

**PLOVIDBENA SPOSOBNOST BRODA I ODGOVORNOST
BRODOVLASNIKA ZA ŠTETU NA TERETU
PROUZROČENU POŽAROM**

COURT OF APPEAL

Presuda od 16. svibnja 1997.

A Meredith Jones & Co.

v.

Vangemar Shipping Co.

(Brod "Apostolis")

Vijeće: Lord Justice Leggatt, Lord Justice Morritt, Lord Justice Phillips

Plovidbena nesposobnost je obilježje broda koje se odnosi na njegovo unutrašnje, stvarno, "urođeno" stanje. Odvijanje aktivnosti na brodu koje eventualno mogu ugroziti teret (npr. zavarivanje poklopaca skladišta tereta) ne znače nužno i da je brod plovidbeno nesposoban. Ukoliko do oštećenja tereta ipak dođe, takvo oštećenje nije posljedica navodne nesposobnosti broda za plovidbu već izvođenja tih aktivnosti.

Brod "Apostolis" u vlasništvu "Vangemar Shipping Co" prevezio je teret (pamuk) u vlasništvu tvrtke "A Meredith Jones & Co" (AMJ) od Soluna do Panague.

Na brodu je izbio požar koji je oštetio teret. AMJ, kao vlasnici tereta, tužbom su pred prvostupanjskim sudom zahtijevali naknadu štete od brodovlasnika tvrdeći da je požar izbio zbog plovidbene nesposobnosti broda i varilačkih radova koji su, usljed takvog stanja broda, izvedeni na brodskoj palubi. Obzirom da je ugovor o prijevozu sklopljen u skladu s Haško-Visbyjskim pravilima, tužitelji su tvrdili da su tuženi prekršili čl. 3. t. 1. tih pravila, koji glasi:

"Prijevoznik je dužan prije i na početku putovanja uložiti dužnu pažnju:

a) da brod osposobi za plovidbu...

c) da osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi

njezina preuzimanja, prijevoza i čuvanja..."

Prema stajalištu vlasnika tereta, vlasnici broda nisu ispunili niti jednu od ovih obveza. Neispravno stanje brodskog grotla i nepostojanje protupožarne opreme u skladištima tereta upućuju na plovidbenu nesposobnost broda. Nesposobnost broda za plovidbu uzrok je požara, jer je zbog takvog stanja broda bilo nužno izvesti varilačke radove. Varnice koje su tom prilikom nastale izazvale su požar. Zbog toga ni brodska skladišta nisu bila u ispravnom stanju budući je teret u njima bio izložen opasnosti od požara.

Brodovlasnici su tvrdili da je najvjerojatniji uzrok požara odbačena cigareta u teretu pamuka, za što su odgovorni vlasnici tereta. Osim toga, brodovlasnici su zauzeli stajalište da ne mogu odgovarati za štetu koja je proizašla iz požara jer ih čl. 4. st. 2. Haško-Visbyjskih pravila oslobađa odgovornosti u takvim slučajevima:

"Ni prijevoznik ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz...

b) požara, ako nije prouzročen osobnim djelom ili krivnjom vozara..."

Vlasnici tereta su istakli protuargument tvrdeći da se brodovlasnici ne mogu pozvati na isključenje odgovornosti za štetu jer je upravo u ovom slučaju požar prouzročen osobnim djelom ili krivnjom vozara.

Da bi riješio ovaj spor, prvostupanjski sud je morao utvrditi stvarni uzrok požara na brodu. Bilo je nužno utvrditi jesu li na palubi, iznad skladišta gdje je teret bio smješten, zaista izvođeni varilački radovi. Ako je odgovor potvrđan, onda su varnice koje tom prilikom nastaju, prema stajalištu prvostupanjskog suda, najvjerojatniji uzrok požara. Ukoliko takvi radovi nisu izvođeni, onda se kao najvjerojatniji uzrok požara može smatrati odbačena cigareta. Teret dokaza da je požar izazvan zavarivanjem bio je na vlasnicima tereta.

Pregledom broda nakon požara, pronađeni su dokazi koji su upućivali na to da su na pokrovcu brodskog grotla izvođeni radovi rezanja i zavarivanja. Radovi na pokrovcu nisu bili dovršeni. To ne znači da su ti radovi bili nastavljeni dok je brod bio u Solunu, ali je potpuno sigurno da su ti radovi morali negdje biti dovršeni.

