

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

(Okružje Južne Karoline)

Presuda od 11.IX 1970.

American Hoesch Inc. and Riblet
Products Inc. c/a Steamship "Aubade"
and Maritime Commercial Corp.Inc.

Sudac: Robert W.Hemphill

Prijevoz stvari morem - Oštećenje tereta rdjom - Tužba za naknadu štete - Da li se rok za podnošenje tužbe računa od vremena iskrcaja tereta ili od vremena predaje - Zakon o prijevozu robe morem Sjedinjenih Američkih Država, 1936, član 3/6/ - Haška pravila, Art.III, r.6 - Na osnovi Haških pravila zakonski rok zastare za podnošenje tužbe iznosi godinu dana od časa predaje robe ili datuma kada je roba trebala biti predana - Ovaj period ne počinje teći od časa iskrcaja robe iz broda - Iskrcaj i predaja robe ne moraju se dogoditi istovremeno - Riječ "delivery" (predaja) u članu 3/6/ Zakona nije sinonim s riječju "discharge" (iskrcaj)

Tužitelji: American Hoesch Inc. i Riblet Products Inc. primaoci su određene količine zajedno povezanih čeličnih opruga, koje su bile ukrcane na tuženikov motorni brod "Aubade" za predaju u luci odredišta Charlestonu. Tuženi su izdali i teretnicu.

U odredišnoj luci teret je bio iskrcan dana 8.prosinca 1968, oštećen od rdje i pohranjen na čuvanje kod lučkih vlasti Južne Karoline 11.prosinca.

9.prosinca 1969. tužitelji su podnijeli tužbu za naknadu štete u iznosu od \$ 6857.40. Tuženi su sa svoje strane predložili donošenje presude bez raspravljanja (summary judgment), jer da su tužitelji prekoračili zakonski zastarni rok za podnošenje tužbe određen Zakonom o prijevozu robe morem USA, budući da je teret iskrcan iz broda pred više od godine dana od dana podnošenja tužbe.

U odredbi na koju se pozivaju tuženici navodi se slijedeće: U bilo kojem slučaju vozar i brod će biti oslobođeni svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta, ako se tužba ne podnese u roku od jedne godine nakon predaje robe ili datuma kad je roba trebala biti predana. Na krcateljevo pravo ne utječe činjenica da li je ili nije u skladu s ovom odredbom dana obavijest o gubitku ili oštećenju.

U slučaju bilo kakvog stvarnog ili vjerojatnog gubitka ili oštećenja vozar i primalac jedan drugome će dati sve razumne mogućnosti za provjeru i prebrojavanje robe.

Odgovoru tuženika, vlasnika m/b "Aubade", na tužbu priložene su i dvije kopije teretnice. U njima je naznačeno da roba treba biti prevezena i predana u luci konačnog odredišta, bez zadržavanja ili zakašnjenja, u teretnici naznačenom primaocu ili osobama koje on odredi. Tuženi jednostavno tvrde da jednogodišnji zastarni rok počinje teći od datuma iskrcaja robe. U svom stajalištu pozivaju se na izreku iz precedenta C. Tennant Sons and Co. c/a Norddeutscher Lloyd (1964) i član 2. Zakona o prijevozu robe morem, u kojem se navode vozarova prava, dužnosti i odgovornost, te kronološki na što se sve Zakon odnosi, kao npr. ukrcaj, rukovanje teretom, slaganje, prijevoz, čuvanje, briga i iskrcaj tereta. S obzirom na to da sva prava i dužnosti vozarove prestaju s iskrcajem tereta, to je razlog da upravo od toga momenta počinje teći zastarni rok.

