

ODLUKE STRANIH SUDOVA

PRIMJENA RELEVANTNOG MEĐUNARODNOG INSTRUMENTA ZA UTVRĐIVANJE ODGOVORNOSTI OTPREMNIKA ZA NAKNADU ŠTETE U MULTIMODALNOM PRIJEVOZU

DER BUNDESGERICHTSHOF

BGH, Urteil vom 15. Dezember 2011 – Az. I ZR 12/11

VRHOVNI SUD SAVEZNE REPUBLIKE NJEMAČKE

Predmet: "Und Adryatik", BGH, 2011 – Az. I ZR 12/11

Vijeće: Bornkamm, Pokrant, Büscher, Schaffert, Koch

15. prosinca 2011.

CMR Konvencija – Primjena članka 2. CMR – Haška pravila – Uvjeti predviđeni zakonom – Požar na Ro-Ro brodu – Uzrok štete koji može nastupiti isključivo u pomorskom prijevozu – Mjerodavno pravo – Mjerodavna pravila – Izuzeće od odgovornosti zbog požara

Presuda

Njemački Vrhovni sud, u pravnoj stvari tužitelja (iz presude nije dostupan podatak o tužitelju) u ulozi osiguratelja koji je osiguravao robu u prijevozu, protiv tuženika (iz presude nije dostupan podatak o tuženiku) u ulozi otpremnika, odlučujući o tužbenom zahtjevu za naknadu štete uslijed isplate osigurnine za nastup osiguranog slučaja gubitka osiguranog predmeta (teret uništen u požaru), odbio je tužbeni zahtjev i, sukladno Haškim pravilima, prihvatio prigovor tuženika na izuzeće od odgovornosti za štetu na teretu nastalu uslijed požara.

Činjenice

Na turskom Ro-Ro brodu UND Adryatik, izgrađenom 2001. godine, iz nepoznatog uzroka 6.2.2008. godine izbio je požar nedaleko od Brijuna uz hrvatsku obalu, pri čemu je došlo do izvedenog potpunog gubitka broda te gubitka cijelog tereta koji se prevozio brodom. Dio uništenog tereta, u ukupnoj vrijednosti od €750.000, objekt je predmetnog spora. Za potrebe prijevoza uništenog tereta ugovoren je međunarodni multimodalni prijevoz robe iz Turske u Ujedinjeno Kraljevstvo i Španjolsku, te je pribavljeno adekvatno osiguranje robe u prijevozu. Osigurana roba ukrcana je na dva kamiona, koji su u luci Pendik (Istanbul) ukrcani na brod Adryatik s krajnjim odredištem u luci Trst. Tužitelj je, temeljem ugovora o osiguranju robe u prijevozu, isplatio osigurninu te subrogacijom stupio na mjesto osiguranika.

Spor

Tužitelj potražuje naknadu od prijevoznika sukladno činjenici kako je isplatio osigurarinu uslijed nastupa osiguranog slučaja. Svoj zahtjev tužitelj temelji na članku 17. stavku 1. CMR Konvencije, sukladno kojem prijevoznik odgovara za štetu na robi od preuzimanja do predaje.

Tuženik u odgovoru na tužbeni zahtjev ističe kako je, sukladno članku 2. CMR Konvencije te činjenicom kako je šteta na robi nastupila iz uzroka koji je isključivo mogao nastupiti tijekom pomorske etape prijevoza, pitanje odgovornosti za štetu na robi u prijevozu uređeno turskim pomorskim pravom u kojem su implementirana Haška pravila. Kako Haška pravila predviđaju izuzeće od odgovornosti prijevoznika za štetu na teretu nastalu uslijed požara, tuženik osporava tužbeni zahtjev.

