

ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA

OKRUŽNI PRIVREDNI SUD, Beograd

Presuda od 23.II 1987.

Vijeće: Jelisaveta Vasilić, Vera Popović i Vukašin Pavičević

ZAJEDNIČKA HAVARIJA

Slučaj zasebne havarije zbog nasukavanja broda koji je prerastao u zajedničku havariju zbog radnji zapovjednika za spašavanje broda i imovine na brodu - Solidarna odgovornost svih OOUR-a udruženih u radnu organizaciju za obveze koje je preuzela radna organizacija izdavanjem jamstva (average bonds) za štete uslijed zajedničke havarije - Ako je iznos doprinosa tereta za zajedničku havariju izražen u stranoj valuti, zatezna kamata na takav iznos je 8% i na nju se ne primjenjuje po-
višenje predviđeno u Odluci SIV-a o visini stope zatezne ka-
mate

Tužilac je u tužbi naveo da je svojim brodom Salonae pre-
vezio razne terete za Port Sudan i da je tokom putovanja brod
doživio partikularnu havariju, nakon čega je proglašena gene-
ralna havarija s danom 11.3.1976.g. Naveo je da je tuženi pot-
pisao havarijske obveznice. Tužilac je istakao da je imenovao
likvidatora havarije, firmu Ernest Robert Lindley and Sons,
London, koja je utvrdila kontribucije po teretnu, koji se od-
nose na tuženog. Tvrdio je da ukupne kontribucije koje se od-
nose na tužene iznose US\$ 44.614,49, te da tuženi navedeni iz-
nos nije platio iako se obveznicom obvezao na plaćanje.

Tužilac je tražio da mu tuženi solidarno plate iznos od
US\$ 44.614,49 s kamatama i troškovima postupka.

U toku postupka tužilac je u odnosu na kamate tražio iste u skladu s odlukom o stopama zateznih kamata.

Tužilac je u toku postupka povukao tužbu u odnosu na šestotuženog, jedanaesto-tuženog i trinaesto-tuženog.

Tuženi od 1-13 osim gore navedenih tuženih, osporili su tužbeni zahtev. Istakli su da se u konkretnom slučaju ne radi o generalnoj nego o partikularnoj havariji, kao i da obveznice nisu dokaz da se radi o generalnoj havariji. Istakli su prigovor nedostatka pasivne legitimacije i prigovor zastarelosti.

Jedanaesto-tuženi je istakao da nije potpisao samoupravni sporazum o udruživanju u radnu organizaciju, a što je utvrđeno pravosnažnom odlukom Suda udruženog rada Srbije br. 8238/80, te da izvršeni upis u registru da jedanaesto-tuženi solidarno neograničeno odgovara za obveze prvotuženog ne proizvodi pravno dejstvo.

Tuženi su posebno istakli da se obveznice potpisane od strane prvotuženog, tj. od pravnog lica koje ne postoji, te da tuženi ne odgovaraju po tim obveznicama.

Sud je proveo dokaze uvidom u sve pismene dokaze koji se nalaze u predmetu, veštačenjem, te je nakon ocene tako provedenih dokaza odlučio kao u izreci, iz sledećih razloga:

Medju strankama nije sporno:

- da li je tužilac svojim brodom vršio prevoz tereta za Port Sudan po tereticama br. 3,4,7,14,15,17.18.19,20 i 27 na relaciji Port Sudan - Rijeka;
- da je tokom putovanja brod doživio partikularnu havariju nasukavanjem broda;
- da je prvotuženi potpisao havarijske obveznice;
- da je brodar imenovao generalnog likvidatora i to firmu Ernest Robert Lidley and Sons, London;
- da je generalni likvidator utvrdio deobnu osnovu i da su na strani 252 deobne osnove navedene obaveze - kontirbucije prvotuženog u ukupnom iznosu od US\$ 44.614,49;
- da tuženi nisu prigovorili deobnoj osnovi.

