

PRIJEVOZ STVARI MOREM — PRIMJENA PRAVA

PRIVREDNI SUD HRVATSKE

Presuda br. Pž-3312/87-2 od 30. 09. 1988.

Vijeće: mr. Veljko Vujović, mr. Andrija Eraković, prof. dr. Branko Jakaša

Brodarova odgovornost — Ograničenje odgovornosti — Ako je u teretnici navedena klauzula o primjeni prava (Paramount klauzula) prema kojoj će se primijeniti Haška pravila ako su ona prihvaćena od zemlje otpreme, a ako ta zemlja nije članica konvencije na temelju koje se ta pravila primjenjuju, primijenit će se zakonodavstvo zemlje odredišta, a ako se radi o sporu koji nije normiran navedenom Konvencijom, primijenit će se odgovarajuće zakonodavstvo — Ukoliko zemlje otpreme i odredišta nisu članice navedene Konvencije, sud će na temelju ugovorene klauzule, primijeniti jugoslavensko pravo kao pravo zemlje broдача — Brodar odgovara za teret od preuzimanja pa do predaje u luci ugovorenog odredišta — Na ovu odgovornost ne utječe ni činjenica da se prevezeni teret uobičajeno iskrcava u drugoj luci odakle se, na teret i rizik broдача, prevozi kopnenim putem do ugovorene luke predaje tereta — Ako je brod priznao ovu okolnost, i preda teret u drugoj luci u kojoj se teret uobičajeno iskrcava, odgovara ne samo za izbor skladištara, nego i za njegov rad — Odgovoran je i za štetu nastalu zato što teret nije mogao biti smješten u zatvoreno skladište — Primalac nije dužan znati da je teret stigao u odnosnu luku, već ga je obvezan primiti u ugovorenoj luci odredišta — Na ovu okolnost ne utječe ni činjenica da je brodar u iskrcajnoj luci na temelju »notify address« obavijestio određenu osobu o dolasku broda — Ako se brodar nije pobrinuo da teret bude sigurno uskladišten u iskrcajnoj luci, radi se o njegovoj osobnoj gruboj nepažnji, te za štetu odgovara neograničeno.

Tužitelji su tri osiguratelja koji su osigurali teret koji se prevezio morem, a tuženik je brodar koji je taj teret prevezao.

Među strankama nije sporno da je tuženik preuzeo na prijevoz 14 rola jute brodom »Kumrovec« po teretnici B/L 2 d. d. 14. 11. 1980, Calcuta s obvezom da ih preveze do luke Valparaiso (Čile) s prekrcajem u Rijeci, da je tuženik robu prevezao do luke San Antonio, a ne do odredišne luke Valparaiso i predao je u carinsko skladište dana 17. 03. 1981. uz primjedbu carinske službe da je roba mokra i naizgled neupotrebljiva, da je nakon toga roba kamionom otpremljena iz luke San Antonio dana 30. 06. 1981., a prilikom

preuzimanja prijevoznik je stavio primjedbu da su omoti mokri, te je predana primaocu dana 1. 07. 1981., da je primalac uputio protest agentu 8. srpnja 1981. kojeg tuženik priznaje kao pravovremen, da je vrijednost robe iznosila US \$ 19.671, da je prodana kao oštećena za US \$ 8.779,49 i da su tužitelji kao osiguratelji nadoknadili štetu svom osiguraniku i to prvotužitelj US \$ 9.639,51, a drugotužitelj 1.701,09 US \$, što je među strankama nesporno, a nesporna je i aktivna legitimacija tužitelja.

Sporno je u ovoj fazi postupka da li je tuženik odgovoran za nastalu štetu s obzirom na njegovu tvrdnju da je o prispjeću robe u luku San Antonio obaviještena osoba označena u »notify address«, a koja nije imenovala primaoca, te je također među strankama sporno da li se imaju primijeniti pravila o ograničenoj odgovornosti brodarara.

