

ODGOVORNOST KRCATELJA KOD PRIJEVOZA OPASNOG TERETA MOREM

HOUSE OF LORDS

Presuda od 22. siječnja 1998.

“Effort Shipping Co. Ltd.”

v.

“Linden Management S.A. “ i ostali
(Brod “Giannis NK“)

Vijeće: Lord Goff of Chiveley, Lord Lloyd of Berwick, Lord Steyn, Lord Cooke of Thorndon and Lord Clyde

Izraz “opasan teret “ iz članka IV stavka 6. Haških pravila je dobio šire značenje koje nije ograničeno samo na terete eksplozivne ili upaljive prirode. Teret može biti opasan i ako nije opasan samo po brod nego i ako je opasan za ostale terete koji se nalaze na brodu.

U luci Dakar je 18. studenog 1990. godine na tužiteljev brod “Giannis NK“ ukrcan teret kikirikija u brodsko skladište broj 4. U ostalim brodskim skladištima nalazio se teret brašna ukrcan u prethodnim ukrcajnim lukama Lome i Abidjan. Brod je stigao do prve iskrcajne luke San Juan u Puerto Ricu, gdje je iskrcao dio tereta. Zatim je nastavio plovidbu do luke Rio Haina u Dominikanskoj Republici gdje je trebao iskrcati preostali dio tereta. Kad je stigao na odredište brod je pregledala poljoprivredna inspekcija. Na brodu su otkriveni Khapra insekti¹. Brod je dezinficiran dva puta, ali štetni insekti su se i dalje nalazili na brodu. Stoga je naređeno da brod napusti luku sa preostalim teretom.

Brod je otplovio nazad u San Juan gdje su stručnjaci iz SAD potvrdili postojanje Khapra insekta na brodu. Od brodovlasnika je zatraženo da vrati teret u zemlju porijekla ili da izbaci teret 25 milja od mora. Uz to je naređeno da sljedeći plovidbeni pothvat može napraviti tek poslije dva i pol mjeseca.

Brodovlasnici su tužili krcatelja za troškove kašnjenja i dezinficiranja tereta. Naveli su da je teret kikirikija bio opasan jer se u njemu nalazio Khapra

¹ Khapra insekt potječe iz tropskih krajeva. U odgovarajućim uvjetima se ubrzano razmnožava i napada terete koji sadrže hranjive sastojke. Većina zemalja poduzima mjere koje sprječavaju ulazak Khapra insekta na svoj teritorij.

insekt. Insekt je prouzročio fizičku štetu brodu koji je bio u karanteni i morao se dezinficirati, a također i teretu koji je bačen u more. Nadalje su tvrdili da im je krcatelj obvezan nadoknaditi troškove na osnovu članka IV stavka 6. Haških pravila koja su inkorporirana u teretnici.

Članak IV stavak 6. Haških pravila glasi:

Upaljivu, eksplozivnu ili opasnu robu, na čije krcanje prijevoznik, zapovjednik odnosno prijevoznikov agent ne bi bili pristali da su znali za njenu opasnu prirodu odnosno svojstvo, može prijevoznik u svako doba i prije iskrcaja bilo gdje istovariti ili uništiti odnosno učiniti je neškodljivom, bez obveze na odštetu, a krcatelj ove robe bit će odgovoran za svaku štetu i troškove, koji posredno ili neposredno nastanu ili proizađu uslijed njihovog ukrcaja...

Krcatelj je svoju obranu zasnivao na dvije osnove. Prvo je naveo da se teret ima smatrati opasnim samo u smislu članka IV stavka 6. Haških pravila, odnosno ako je prouzročio direktnu fizičku štetu. Dokazivao je da opasnost nije nastala od tereta kikirikija i da je šteta nastala zbog prijevoznikove odluke da teret izbaciti u more umjesto da teret vrati u zemlju porijekla.

Drugo, tvrdio je da je njegova odgovornost ograničena po članku IV stavku 3. Haških pravila koji glasi:

Krcatelj ne odgovara za gubitak ili za oštećenje, koje prijevoznik ili brod pretrpi i koji nastanu ili proizađu iz bilo kojeg uzroka, ako u tome nema djela, krivnje ili nepažnje krcatelja, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi.

Drugim riječima članak IV stavak 6. nameće obvezu samo kad je krcatelj znao ili je morao znati da postoji rizik od štete.

Prvostupanjski sud je podržao navode tužitelja. Tuženik se žalio pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Žalbeni sud je odbio krcateljevu žalbu. Spor je nakon toga dospio pred vijeće Kuće Lordova.

Vijeće Kuće Lordova je potvrdilo odluku žalbenog suda i odbilo krcateljevu žalbu. Lord Lloyd je naveo da se izrazu "opasan teret" u članku IV stavku 6. mora dati šire značenje koje ne smije biti ograničeno samo na teret eksplozivne ili upaljive prirode. Stoga teret može biti opasan čak i ako nije opasan po sam brod. Teret kikirikija je bio opasne prirode jer je postojala mogućnost gubitka ostalog tereta koji se nalazio na brodu. Nadalje, Vijeće je zaključilo da članak IV stavak 6. Haških pravila nameće krcatelju strogu odgovornost u odnosu na krcanje opasnog tereta bez obzira na pogrešku ili nepažnju. Lord Lloyd je zaključio da je to samostalna odredba koja pokriva specifičnu materiju opasnih tereta. Ta odredba ni izričito ni indirektno ne podliježe odredbi članka IV stavka 3.