Medju strankama je sporno:

- da li se u konkretnom slučaju primjenjuju York - Antwerpen-
ska pravila ili naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovid-
bi;
- da li za obaveze koje je preuzeo prvotuženi odgovaraju or-
ganizacije udruženog rada neograničeno solidarno;
- da li se u konkretnom slučaju radi o generalnoj ili partiku-
larnoj havariji;
- da li se potpisivanjem havarijskih obveznica uspostavio po-
sebni pravni odnos neovisan od osnovnog ugovora;
- da li tuženi i pored toga što su potpisane havarijske obve-
znice može isticati naknadno da se u konkretnom slučaju ra-
di o partikularnoj a ne o generalnoj havariji;
- kada nije pokrenut postupak za pobijanje obračuna izvršenog
od strane generalnog likvidatora da li tuženi imaju pravo
sada u sporu da pobijaju izvršen obračun generalnog likvida-
tora;
- da li je tužiočevo potraživanje zastarelo;
- da li su tuženi pasivno legitimisani za obaveze prvotuženog.

Iz nalaza veštaka sud je utvrdio, a što je i nesporno
medju strankama, da je brod Salonae na spornom putovanju pre-
trpio nasukavanje, kojom prilikom je oštećen kormilarski ure-
daj, što je imalo za posledicu onesposobljavanje broda za
nastavak puta sopstvenim strojevima. U cilju spašavanja i bro-
da i tereta, zapovednik broda je zatražio pomoć remorkera, ko-
ji su ga osukali i oteglili do sidrišta luke Sues, gde je iz-
vršen pregled podvodnog dela broda i kormilarskog uređaja.
Oštećenja na kormilarskom uređaju bila su takve prirode da se
nisu mogle popraviti na licu mesta, nego u brodogradilištu, te
je zapovednik odlučio da se izvrši tegljenje broda zajedno sa
teretom remorkerom do Port Sudana, da se u toj luci teret isto-
vari i da se nakon toga opet tegljenjem broda tužioca isti

dovuče do Rijeke gde je isti trebalo popraviti. Havarijski komentari su potvrdili ispravnost odluke broдача da nastavi putovanje broда u teglju.

Iz nalaza veštaka sud je utvrdio da je do udesa broда Salonae vlasništvo tužioca došlo u Sueskom kanalu na dan 11.3.1976. zbog jakog peščanog olujnog vetra.

Pre svega postavlja se pitanje koje se pravo primenjuje, tj. da li se primenjuje York-Antverpenska pravila, ili se primenjuje naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U smislu čl. 796 st.2 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, odredbe člave IV o zajedničkoj havariji, primenjuju se samo ako stranke nisu nešto drugo ugovorile.

Sud nalazi da su stranke ugovorile primenu York-Antverperskih pravila, a što proizlazi iz bill of lading, kao i činjenice što je prvotuženi potpisao havarijske obveznice.

Medjutim, sud nalazi da to i nije bitno, jer u odnosu na sporna pitanja, što se smatra partikularnom a što generalnom havarijom, te kakav je postupak u slučaju generalne havarije, nema bitnih razlika između navedenih pravila i našeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U smislu pravila V York-Antverperskih pravila iz 1950, kao i čl. 797 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, havarija predstavlja sve izvanredne štete i troškove, koji zadese brod ili teret ili oboje zajedno za vreme vršenja plovidbenog poduhvata, tj. od početka ukrcavanja do završetka iskrcavanja tereta svakog pojedinog učesnika poduhvata. S obzirom na ono što je uticalo da se desio neki izvanredni trošak ili šteta havarije delimo na partikularne ili zasebne (partikular average) i generalne ili opšte (general average). Bitna razlika između jedne i druge je u posledicama, jer kod generalne havarije štetu ili trošak koji su učinjeni odredbama zapovednika broда radi zajedničkog spasa snose sve zainteresovane stranke u poduhvatu, tj. brođovlasnik - brođar i vlasnik tereta, a kod partikularne havarije štetu snosi samo onaj koga je šteta zadesila. Da bi se trošak ili šteta ili žrtva smatrali generalnom

havarijom, moraju biti kumulativno ispunjeni sledeći uslovi: izvanrednost događaja (što nije tipična karakteristika, jer je izvanrednost karakteristika i partikularne havarije), nemarnost čina (tj. da je do štete došlo direktnom naredbom - naredbom zapovednika broda), zajednički spas (svrha je spasiti brod i teret, a ne samo brod ili samo teret) i uspešan rezultat (u zajedničkom poduhvatu spasen je brod i teret). Prema tome bitne su odlike da su se svi koristili odlukom kapetana zapovednika broda da proglasi generalnu havariju.