Svjedoci su izjavili da su vidjeli da se ispod platforme vitla, između skladišta br. 4. i 5. izvode varilački radovi, ali nisu mogli vidjeti što se točno vari. Osobe koje su prve stigle na brod nakon požara izjavile su da su vidjele krhotine koje nastaju prilikom zavarivanja.

Lučke vlasti su, istražujući slučaj, zaključile da je zavarivanje vjerojatni uzrok požara.

Iz svega navedenog, prvostupanjski sud je zaključio da, iako zavarivanje nije izvedeno točno iznad potpuno ili djelomično otvorenog skladišta, uzrok požara leži u varnicama koje su nastale pri zavarivanju. Varnice su prodrle u skladište kroz otvor između donje strane pokrovca grotla i prijetile teretu u skladištu. Iz toga slijedi da skladište nije bilo spremno i sigurno za čuvanje i prijevoz tereta. Brod je, prema tome, doista bio nesposoban za plovidbu, a to znači da su brodovlasnici prekršili čl. 3, t. 1. Haško-Visbyjskih pravila na kojima se temelji ugovor.

Prvostupanjski sud, međutim, nije prihvatio navode tužitelja da je plovidbena nesposobnost broda uzrok požara. Tužitelji nisu uspostavili neposrednu uzročno-posljedičnu vezu. Stvarni uzrok požara je zavarivanje, a ne neispravno stanje pokrovca broskog grotla. Uistinu, nužnost popravka pokrovca grotla dovela je do izvođenja varilačkih radova ali se stanje pokrovca ipak ne može smatrati stvarnim uzrokom požara.

Prvostupanjski sud je prihvatio navode tužitelja i utvrdio da je požar prouzročen osobnim djelom ili krivnjom vlasnika proda pa se tuženi ne mogu pozvati na isključenje odgovornosti vlasnika za štete prouzročene požarom, predviđeno u čl.4, t. 2b) Haško-Visbyjskih pravila.

Zaključak prvostupanjskog suda bio je da je požar prouzročen zavarivanjem. Vlasnici broda odgovorni su vlasnicima tereta zbog kršenja čl. 3, t. 1. Haško-Visbyjskih pravila. Brodovlasnici se ne mogu pozvati na isključenje odgovornosti za štetu jer je požar prouzročen njihovim osobnim djelom ili krivnjom.

Na ovu odluku žalili su se brodovlasnici. Žalbeni sud je najprije zaključio da u ovom slučaju brod nije bio plovidbeno nesposoban. Plovidbena nesposobnost broda je obilježje koje se odnosi na stvarno, unutrašnje, "urođeno" stanje broda. Ukoliko se na brodu odvijaju aktivnosti koje eventualno mogu ugroziti teret (npr. zavarivanje pokrovca brodskih skladišta), to automatski ne znači i da je brod plovidbeno nesposoban. Ukoliko do oštećenja tereta ipak dođe, to oštećenje nije posljedica navodne plovidbene nesposobnosti broda već izvođenja navedenih aktivnosti.

Žalbeni je sud zauzeo stajalište da prvostupanjski sud nije točno utvrdio činjenično stanje. Dokaze na kojima je prvostupanjski sud utemeljio zaključak da su na brodu vršeni varilački radovi koji su prouzročili požar, Žalbeni je sud ocijenio zbnunjujućima i kontradiktornima. Iskaze svjedoka koji su tvrdili da su vidjeli kako se vrše varilački radovi, Žalbeni je sud ocijenio nedovoljno vjerodostojnima budući da su svjedoci te izjave dali dvije godine nakon navedenih događaja.

Na temelju navedenog žalbeni je sud zaključio da se ne može s razumnom vjerojatnošću utvrditi da je zavarivanje uzrok požara, pa se ni

brodovlasnicima ne može nametnuti dužnost naknade štete vlasnicima tereta. Sljedom toga Žalbeni je sud utvrdio da brodovlasnici nisu prekršili odredbe Haško-Visbyjskih pravila te je prihvatio žalbu brodovlasnika.

(Lloyd's Law Reports, Part 3 (1997), Vol.2, p. 241)

(Lloyd's Law Reports, Part 5 (1996), Vol.1, p. 475)

(Fairplay, 20th June 1996, p. 14)

(Fairplay, 26th June 1997, p. 19)

Jasenko Marin, znanstveni novak

Jadranski zavod HAZU