Prvostepeni sud je presudom broj IX P 398/82-31 od 25. rujna 1987. godine prihvatio tužbeni zahtjev tuženika da plati prvotužitelju iznos od US \$ 9.639,51, a drugotužitelju 1.701,09 US \$ sa 8% kamata počev od 1. srpnja 1981. pa do isplate, kao i parnične troškove u iznosu od 982.566 dinara.

U obrazloženju se navodi da je sud prilikom prosuđivanja o tome koje se pravo ima primijeniti na spor među strankama pošao od odredbe čl. 1000. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. l. SFRJ broj 22/77, 13/82 i 30/85, u daljnjem tekstu: ZPUP) u kojoj je propisano da se na ugovor o plovidbenim odnosima primjenjuje pravo koje su stranke izabrale. Prema klauzuli 1. teretnice (»Paramount clause«) primjenjuju se Haška pravila koja su sadržana u Međunarodnoj konvenciji za unifikaciju određenih pravila koja se odnose na teretnicu iz 1924. godine, a prihvaćena su od zemlje otpreme. Nadalje, prema toj klauzuli, u zemlji otpreme, u kojoj Haška pravila nisu na snazi, primijenit će se zakonodavstvo na snazi u zemlji odredišta. U daljnjem tekstu spomenute klauzule kaže se, da u slučaju ako neka pitanja i odnosi nisu regulirani Konvencijom primijenit će se odgovarajuće zakonodavstvo, zakon na snazi u Jugoslaviji, a osobito zakoni na snazi u Jugoslaviji koji se odnose na ugovore za korištenje morskih brodova. Iz note Ministarstva inozemnih poslova Indije broj WI-204/1/84 od 30. 05. 1985. godine, kao i iz dopisa konzulata SFRJ u Santiagu broj 391/85 od 11. 06. 1985. godine proizlazi da ni Indija kao zemlja otpreme, a ni Čile kao zemlja odredišta nisu ratificirale niti potpisale Konvenciju o izjednačavanju nekih pravila o teretnici. Stoga prvostepeni sud zaključuje da se ima primijeniti jugoslavenko pravo.

Pri utvrđivanju odgovornosti za štetu koju je pretrpio tužitelj osiguranik prvostepeni sud je pošao od odredbe iz čl. 529. ZPUP-a prema kojoj je brodar dužan predati teret primaocu u luci odnosno pristaništu odredišta. U konkretnom slučaju tuženik je promijenio luku odredišta i prekršio svoju ugovornu obvezu za što snosi odgovornost zbog neizvršenja ugovora. Ta činjenica je nesporna, a proizlazi iz teretnice kao i iz izjave svjedoka koji je izjavio da je roba bila namijenjena za luku iskrcaja Valparaiso, ali da je ustaljena praksa da bez obzira na odredišnu luku sva roba bude iskrcana u San Antoniu, pa da se nakon toga o trošku tuženika prevozi do odredišta. Kako je do oštećenja tereta došlo uslijed njegova uskladištenja na otvorenom

prostoru, sud je cijenio činjenicu na koju upućuje odredba čl. 553. ZPUP-a da li je tuženik kao brodar pri uskladištenju i daljnjoj manipulaciji tereta postupao s pažnjom urednog broдача. Pošto je teret iskrčan u luci San Antonio i povjeren na čuvanje carinskom skladištu, a prema odredbi čl. 546. ZPUP-a, ako brodar preda na čuvanje teret javnom skladištu ili drugoj osobi odgovara za njihov izbor. Jedan svjedok je u vezi ove činjenice izjavio da je skladišni prostor u luci San Antonio mali, pa je brodar prinuđen robu iskrcati i uskladištiti na otvorenom. Tuženik je takav teret prevezio i ranije i imao poteškoća sa čileanskim vlastima, pa je bio prinuđen obustaviti prijevoz ove vrste robe. Iz toga proizlazi da je tuženik znao pod kakvim se okolnostima teret kojeg je preuzeo na prijevoz iskrčava i s kakvim se poteškoćama suočava, pa je morao poduzeti posebne mjere oko iskrčaja i uskladištenja tereta i njegova daljnjeg prijevoza kopnom. Kako tuženik nije tako postupio, povrijedio je ne samo obvezu da postupa s pažnjom urednog broдача iz odredbe čl. 553. ZPUP-a, već i osnovna načela propisana u Zakonu o obveznim odnosima tj. da su stranke u obveznim odnosima u zasnivanju obveznih odnosa i ostvarivanju prava iz tih odnosa dužni pridržavati se načela savjesnosti i poštenja (čl. 12.) kao i da su sudionici u obveznim odnosima dužni u pravnom prometu postupati u skladu s dobrim poslovnim običajima (čl. 21.). Iz svih tih razloga prvostepeni sud nalazi da je tužbeni zahtjev osnovan.