U konkretnom slučaju brod se nasukao zbog jakog peščanog olujnog vetra, bez odluke zapovednika broda, te se ovo nasukavanje ne može tretirati kao generalna havarija, jer nema namernog čina, nego je čista partikularna havarija. Sva oštećenja broda uzrokovana samim nasukavanjem snosi onaj koga je šteta zadesila, tj. brodar.

Medjutim, sve troškove i štete nastale nakon odluke zapovednika broda da se radi zajedničkog spasa izvrši odsukavanje nehotično nasukanog broda, moraju se priznati u generalnu havariju. Ovde se moraju priznati svi troškovi i štete do kojih je došlo nakon odsukavanja, kao i ponovno nasukavanje i odsukavanje nakon odluke kapetana tj. zapovednika broda o proglašavanju generalne havarije.

Prema tome, bez obzira kako je nasukavanje nastalo, tj. da li zbog više sile ili krivicom kapetana (što tuženi tvrdi da je kapetan nasukao brod da bi izbegao sudar), sve one štete ili troškovi do kojih dodje zbog naredjenja zapovednika broda da se brod odsuće, a u cilju zajedničkog spasa broda i tereta, prihvaća se u generalnu havariju. U konkretnom slučaju zapovednik broda koji je stručno lice doneo je odluku da se brod odsuće i da se izvrši tegljenje u cilju zajedničkog spasa, te sud nalazi da svi troškovi i štete nastali od momenta odsukavanja pa nadalje, moraju da snose svi učesnici plovidbenog poduhvata, jer su svi oni imali koristi od te odluke i to srazmerno vrenosti imovine koja ulazi u dužničku masu (čl. 798 gore navedenog Zakona).

Zapovednik broda dužan je da unese opis nezgode u dnevnik, da obavesti nadležne vlasti u luci o pomorskoj nezgodi, da obavesti havarijske komesare i vlasnike, da svoj dnevnik overi.

Od momenta kada se dnevnik overi sve ono što je uneto u dnevnik pretpostavlja se da je tačno, dok se drugo ne dokaže.

U konkretnom slučaju tuženi ništa drugo nije dokazao niti je dokazivao. On je samo istakao da je u dnevnik navedeno da je brod nasukan krivicom broдача, što u ovom sporu nije bitno jer je to partikularna havarija i troškove i štete prouzrokovane samim nasukavanjem snosi sam broдар i one nisu predmet tužbenog zahvata.

Uobičajeno je da zapovednik broда pre nego što počne sa iskrcavanjem tereta od vlasnika robe ili primaoca traži da polože kauciju približno iznosu kontribucije ili da se da havarijska garancija (average bonda) u smislu čl. 813 Zakona o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi.

U konkretnom slučaju nije sporno da je prvotuženi potpisao havarijske obveznice kao glavni dužnik. On je sam za sebe garantovao da će isplatiti kontribucije, a da pri tome nije dao garancije nekog trećeg lica ili položio sredstva u depozit, Sud nalazi da ovakvu havarijsku garanciju ne treba odvajati od osnovnog ugovora, jer ona u konkretnom slučaju predstavlja samo još jedan, pored svih gore navedenih dokaza, da je došlo do generalne havarije i da prvotuženi kao glavni dužnik prihvata da plati kontribuciju. Sud nalazi da potpisivanjem havarijske garancije prvotuženi nije izgubio pravo da ističe sve one prigovore koje može da ističe kao glavni dužnik, a to je i prigovor da se ne radi o generalnoj havariji, za koji sud nalazi da nije osnovan iz svih gore navedenih razloga.

Prema tome, sud nalazi da se u konkretnom slučaju radi o generalnoj havariji, a ne o partikularnoj havariji, kako su to tvrdili tuženi.

Broдар je za utvrdjenje visine troškova i šteta angažovao firmu Ernest Robert Lindley and Sons. Sud je uvidom u statement

utvrdio da je ispravno u deobnoj osnovi (dispaša) odvojena "general average" od "particular average" uz primenu York-An-twerpen rules 1950. godine.

Postupak likvidacije zajedničke havarije regulisan je članovima od 815 do 831. U smislu čl. 827 učesnik plovidbenog poduhvata ima pravo da u roku od 30 dana od dana primljene konačne deobne osnove podnese sudu prigovor protiv konačne deobne osnove. U smislu čl. 826 istog zakonskog propisa, ako ni jedan učesnik plovidbenog poduhvata u roku od 30 dana od dana primljene konačne deobne osnove odnosno njenog izvoda ne podnese sudu prigovor iz čl. 827, konačna deobna osnova stiče snagu izvršne isprave. Likvidator i svaki učesnik plovidbenog poduhvata mogu da zatraže od suda potvrdu izvršnosti konačne deobne osnove.