U citiranom precedentu raspravljeno je pitanje prekrcaja tereta u teglenice, koje je osigurao tužitelj, a kojima je teret prevezen do svoga konačnog odredišta. Prekrcaj u primaočeve teglenice smatran je predajom u smislu člana 3/6/ Zakona o prijevozu robe morem USA. Kao što je tom prilikom istaknuto postoji nesuglasnost između člana 2. i člana 3/6/ Zakona, ako jednogodišnji zastarni rok ne počinje teći od časa kad je vozarova odgovornost na temelju zakona prestala. Kakogod, u članu 3/6/ upozorava se na predaju robe (delivery of the goods) kao početak računanja jednogodišnjeg roka, a u članu 2. istog Zakona upotrebljava se riječ iskrcaj (discharge) kad se govori na što se sve odnosi primjena toga Zakona. Tuženi ne tvrde da su ova dva termina u normalnoj upotrebi ili u pravnoj definiciji istog značenja, ali smatraju da je u kontekstu pitanja o kojem se raspravlja razumno prihvatiti da je bila namjera smatrati ih sinonimima.

Sudac, kao stajalište suda, naprotiv smatra opravdanim zaključak da izraz predaja upotrebljen u čl.3/6/ Zakona nije sinonim s izrazom iskrcaj. Predaja je dvostrano pravni posao kod kojeg primalac ili njegov agent imaju mogućnost uočavanja nedostataka na robu, a kod iskrcaja može, ali i ne mora postojati mogućnost o kojoj je riječ. Predaja i iskrcaj ne moraju se dogoditi istovremeno, te jedino kod isporuke mogućim tužiteljima mora biti dana mogućnost otkrivanja štete.

Dudući da Zakon u članu 3/6/ upotrebljava riječ predaja ne može biti pitanja o tome da li je u stvarnosti

predaja čin od kojega se počinje računati zastarni rok za podnošenje tužbe.

Prema tome ostaje jedino za razmatranje da li je u konkretnom slučaju predaja robe izvršena prije 3.prosinca 1968, tj. više od godine dana ranije od dana kad je tužba podnesena. Iz zapisnika o iskrcaju je vidljivo da je roba bila iskrcana 8.prosinca 1968. Istovarivač broda (stivador) bio je samo brodarov agent. Nema ničega na osnovi čega bi se moglo zaključiti da su lučke vlasti, kod kojih je roba bila ostavljena na čuvanje, ukoliko su one doista bile primaočev agent, zadobile posjed ili kontrolu nad robom sve do 11.prosinca 1968. Tužba je podnesena 9.prosinca 1969. Kako iz okolnosti raspravljenog slučaja nije vidljivo niti je moguće ustanoviti da je predaja robe izvršena prije više od jedne godine dana od dana podnošenja tužbe, tuženikov prigovor i prijedlog za donošenje presude bez raspravljanja valja odbiti. Predaja robe nije jednoznačna kontroli robe, nego pretpostavlja promjenu posjeda. Moguće je da u parnici tuženi uspiju dokazati da je predaja završena 8.prosinca 1968, ali to oni ovdje nisu uspjeli.

(LLR 1971, str.423)

S.J.

Početak toka zastarnog roka
kod tužbi iz teretnice^{*)}

Pitanje o kojem je raspravljeno u gornjoj presudi manje je teoretski zanimljivo, ali zato je od velike praktične vrijednosti. Zbog toga se u vezi s prikazanom presudom smatra potrebnim upozoriti na ishodište pitanja i na rješenje koje je dano u odredbama ZOUIPB-a.

Zakonom o prijevozu robe morem od 1936. godine u interno pravo Sjedinjenih Američkih Država preuzeta su Haška pravila o teretnici (CAD su Međjunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o teretnici potpisale 23.VI 1925, a ratifikacione isprave položene su 29.VI 1937.)

U članu 2. Zakona ustanovljene su vozarove dužnosti analogno odredbi člana 3. par. 2. Konvencije, koja glasi: "Ukoliko nije u članu 4. drukčije određeno, vozar će uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju kao i vršiti njen iskrcaj". Pravilo Konvencije o početku toka zastarnog roka kod tužbi iz teretnice sadržano u članu 3, par.6, t.4. ("U svakom slučaju vozar i brod oslobadaju se svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje ukoliko se tužba ne preda u roku od jedne godine računajući od predaje robe, odnosno od dana kada je roba trebala biti

predana") preuzeto je u član 3/6/ Zakona.

