

## **PRIJEVOZ KONTEJNERA - ODGOVORNOST BROĐARA I PODBROĐARA PREMA OSIGURATELJU KOJI JE OSIGURAO TERET - BROĐAREVA OGRANIČENA ODGOVORNOST**

### **PRIVREDNI SUD HRVATSKE**

Presuda br. II Pž-410/92-2 od 7. srpnja 1992.

Vijeće: mr. Veljko Vujović, mr. Pave Dević, prof. dr. Velimir Filipović.

*Kod osiguranog prijevoza s učešćem više brođara, osiguratelju koji je stupio na mjesto osiguranika odgovara brođar koji je izdao teretnicu za čitav put koji je osiguranjem pokrio osiguratelj. Podbrođar koji je izdao teretnicu za jedan dio puta odgovara samo za osiguranjem pokriveni sektor puta. Ukoliko je šteta nastala nakon iskrcaja iz brođa podvozara na dijelu puta koji osiguratelj nije pokrio osiguranjem, podbrođar ne odgovara ukoliko osiguratelju odgovara brođar koji je pokrio čitav sektor puta. Ako je u teretnici navedeno da brođar ograničeno odgovara za čitavo koletu bez obzira na okolnost što je u teretnici naveden broj komada koleta, jedinicom tereta se smatra čitavo koletu.*

Tužitelj je osiguratelj koji je stupio na mjesto svog osiguranika za prijevoz jednog kontejnera namještaja za put na relaciji Koper-Chicago, a tuženici su dva brođara. Prvotuženik je brođar koji je zaključio ugovor o cijelom prijevozu, a drugotuženik je brođar kojemu je prvi brođar predao teret i koji ga je prevezao na relaciji Koper-Norfolk. Vještačenjem je utvrđeno da su neki dijelovi namještaja smještenog u kontejneru, oštećeni u luci Norfolk, nakon što je brođar predao kontejner u lučkom skladištu.

Prvostupanjski sud je odbio tužbu protiv oba utužena brođara iz sljedećih razloga:

Prvostupanjski sud je, utvrdivši na temelju isprava priloženih spisu, posebno izvještaja firme "International Cargo Surveyora Inc" Baltimore (SAD) broj 3825 od 4.06.1989. iz kojeg proizlazi da je do pada kontejnera i oštećenja sadržaja u kontejneru došlo u momentu kada je kontejner trebao biti prevezen unutar terminala, dakle nakon iskrcaja tereta s brođa drugotuženika, prihvatio prigovor promašene pasivne legitimacije, te odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom prema drugotuženiku.

Prvostupanjski sud je, polazeći od odredbe čl.550 i 541. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi koji se temeljem čl.1.toč.1. Zakona o preuzimanju saveznih zakona u oblasti pomorske i unutrašnje plovidbe u Republici Hrvatskoj primjenjuje kao republički zakon (NN 53/91) - u daljnjem tekstu :ZPUP) -, zaključio da je prednik tužitelja stavio pravovremeni i uredan prigovor brođaru zbog djelomičnog oštećenja

tereta, ali "da su se upravo iz načina kako je došlo do oštećenja stekli uvjeti za oslobodenje i prvotuženika za oštećenje tereta". Takvo stajalište, kod činjenice da je oštećenje stvari u kontejneru prouzročeno nepravilnim rukovanjem od strane "krcatelja ITO", prvostupanjski sud temelji na odredbi čl.556.st.1.toč.4. u vezi s čl.553. ZPUP, jer je dokazao da je oštećenje tereta nastalo zbog radnji ili propusta krcatelja odnosno osobe koja za njega radi.

Prvostupanjski sud je zauzeo stajalište da bi prvotuženik, kad bi u osnovi i bio odgovoran za nastalu štetu, odgovarao ograničeno do svote od USD 500 "za cijeli sadržaj kontejnera". Takvo ograničenje odgovornosti broдача, inače utvrđeno u teretnici broj KP 290936 od 7.04.1989, je dopušteno jer se "očigledno ne radi o tome da bi brodar štetu osobno prouzročio namjerno ili krajnom nepažnjom (arg. iz čl.570.st.1. ZPUP).