Prema tome, sud nalazi da je postupak likvidacije zajedničke havarije završen u onom momentu kada je generalni likvidator dostavio svoj izveštaj, tj. deobnu osnovu.

Treba posebno istaći da je generalni likvidator pravilno izvršio odvajanje, partikularne havarije koja se desila nasukavanjem broda (nehotičnim nasukavanjem broda), a koja iznosi US\$ 210.160,19, što je odvojio reminder u iznosu od US\$ 326.179 i generalnu havariju u iznosu od US\$ 350.467,12 i što je samo generalnu havariju tj. iznos koji se odnosi na generalnu havariju izvršio deobnu osnovu za učesnike u ovom poduhvatu.

Prema tome, sud nalazi da je tužbeni zahtev po visini osnovan.

Posebno treba istaći da tuženi u toku ove parnice nisu stavili ni jedan obrazloženi prigovor u odnosu na utvrdjenu visinu od strane generalnog likvidatora.

Medju strankama je sporno pitanje pasivna legitimacija OOUR-a, s obzirom da je havarijske obveznice potpisao prvotuzeni.

Uvidom u registar ovog suda, sud je utvrdio da OOUR-i u sastavu prvotuzenog za radove u inostranstvu odgovaraju neograničeno solidarno.

Prema tome, sud nalazi da su OOUR-i u sastavu prvotuženog neograničeno solidarno obavezni za sve obaveze prvotuženog.

Prema tome u konkretnom slučaju nije bitno što je prvotuženi potpisao havarijske obveznice, jer ostali tuženi osnovne organizacije udruženog rada u sastavu GRO "Partizanski put" odgovaraju neograničeno solidarno za obaveze radne organizacije.

Nije osnovan ni prigovor tuženih da prvotuženi nije mogao da potpiše havarijske obveznice, jer da isto ne postoji kao pravno lice.

Uvidom u registar ovog suda, sud je utvrdio da je u registar ovog suda upisan kao prvotuženi, te ista radna organizacija ima svojstvo pravnog lica, te može biti stranka u ovom postupku.

Sud nalazi da prigovor zastarelosti tuženih nije osnovan.

U smislu čl. 832 Zakona o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi potraživanje za isplatu doprinosa iz zajedničke havarije zastareva po isteku jedne godine od dana kada je brod stigao u luku završetka zajedničkog poduhvata u toku koga je nastupio događaj na kome se zasniva zakon za doprinos iz zajedničke havarije. Zastarevanje zahteva ne teče od dana kada je brodar imenovao likvidatora odnosno od dana kada je neki drugi učesnik plovidbenog poduhvata na osnovu čl. 817 ovog zakona od suda zatražio imenovanje likvidatora, pa do dana kada je konačna deobna osnová postala pravosnažna.

Brod je stigao u luku Rijeka na popravak 17.5.1976. Prema tome, od tog momenta teče rok od godinu dana. On se samo prekida u periodu dok se vrši generalna likvidatura. Medjutim, pre nego što je brod i stigao u Rijeku tužilac je imenovao likvidatora, prema tome rok od 1 godinu teče tek od dana kada je deoba postala pravosnažna u smislu čl. 832 st.2 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

U predmetu nema podataka kada je konačna deoba postala pravosnažna, medjutim, iz predmeta, tj. iz izveštaja generalnog

likvidatora, proizlazi da je likvidatura završena 27. novembra 1981. U konkretnom slučaju utuženo je 26.11.1982, te sud nalazi da tužbeni zahtev tužioca nije zastareo.

Sud je obavezao tužene da plate tužiocu troškove spora, a koji se odnose na pristupe na ročištima po AT, sastav potrebnih podnesaka po AT, takse na tužbu i presudu i troškove veštačenja.

Sud je obavezao tužioca da jedanaesto-tuženom plati troškove spora, a koji se odnose na pristupe na ročište po AT, sastav potrebnih podnesaka za vođenje ovoga spora po AT i takse na prigovor.

Sa svega izloženog odlučeno je kao u izreci.