Prvostupanjski i drugostupanjski sudovi presudili su u korist tužitelja uz obrazloženje kako otpremnik odgovara sukladno članku 17. CMR Konvencije, pri čemu su sudovi dodatno ustvrdili kako Haška pravila nisu primjenljiva iz razloga što ne predviđaju obvezatnu primjenu (u predmetnom slučaju nije izdana pomorska teretnica), čime se, sukladno tumačenju navedenih sudova, ne ispunjava poseban uvjet iz članka 2. CMR Konvencije. Pritom su se sudovi oslanjali na temeljno pravilo sadržano u istom članku Konvencije po kojem u slučaju kada roba ostaje ukrcana u kamionu tijekom pomorske etape multimodalnog prijevoza, vrijede pravila sadržana u CMR Konvenciji.

Kako je ranije navedeno, članak 2. stavak 1. CMR Konvencije predviđa mogućnost da se za slučajeve šteta koje mogu nastupiti isključivo tijekom jedne vrste prijevoza primjenjuju odredbe o odgovornosti prijevoznika koje uređuju tu istu vrstu prijevoza (*"conditions prescribed by law"*; primjerice, nastup požara na brodu i posljedična šteta na teretu tijekom pomorskog prijevoza).

Vrhovni sud je protumačio članak 2. CMR Konvencije kao namjeru zakonodavca da se izbjegnu situacije u kojima bi cestovni prijevoznik bio izložen strožoj odgovornosti nego pomorski prijevoznik. Pod tim se misli na namjeru zakonodavca sukladno kojoj se otpremniku osigurava pravo na regres protiv pomorskog prijevoznika u onoj mjeri u kojoj naručitelj prijevoza odnosno njegov osiguratelj imaju pravo potraživati naknadu štete od otpremnika. Kada jednaki položaj ne bi bio osiguran, sukladno odredbama CMR Konvencije, naručitelj prijevoza odnosno osiguratelj bili bi u mogućnosti od otpremnika potraživati naknadu štete sukladno ograničenju odgovornosti, dok otpremnik u regresnom zahtjevu protiv pomorskog prijevoznika na isti iznos, ne bi ostvario svoja prava zbog izuzeća odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju požara, kako je predviđeno Haškim (odnosno Haško-Visbyskim) pravilima. Sukladno tome, Vrhovni sud je ustvrdio kako se CMR pravila neće primjenjivati u slučajevima nastupa štetnih posljedica koji su tipični za neki drugi tip prijevoza, pod uvjetom da cestovni prijevoznik (u predmetnom se slučaju to odnosi na otpremnika) nije odgovoran za nastalu štetu.

Pritom je Vrhovni sud posebno vrednovao može li se okolnost požara na brodu shvatiti kao okolnost tipična za pomorski prijevoz. Dok su druge situacije, kao što je to potonuće broda, nasukanje broda, sudar brodova i sl., očigledni primjeri šteta tipičnih (i isključivih) za pomorski prijevoz, požar može nastupiti u svim etapama prijevoza na svim prijevoznim sredstvima. Kako je uslijed požara nastupio izvedeni potpuni gubitak broda (stroj broda je, zaslugom spašavatelja, očuvan, ali je osiguratelj neovisno o tome priznao izvedeni potpuni gubitak broda), te kako je sav teret u potpunosti uništen, Vrhovni sud je procijenio kako je takva razorna snaga požara, imajući na umu kako nije bilo mogućnosti sklanjanja ugrožene imovine te kako su adekvatna sredstva za gašenje požara (za razliku od onih koja bi bila dostupna na obali) bila krajnje limitirana, tipična za štete koje isključivo nastupaju u pomorskom prijevozu. Da se požar dogodio za vrijeme ukrcaja odnosno iskrcaja, bilo bi eventualno moguće kamione udaljiti s broda te za potrebe gašenja požara iskoristiti sredstva dostupna u luci ukrcaja odnosno iskrcaja, čime posljedično prouzročena šteta ne bi više bila karakteristična isključivo za pomorsku etapu prijevoza.