U pogledu istaknutog prigovora ograničene odgovornosti prvostepeni sud se poziva na odredbu čl. 570. st. 1. ZPUP-a prema kojoj se brodar ne može pozivati na odredbe o ograničenoj odgovornosti ako se dokaže da je štetu osobno uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom. Prema nalaženju prvostepenog suda upravo se ima primijeniti u konkretnom slučaju ta odredba, jer je na temelju provedenih dokaza utvrđeno da ne postoje činjenice koje bi tuženiku omogućavale da se poziva na ograničenje odgovornosti. U podnesku od 26. 05. 1983. godine tuženik je naveo da teret s broda nije bio iskrčan u Valparaisu, nego u San Antoniu iz razloga što brod nije pristao u luci Valparaisu, a što je potvrdio i svjedok izjavom da se sva roba bez obzira na određenu luku iskrčaja u San Antonio, a nakon toga prevozi do određena. Slijedom toga, sud zaključuje da je tuženik štetu uzrokovao krajnjom nepažnjom, jer je znao i morao znati da šteta može nastati, a postupao je s teretom po iskrčaju na način koji je očigledno doveo u opasnost i oštetio teret do te mjere da je njegova upotrebna vrijednost bila značajno umanjena.

Protiv te presude žalili se tuženik zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i zbog pogrešne primjene materijalnog prava.

U žalbi se navodi da je tuženik prema klauzulama teretnice u konkretnom slučaju imao pravo iskrcati teret u drugoj luci od one navedene u teretnici, a teret nakon toga dopremiti u određenu luku o svom trošku. Međutim, baš radi toga što se sav teret mora radi fumigacije iskrcati u luci San Antonio, pa tek onda nakon što primalac obvezno podmiri carinske dadžbine može prosljediti robu dalje, tuženik se ne smatra odgovornim za promjenu luke određena. Tuženik nije odgovoran ni stoga što je obavijestio osobu označenu u »notify address« koja međutim nije imenovala primaoca niti se primaoc pojavio prilikom predaje robe. Kako skladišnog prostora u

luci San Antonio nema, osim da se roba smjesti na otvoreni prostor u carinsko skladište, to tuženik smatra da nije odgovoran niti zbog uskladištenja tereta. Tuženik predlaže da se presuda ukine u cijelosti, odnosno da se u najgorem slučaju primjeni ograničena odgovornost po komadu odnosno koletu. Tuženik pobija i odluku o parničnim troškovima jer nije navedeno koja je odvjatnička tarifa primijenjena s obzirom na to da su u međuvremenu mijenjane.

Odgovor na žalbu nije podnesen.

Drugostepeni sud je žalbu odbio iz ovih razloga:

Ispitujući pobijanu presudu u granicama žalbenih razloga iz čl. 365. st. 2. ZPP-a ovaj žalbeni sud nalazi da je ista pravilna i zakonita jer je donesena bez apsolutno bitnih povreda odredaba parničnog postupka, uz potpuno i pravilno utvrđeno činjenično stanje i uz pravilnu primjenu materijalnog prava.