Djordje Ivković
odvjetnik, Rijeka

BILJEŠKA

Ovu presudu objavljujemo u želji da naše čitatelje podsjetimo na zanimljivost teme o zajedničkoj havariji. U konkretnom slučaju brod je bio nasukan u Sueskom kanalu zbog jakog pješčanog olujnog vjetera i tom mu je prilikom bio oštećen kormilarski uređaj. Radi spašavanja broda i tereta zapovjednik broda zatražio je pomoć tegljača koji je brod konačno dosegao do brodogradilišta u Rijeci, gdje je i izvršen trajni popravak. Radi se dakle o gotovo školskom primjeru partikularne havarije koja je prerasla u generalnu havariju i obvezi strane tereta da sudjeluje u razmjernom snošenju troškova generalne havarije. U tom pogledu ova presuda ne donosi ništa novog osim što potvrđuje već ustaljenu praksu da se u takvim slučajevima upravo radi o prerastanju partikularne u generalnu havariju. Međutim, zanimljivost presude je u druga dva detalja.

Prvo u tome što je sud potvrdio neograničenu solidarnu odgovornost svih OOUR-a prvotuženika za sve obveze radne organizacije (prvotuženika) koje nastanu u inozemstvu zbog toga što je u Sudskom registru organizacija udruženog rada bilo predviđeno da svi OOUR-i u sastavu prvotuženika odgovaraju neograničeno solidarno za radove u inozemstvu. Kako je prvotuženik potpisao havarijske obveznice prilikom iskrcaja tereta koji se prevezio u Port Sudan, sud je ocijenio da je prvotuženik obavljao posao u inozemstvu i da stoga OOUR-i u sastavu prvotuženika odgovaraju solidarno s prvotuženikom (osim šesto- i jedanaesto-tuženika) za doprinos u zajedničku havariju.

Tuženici su se žalili protiv opisane presude iz svih razloga navedenih u čl. 353 Zakona o parničnom postupku iznoseći uglavnom sve one prigovore koje su isticali i u prvostepenom postupku, ali i prigovor da je prvostepeni sud pogrešno obvezao tužene na plaćanje zatezne kamate po stopama predviđenim odlukom SIV-a o visini stope zatezne kamate jer se u konkretnom slučaju radi o dolarskom a ne o dinarskom potraživanju.

Viši privredni sud Srbije kao drugostepeni sud, rješavajući u žalbi tuženika, (28.4.1987) djelomično je žalbu uvažio i to samo u pogledu prigovora o visini zateznih kamata. Ovaj sud je u obrazloženju svoje presude istakao da su "žalitelji u pravu kada je u pitanju njihova obveza u prvostepenoj odluci da plate zateznu kamatu prema Odluci SIV-a o visini stope zatezne kamate. Ovo stoga" kaže nadalje sud "što je ovdje u pitanju devizna obveza na koju se ne odnosi pomenuta odluka SIV-a nego tužiocu pripada 8% kamata od nastanka obveze. Obveza je nastala od dana kada je obračun generalne havarije tuženi primio, tj. kada je pozvan da plati nastalu štetu." Ni ovaj "ispravak" inače vrlo točne i dobro obrazložene prvostepene presude nije posebna novost. Smatramo ipak da je korisno skrenuti na tu okolnost pažnju našim praktičarima kako bi bili svjesni da u postupku pred našim sudovima kad se radi o novčanim iznosima u stranoj valuti ne važe pravila predviđena u Odluci SIV-a o visini stope zatezne kamate, već pravila sadržana u Zakonu o obveznim odnosima.

mr Ljerka Mintas Hodak,
znanstveni asistent

SUMMARY

GENERAL AVERAGE

The Yugoslav District Commercial Court in Belgrade issued an award dealing with a general average case. The Panamanian vessel. "Salonae" was grounded in the Suez Canal owing to strong winds, on March, 11 1976. The vessel was subsequently towed to the shipyard in Rijeka (Yugoslavia) and the shipowners are now suing the cargo interests for the contribution in the general average. The cargo interests opposed the claim maintaining that it was only a case of particular average, but the District Commercial. Court in Belgrade decided, and the Appellate Court (Higher Commercial Court of Serbia) confirmed the decision, the case being general average and the cargo interests being obliged to contribute in the damage. As to interest the Appellate Court decided that they can be awarded only on the basis of the legal 8% rate and not on any higher rate as in cases when the amount in question is in the national currency (dinars).