Dudući da su u samoj Konvenciji pa tako i u Zakonu upotrijebljena dva termina koji su različiti i to "vršiti iskrcaj robe", kad se govori o vozarovim dužnostima, i "predaja robe", kao čas od kojega se počinje računati zastarni rok, bilo je potrebno riješiti pitanje njihovog međusobnog odnosa, odnosno da li se kao predaja robe u smislu odredbe o zastari ima smatrati njezin iskrcaj iz broda. Opravdano je u presudi istaknuto da se izraz predaja robe ne može smatrati sinonimom s iskrcajem iste robe. Njihovo značenje je potpuno različito, o čemu nema dvojbe ni među samim strankama, osim što tuženi smatra da bi u kontekstu raspravljenog pitanja upotrijebljeni termini trebali biti istog značenja.

S obzirom na jasnoću teksta Zakona i Konvencije i unatoč poznate inkonzistentnosti sud je pravilno zaključio da predaja robe nije identična njezinom iskrcaju iz broda, te da se početak toka zastarnog roka ne može nikako računati od časa završenog iskrcaja.

U našem pravu ne može biti sumnje o tome kada počinje teći zastarni rok. Članom 128, st.1. i st.4. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova određuje se da potraživanja iz ugovora o prijevozu stvari morem zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta zastaraju za jednu godinu dana od časa predaje, odnosno kad je teret trebao biti predan. S druge strane u članu 53. ZOUIPB-a propisuje se da brodar odgovara za teret (oštećenje, manjak ili gubitak) od prijema do predaje. U obadva navedena zakonska člana, vidljivo je, govori se o predaji tereta, a ne o iskrcaju i predaji, kao što je to slučaj u Konvenciji i Zakonu SAD, iz kojeg razloga o raspravljenom pitanju iz prikazane presude kod nas smatramo da ne može biti spornih tumačenja.

U Konvenciji o teretnici u članu 1, st.1, t.e) određuje se da prijevoz robe obuhvaća vrijeme od ukrcaja robe na brod do njenog iskrcavanja s broda. U članu 2. Konvencije određuje se primjena njezinih odredaba u pogledu odgovornosti i vozarovih obveza, kao i oslobodjenja u njoj predviđenih, na sve ugovore o prijevozu robe morem u pogledu krcanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja robe, brige za nju, kao i njezinog iskrcavanja.

U nekim zakonodavstvima važnost Konvencije s obzirom na ugovore o prijevozu stvari morem i dalje je ostavljena za vrijeme od ukrcaja tereta na brod do njegovog iskrcavanja s broda. Kako je našim Zakonom primjena odredbi

Konvencije produžena na vrijeme od prijema do predaje tereta (član 53), kao što je već naprijed navedeno, upozorava se zaključno na tu specifičnost u nas, a u odnosu na samu Konvenciju i prava nekih drugih zemalja.

x) U časopisu "Medjunarodni transport" broj 5. od 1965. god, str.19-20. objavljen je prikaz dr Milana Trampuža jedne presude suda SAD u predmetu predaje tereta i početka toka roka za tužbu zbog oštećenja i gubitka tereta po U.S. Carriage of Goods by Sea Actu u slučaju kad se teret s broda ne preda primaocu, nego iskrca u maonu. Prikaz je zanimljiv iz dva razloga: zbog toga što se odnosni slučaj spominje u presudi koju objavljujemo, te što se razmatranja s njim u vezi nastavljaju na tumačenje odredbe o zastari US COGSA, čl. 3/6/, koja određba se i u našem slučaju ukazuje spornom.

S.J.