

**POTPRIJEVOZNI UGOVOR - ODGOVORNOST  
NARUČITELJA PREMA PODNARUČITELJU ZA ŠTETU  
NASTALU ZBOG NEUPOTREBE DUŽNE PAŽNJE**

FEDERAL COURT OF AUSTRALIA

Presuda od 24. travnja 1996.

BHP Trading Asia

v.

Oceaname Shipping and

Scottish Ship Management (Australia) Pty

(Brod "Arawa Bay")

*Naručitelji, koji su nakon sklapanja ugovora o time-charteru sklopili potprijevozni ugovor (voyage charter party) s podnaručiteljima, propustili su upotrijebiti dužnu pažnju kako bi brod učinili sposobnim za plovidbu, a brodska skladišta pripravnima i sigurnima za preuzimanje, prijevoz i čuvanje tereta. Usljed nedovoljno dobro zatvorenih poklopaca skladišnih grotlova došlo je do prodora morske vode u skladište te je teret oštećen. Zbog navedenog propusta naručitelji su obvezni nadoknaditi štetu koju su pretrpili podnaručitelji.*

Tvrtke "Oceaname Shipping" (brodovlasnici, prvotuženi) i "Scottish Ship Management" (naručitelji, drugotuženi) sklopili su ugovor o time-charteru broda "Arawa Bay". Za trajanja toga ugovora naručitelji su sklopili brodarski ugovor na putovanje istim brodom s tvrtkom "BHP Trading Asia" (podnaručitelji, tužitelji) radi prijevoza 7500 tona električnih uzvojnica iz luke Kaoshiung (Taiwan) do luke Port Kembla (Australia). Teret je ukrcao na brod u dobrom stanju. Vremenske prilike su za vrijeme ukrcaja bile povoljne. Tijekom prijevoza došlo je do nevremena praćenog uzburkanim morem i visokim valovima.

Po dolasku u iskrajnu luku otkriveno je da je znatan dio tereta oštećen (zardao). Primatelji tereta procijenili su štetu na oko 1,1 m Aus. \$.

Podnaručitelji su tužbom zahtijevali naknadu štete od brodovlasnika i od naručitelja. Osnova za njihovu tužbu bila je neispunjavanje obveza iz teretnice od strane tuženih te nepoštivanje odredaba o upotrebi dužne

pažnje iz brodarskog ugovora na putovanje od strane naručitelja. Tužba je podnesena dvije godine nakon iskrcaja tereta.

Podnaručitelji su uspjeli tužbom i protiv brodovlasnika i protiv naručitelja. *Federal Court of Australia (Justice Hill)* prihvatio je navode tužitelja o nepoštivanju odredaba ugovora glede obveze upotrebe dužne pažnje od strane naručitelja. Te se odredbe temelje na Haškim pravilima i nameću dužnost brodaru da upotrijebi dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu a skladišta učinio spremnima za primitak, prijevoz i čuvanje tereta.

Glede odgovornosti brodovlasnika, sud je uzeo u obzir činjenicu da brodovlasnici nisu željeli sudjelovati u postupku, te je zaključio da eventualna presuda protiv brodovlasnika kojom bi se njima nametnula obveza naknade cjelokupne štete ili jednog njezinog dijela, ne bi bila zadovoljavajuća u smislu sigurnosti naknade te štete podnaručiteljima. Stoga je sud odlučio da obvezu naknade štete u cijelosti imaju naručitelji.

U obrazloženju presude sud je prihvatio izvješće tužitelja o pregledu broda nakon njegova dolaska u iskrcajnu luku. Iz tog izvješća proizlazi da je uzrok oštećenju tereta prodor morske vode kroz nedovoljno dobro zatvorene poklopce skladišta. Time je sud ujedno odbio navode naručitelja da je uzrok oštećenja tereta kondenzacija vodene pare. Sud je utvrdio neizvršenje obveze ulaganja dužne pažnje i zbog, po mišljenju suda, vrlo površnog pregleda broda prije prijevoza tereta, prilikom kojeg se predstavnici naručitelja nisu čak ni presvukli u radna odijela. To dokazuje da oni nisu izvršili zadovoljavajući pregled broda, posebice donje strane poklopaca skladišnih grotlova.

Tijekom postupka naručitelji su tvrdili da su upotrijebili dužnu pažnju jer su se, glede spremnosti broda za plovidbu, pouzdali u ranija izvješća službenih inspektora australske vlade kao i u izvješća lučkih radnika. Nitko od njih, nakon vrlo temeljitih pregleda broda, nije imao nikakve primjedbe na njegovo stanje i sigurnost. Međutim, ta su izvješća bila stara gotovo godinu dana, pa sud takvu obranu naručitelja nije prihvatio. Nije prihvaćena ni tvrdnja naručitelja da površan pregled broda ne predstavlja propust upotrebe dužne pažnje o kojem govore podnaručitelji jer taj pregled uopće nije izvršen od stručnih osoba - inspektora. Svrha tog "posjeta" brodu nije bilo utvrđivanje spremnosti broda za prijevoz tereta. Radilo se o posjetu čiji je cilj bio utvrditi je li brod u takvom stanju da se isplati sklopiti ugovor s brodovlasnicima o *time charter-u*. Sud nije prihvatio ni pokušaj naručitelja da isključe svoju odgovornost tvrdnjom da do oštećenja tereta ne bi došlo da je zapovjednik broda upotrijebio tzv. "Ramnek-vrpcu" i zalijepio poklopce skladišta, kako je to činio na ranijim putovanjima. Obrazloženje suda sastojalo se u stavu da, u slučaju da nije bilo propusta glede dužne pažnje, ne bi bilo ni potrebe

za korištenjem "Ramnek-vrpce".

Zanimljivo da je sud odbio i zahtjev naručitelja za odbacivanjem tužbe zbog zastarjelosti tražbine. Naime, u ugovoru između naručitelja i podnaručitelja postojala je klauzula o arbitraži. Ta je klauzula, između ostalog, sadržavala odredbu da se svi pismeni zahtjevi proizašli iz ugovora moraju podnijeti pred arbitražu u roku od šest mjeseci od dolaska broda u iskrcajnu luku, pod prijetnjom apsolutne zastare. Kako su podnaručitelji svoj zahtjev istakli dvije godine nakon dolaska broda u luku iskrcaja, po mišljenju naručitelja došlo je do zastare tražbine. Sud se, međutim, pozvao na *Australian Sea Carriage of Goods Act, (Section 9)*, koji propisuje da su sve klauzule o arbitraži u brodarskim ugovorima na putovanje ništavne. To obuhvaća sve odredbe takvih klauzula, uključujući i one koje se odnose na zastaru tražbine, bez obzira na navode naručitelja da je očita namjera ugovornih stranaka bila da odrede da svi zahtjevi iz ugovora zastarijevaju protekom šest mjeseci od dolaska broda u iskrcajnu luku. Takva odluka suda rezultirala je ne samo time da su tužitelji uspjeli s tužbom, već i time da naručitelji nisu poduzeli nikakve korake za osiguranje svog položaja u eventualnom postupku regresnih zahtjeva prema brodovlasnicima (npr. zaustavljanje broda).

(Fairplay, 22nd August 1996, p. 20)

(Fairplay, 24th October 1996, p. 21)

**Jasenko Marin, znanstveni novak**  
*Jadranski zavod HAZU*