(Lloyd's Law Reports, Part 4 (1998) Vol. 1 p. 337)

BILJEŠKA

I *common law* i *statut law* sadrže odredbe o odgovornosti stranke za gubitak prouzročen zbog prijevoza opasnog tereta. Po *common law* krcatelj prešutno jamči da roba nije opasna osim ako prijevoznik zna ili mora znati da je dotična

roba opasna. Po Merchant Shipping Actu iz 1894. godine pošiljka opasne robe ima se smatrati odgovarajućom ako krcatelj posebno označi prirodu robe na vanjskom omotu svakog paketa. Osim toga, krcatelj mora dati pismenu napomenu o opasnoj prirodi robe brodovlasniku ili zapovjedniku broda. Za kršenje ove obveze u navedenim slučajevima predviđene su kazne, a isto tako i za slučajeve kad je opasna roba ukrcana pod krivim opisom.

Nadalje, Merchant Shipping Act propisuje da zapovjednik broda može izbaciti iz broda opasan teret ili tražiti naputke od Pomorskog suda kako raspolagati s robom koja nije propisno označena, a tijekom plovidbe se otkrilo da je opasnog karaktera.

Odredbe koje se odnose na opasan teret sadržane su u Haško - Visbijskim pravilima iz 1968. godine u članku IV stavku 6. Tako se opasna roba definira kao "upaljiva, eksplozivna ili opasna roba". Unatoč toj definiciji precizan opseg termina "opasan teret" izazvao je mnogo sporova.

Prava i obveze krcatelja i prijevoznika variraju ovisno o prijevoznikovu subjektivnom ili objektivnom znanju o opasnoj prirodi tereta. Po *common law* krcateljovo jamstvo o prikladnosti robe za prijevoz ovisi o tome kad je prijevoznik znao ili kad je bilo razumljivo da prijevoznik zna za opasnu prirodu tereta. Ako ni krcatelj ni prijevoznik nisu znali da je teret opasan, sud je držao da je krcateljeva garancija apsolutna.

Ako prijevoznik nije bio upoznat s prirodom i osobinama tereta on tada može iskrcati robu na bilo kojem mjestu. Krcatelj će biti odgovoran za svu štetu i troškove koji su direktno ili indirektno nastali iz takvog tereta.

Kao i Haško - Visbijska pravila, Hamburška pravila također reguliraju krcateljeve obveze. Kao osiguranje da će opasan teret biti odgovarajuće potvrđen i označen, Hamburška pravila određuju obvezu krcatelju da obavijesti prijevoznika o opasnoj prirodi robe i mjerama opreza koje treba poduzeti. Kao rezultat toga, krcatelj radije daje apsolutno prešutno jamstvo po Hamburškim pravilima nego po Haško - Visbijskim pravilima gdje je odgovornost određena ovisno o znanju krcatelja. Kad je prijevoznik upoznat s opasnim osobinama robe i prihvati tu robu, smatra se da je prijevoznik prihvatio rizik prijevoza takve robe. Kad su odgovarajuće mjere poduzete, ne samo za robu koja je navedena u ugovoru nego i za onu robu koja je stvarno ukrcana, prijevoznik će biti odgovoran za svaki gubitak jer zna za rizik. Slažući se s prijevozom takvog tereta prijevoznik je taj rizik prihvatio. Međutim, ako je opis tereta u ugovoru bio takav da prijevoznik nije mogao čekivati da će morati poduzeti dodatne mjere opreza, tada će krcatelj biti odgovoran za štetu ili gubitak na temelju prešutnog jamstva. Isto tako će krcatelj biti odgovoran i ako prijevoznik nije bio upoznat s opasnim teretom.

Ako je prijevoznik morao poduzeti mjere opreza zbog opasnog tereta, a to nije uradio, krcatelj neće biti odgovoran za gubitak ili štetu koju prouzroči ukrcani teret.

Članak IV stavak 6. Haško - Visbijskih pravila daje prijevozniku pravo da iskrca bilo kada tijekom putovanja teret opasne prirode koji je ukrcan bez njegovog odobrenja ili znanja. U toj situaciji će krcatelj biti odgovoran za sve

posljedice koje nastanu prema prijevozniku i trećima. Hamburška pravila predviđaju situaciju kada prijevoznik zna za opasne osobine robe. Tada prijevoznik može samo iskrcati, uništiti ili vratiti robu ako je postala opasna po život ili imovinu. U toj situaciji prijevoznik nije odgovoran za krcateljeve gubitke.

Posljedica ovakve odluke je da se krcatelj ne može više pozivati na činjenicu da nije bilo krivnje ili nepažnje u odgovoru na prijevoznikeve zahtjeve za naknadu gubitka ili štete. Dok je u prošlosti činjenica nedostatka znanja o opasnim svojstvima tereta štitila i krcatelja i prijevoznika, danas štiti samo prijevoznika. Može izgledati iznenađujuće da iako je IMO već kategorizirao širok spektar tereta koji se smatraju opasnim, stroga odgovornost bi trebala pokriti i terete koji nisu opasni samo za brod već i za ostale terete koji se nalaze na brodu.

Ova sudska odluka predstavlja realnu analizu rizika koje prihvaća brodovlasnik u prijevozu tereta sa nepoznatim osobinama.

Dino Pinjo, znanstveni novak
Jadranski zavod, HAZU