Prvostepeni sud je savjesno cijenio svaki dokaz posebno i sve zajedno kao i rezultate cjelokupnog postupka, te naveo valjane razloge za svoju odluku, a koje u cijelosti prihvaća i ovaj žalbeni sud. Prvostepeni sud pravilno ukazuje na odredbu iz čl. 529. ZPUP-a po kojoj je brodar dužan predati teret primaocu u luci odnosno pristaništu odredišta, pa se stoga zbog neizvršenja te svoje osnovne ugovorne obveze tuženik ne može osloboditi odgovornosti. Čak što više, brodar je dužan obaviti putovanje ugovorenim putem (čl. 523. st. 1. ZPUP-a), a ako nije ugovoren, onda uobičajenim putem (čl. 523. st. 2. ZPUP-a). Za štetu koja nastane uslijed skretanja s puta (devijacija), ako nisu postojali opravdani razlozi, a to nikad nisu komercijalni ili slični brodarovi razlozi, odgovara brodar. U konkretnom slučaju ne radi se samo o devijaciji, već o tome da tuženik nije izvršio jednu od osnovnih ugovornih obveza. On nije teret predao u luci odredišta. Ne može tuženik biti oslobođen odgovornosti na temelju pretpostavki o tome što bi se dogodilo, odnosno da li bi se isto dogodilo sve da je roba i iskrcana u odredišnoj luci Valparaiso. Zadatak je tuženika bio da preveze teret u odredišnu luku i obavijesti primaoca da je brod spreman za iskrcaj tj. predati pismo spremnosti (čl. 470. do 472. u vezi s čl. 530. ZPUP-a), a što bi u tom slučaju primalac učinio ili mogao učiniti nije stvar tuženika. U konkretnom slučaju, nije odlučno da li je tuženik izabrao pogodnu osobu za skladištara. Ovo iz razloga što se prema nalaženju ovog drugostepenog suda ne primjenjuje odredba iz čl. 546. ZPUP-a prema kojoj, ako brodar preda teret na čuvanje javnom skladištu ili drugoj osobi odgovara samo za njihov izbor. Naime, prema odredbi čl. 544. ZPUP-a ako se primalac tereta ne javi ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imalaca tereta, brodar je dužan tražiti uputu od krcatelja odnosno od naručioca. Tek ako ne primi na vrijeme tu uputu, ili primljenu uputu ne može izvršiti, brodar je ovlašten robu predati na uskladištenje javnom skladištu ili drugoj osobi, a kako je to propisano u čl. 545. ZPUP-a. U konkretnom slučaju nisu ispunjene pretpostavke iz čl. 544. ZPUP-a iz razloga što se primalac nije ni bio dužan pojaviti radi preuzimanja tereta u luci koja u teretnici nije označena kao odredišna luka. Tuženi, kao brodar, je dužan predati

teret u odredišnoj luci, pa ako ga je iskrcao u nekoj drugoj luci, njegova obveza nije time prestala nego i dalje traje sve dok teret ne preda u odredišnoj luci primaocu.

Prema tome, time što je tuženik teret iskrcao u luci San Antonio i predao na uskladištenje carinskom skladištu nije prestala njegova odgovornost kao broдача. U tom slučaju on odgovara ne samo za izbor skladištara, već i za njegov rad. Skladištar se pojavljuje kao pomoćnik broдача kao što je to i cestovni prijevoznik. Tuženik je predao robu primaocu tek 1. 07. 1981. godine što je među strankama nesporno. Prema odredbi iz čl. 550. ZPUP-a broдар odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta. Kako je predaja izvršena tek 1. 07. 1981. godine, to broдар odgovara i za oštećenja koja su nastala ne samo tokom prijevoza robe brodom, već i tokom njezinog uskladištenja i prijevoza cestovnim vozilom.