Temeljem prethodno navedenog, Vrhovni sud je odlučio razmotriti odgovornost tuženika sukladno pravilima (turskog) pomorskog prava, pri čemu je, sukladno odredbi članka 2. stavka 1. CMR Konvencije, uzet u obzir hipotetski slučaj gdje je naručitelj sklopio ugovor izravno s pomorskim prijevozom. Odluka o primjeni turskog prava kao mjerodavnog počiva na činjenici kako se sjedište pomorskog prijevoznika i mjesto ukrcaja nalaze u Turskoj. Odluka o primjeni Haških pravila temelji se na činjenici kako je Turska ratificirala i implementirala ista pravila. Temeljem hipotetskog modela razmatranja odnosa i odgovornosti, gdje se podrazumijeva izdavanje pomorske teretnice, pri čemu su Haška pravila obvezno primjenljiva, Vrhovni sud je nastavno odlučio u smislu prethodno navedene iznimke sadržane u članku 2. CMR Konvencije (*“prescribed by law”*) te sukladno tome primijenio odgovarajuću normu Haških pravila o izuzeću prijevoznika od odgovornosti za štetu nastalu uslijed požara.

Komentar

Osnovno pitanje koje se u predmetnom sporu nameće jest pitanje primjene odgovarajućeg međunarodnog instrumenta u svezi odgovornosti cestovnog prijevoznika u slučajevima kada šteta na robu u prijevozu nastane tijekom pomorske etape međunarodnog multimodalnog prijevoza. Pritom se kao moguće primjenljive međunarodne konvencije pojavljuju, s jedne strane, CMR Konvencija, kojom se uređuje pitanje odgovornosti cestovnog prijevoznika, te Haško-Visbyjska pravila, kojima se uređuje pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika.

Stajalište njemačkog Vrhovnog suda usporedivo je s vrednovanjem engleskog Visokog suda u predmetu *Thermo v Ferrymaster*,¹ u kojem su lučki slugači uslijed

¹ *Thermo Engineers Ltd and others v Ferrymaster Ltd and others*, [1981] 1 All ER.

nepažljivog ukrcaja kamiona s teretom na brod prouzročili štetu na teretu, pri čemu se također postavilo pitanje primjene CMR Konvencije odnosno Haških pravila. Engleski sud je ustvrdio kako se po pitanju odgovornosti imaju, sukladno članku 2. CMR Konvencije, primijeniti Haška pravila, temeljem činjenice kako je šteta nastupila tijekom ukrcaja, a što se ima smatrati kao početak pomorske etape prijevoza, pri čemu je pretrpljena šteta mogla uslijediti isključivo tijekom pomorskog prijevoza. Slično kao i u predmetnom sporu, sud je postavio hipotetsku situaciju u kojoj tužitelj sklapa ugovor o prijevozu izravno s pomorskim prijevoznikom, pri čemu se kao relevantna pravila nameću Haška pravila.

Odluka njemačkog Vrhovnog suda značajna je, jer potvrđuje ranije presude drugih sudova koji su odlučivali o sličnom pitanju, te daje tumačenje značenja iznimke sadržane u članku 2. CMR Konvencije u skladu s kojim se može razumjeti i primijeniti pravilo po kojem CMR Konvencija daje prednost drugim relevantnim međunarodnim konvencijama kada je to potrebno radi osiguravanja ravnopravnog položaja stranaka u sporu. Pritom ne valja propustiti uočiti kako je ista presuda posebice interesantna industriji osiguranja jer u bitnome utječe na, odnosno ograničava mogućnost osiguratelja kroz regresni postupak ostvariti svoje potraživanje na osnovi isplaćene osigurnine uslijed nastupa osiguranog slučaja.

Dr. sc. Mišo Mudrić, viši asistent predavač

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Summary:

**APPLICATION OF RELEVANT INTERNATIONAL INSTRUMENT
TO DETERMINE FORWARDER'S LIABILITY FOR DAMAGE IN
MULTIMODAL CARRIAGE**

CMR Convention – Application of Article 2 CMR – Hague Rules – Conditions Prescribed by Law – Fire on Ro-Ro Vessel – Cause of Damage Inherent to Carriage by Sea – Applicable Law – Applicable Rules – Fire Exemption from Liability