loss can be achieved requires, however, further study« (v. Il diritto marittimo, III, 1990, str. 841).

Résumé

**REGISSENT LES RÈGLES DE LA HAYE ET DE VISBY LA RESPONSABILITÉ
DU TRANSPORTEUR EN CAS DE RETARD?**

Les rédacteur de la Convention de Bruxelles de 1924—1968 (Les Règles de La Haye et de Visby) ont principalement envisagé le préjudice directement causé aux marchandises et n'ont pas pensé, ou pas voulu penser, aux dommages résultant du retard. Cependant, certain tribunaux récemment, en particulier en Angleterre et en France, confrontés au problème de l'indemnisation des perte économiques résultant du retard, ont admis que l'expression dans les Regles de La Haye et de Visby »pertes ou dommages aux marchandises ou les concernant« n'était pas seulement relative au dommage physiquement subi par elles ou à leur disparition.