Nema nikakva značaja tuženikova tvrdnja da je osoba označena u »notify address« obaviještena o prispjeću broда, a da nije imenovala primaoca. Ovo iz razloga što tuženik nije mogao obavijestiti tu osobu da je broд stigao u odredišnu luku, jer on stvarno nije ni pristao u toj luci. Obavijest o tome da će broд pristati ili da je pristao u luci San Antonio primaoca se ne tiče, jer on i nije bio dužan preuzeti teret u toj luci. Nadalje, tuženik sam tvrdi, a ničim ne dokazuje da je osoba označena u »notify address« bila obaviještena o prispjeću broда. U dopisu od 10. veljače 1981. godine tuženikov agent samo najavljuje dolazak broда oko 15. — 20. ožujka 1981. godine, s napomenom da će o tome naknadno primalac biti obaviješten. Svjedok je izjavio kako mu je poznato da je primalac bio obaviješten 20 dana prije prispjeća broда. Nema dokaza da je dopis agenta od 10. veljače 1981. godine uopće uručen primaocu, odnosno osobi označenoj u »notify address«, a koji tu činjenicu u protestu od 8. 06. 1981. godine poriče, pa je teret dokaza bio na tuženiku, a posebno tuženik nije dokazao da je obavijestio primaoca o točnom datumu dolaska broда u luku, odnosno o tome da je broд spreman za iskrcaj. Međutim, sve da je tuženik i dokazao da je na vrijeme obavijestio primaoca o prispjeću broда u luku San Antonio, bio bi odgovoran za štetu jer primalac, kako je već rečeno nije bio dužan preuzeti robu u luci koja nije označena u teretnici kao luka odredišta.

I prema ocjeni ovog žalbenog suda tuženik je postupio grubom nepažnjom kada je robu iskrcao u luci San Antonio, koja nije luka odredišta i smjestio je u carinsko skladište, premda je znao, prema izjavi svjedoka, da je skladišni prostor u toj luci mali i da će robu morati iskrcati i uskladištiti na otvorenom, te da postoji opasnost od oštećenja.

Pravilno je prvostepeni sud odlučio i o parničnim troškovima jer prema odredbi Tbr. 47. st. 4. AT sud odlučuje o naknadi troškova zastupanja na teret protivne stranke, primjenom tarife koja je na snazi u vrijeme donošenja odluke. Stoga nije od značaja činjenica da je tarifa tokom parnice mijenjana, na što ukazuje žalitelj.

Cijeneći da iz navedenih razloga nisu ostvareni žalbeni razlozi kao ni razlozi na koje ovaj sud pazi po službenoj dužnosti, valjalo je na temelju čl. 368. ZPP-a odbiti žalbu tuženih kao neosnovanu i potvrditi presudu prvostepenog suda.

Andrija Eraković

Summary

CARRIAGE OF GOODS BY SEA — APPLICABLE LAW

Ship operator's liability — Limitation of liability — The bill of lading contains a clause on application of law (Paramount Clause) according to which the Hague Rules will apply if adopted in the country of shipment. In case that these Rules are not in force in the country of shipment, the law of the country of destination will apply. If it is a question of a dispute which is not regulated by the Convention containing Hague Rules, the corresponding law will apply — If the country of shipment and the country of destination are not parties to this Convention, the court will, by virtue of the contractual clause, apply Yugoslav law as the law of the ship operator's country — Ship operator is liable for the cargo from the time he has taken it over, till the delivery at the stipulated port of destination — This liability is not affected by the fact that the cargo is usually discharged at another port and is carried by land to the stipulated port of delivery on the ship operator's expense and risk — If the ship delivers the cargo at another port where the cargo is ordinarily discharged, he is liable not only for the election of a warehouseman, but also for his work — He is also liable for the damage resulting from the fact that the cargo could not be placed in a covered storage — The consignee is only obliged to receive the cargo at the stipulated port of destination, without regard to the fact that the ship operator informed certain person («notify address») of the ship's arrival at the port of discharge — If the ship operator has not taken care of secure warehousing of the cargo at the port of discharge, it is a question of his personal gross negligence and he is without limits liable for the damage.