Pravovremeno podnesenom žalbom tužitelj pobija presudu zbog pogrešno utvrđenog činjeničnog stanja i pogrešne primjene materijalnog prava s prijedlogom da se preinači, te tužbeni zahtjev u cijelosti prihvati, a tuženicima naloži da tužitelju solidarno naknade trošak prvostupanjskog i drugostupanjskog postupka.

U žalbi navodi da je pogrešan zaključak prvostupanjskog suda prema kojem "nema odgovornosti ni jednog od tuženih za nastalu štetu kod činjenice da je prvotuženik dana 7.04.1989. godine izdao teretnicu broj KP 290936 za čitav prijevoz od Kobra do Chicaga što znači da se i odgovornost prvotuženika, kao broдача, odnosi na štetu nastalu na teretu na cijeloj relaciji, a drugotuženik je izdao teretnicu za dio prijevoznog puta (Koper-Norfolk) i pritom se, u sporazumu s prvotuženikom, obvezao i na kopneni prijevoz. Smatra da se odgovornost prvotuženika kao broдача temelji na odredbi čl.550 ZPUP jer brodar nije dokazao da ne odgovara za štetu iz razloga navedenih u čl.556.ZPUP.

Nadalje navodi da je pogrešno stajalište prvostupanjskog suda prema kojem bi bilo uvjeta za ograničenu odgovornost broдача do svote od USD 500 po kontejneru, jer se tako ugovoreno ograničenje treba primijeniti "po jednom koletu", budući se i prema odredbi ZPUP-a kontejner uzima kao kolet samo ako u teretnici nije naveden broj koleta sadržanih u kontejneru.

Odgovor na žalbu je podnio prvotuženik.

Predložio je da se žalba kao neosnovana odbije te potvrdi presuda prvostupanjskog suda. Pritom ističe da su tijekom postupka "tužnici dokazali da nisu skrivili štetu."

Drugostupanjski sud je zauzeo stajalište da je žalba djelomično osnovana. Njegovi razlozi su sljedeći:

Drugostupanjski sud je pobijanu presudu ispitivao u granicama razloga iz čl.365.st.2. Zakona o parničnom postupku koji je preuzet temeljem čl.1. Zakona o preuzimanju Zakona o parničnom postupku (NN 53/91 - u daljnjem tekstu: ZPP).

Presuda je donesena u postupku u kojem nije počinjena bitna povreda parničnog postupka iz čl.354.st.2.ZPP.

Presuda je pravilna i zakonita u dijelu u kojem je tužbeni zahtjev u cijelosti odbijen prema drugotuženiku, a djelomično odbijen prema prvotuženiku (za dinarsku protuvrijednost od USD 16.106,51 i spp) jer je na potpuno i pravilno utvrđeno činjenično stanje prvostupanjski sud pravilno primijenio materijalno pravo, odnosno odredbe ZPUP-a koje se na sporni odnos među strankama primjenjuju temeljem čl.1001.st.1.toč.1. ZPUP, jer se luka ukrcaja nalazila u tada SFR Jugoslaviji, a sada Republici Hrvatskoj, te čl.1002.st.2.toč.1. ZPUP jer je ugovor sklopljen na području tadašnje SFRJ.

Presuda nije pravilna u dijelu u kojem je tužitelj odbijen s tužbenim zahtjevom prema prvotuženiku za dinarsku protuvrijednost od USD 500 jer je donesena uz pogrešnu primjenu materijalnog prava.

Prema čl.550. ZPUP brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji prima na prijevoz od preuzimanja pa do predaje.

U spornom slučaju ugovor o prijevozu stvari s tužiteljevim prednikom sklopio je prvotuženik koji je u luci Koper dana 7.04.1989. izdao direktnu teretnicu broj KP 290936 (list 5) za prijevoz jednog kontejnera težine 30.400 kg u kojem je sadržano 3.922 kartona drvenog namještaja, brodom "Solin" na relaciji Koper - Chicago, dok je drugotuženik u luci Koper dana 9.04.1989. izdao tzv. servisnu teretnicu (list 48) kojom se obvezao da će navedeni teret prevesti brodom "Carmen-Carina" na relaciji Koper-Norfolk.

Budući da se radi o prijevozu u kojem sudjeluje više vozara, to kod ocjene da li u osnovi postoji odgovornost bilo kojeg od tuženih za naknadu štete zbog djelomičnog oštećenja tereta treba poći od odredbe čl.655. st.1. ZPUP prema kojoj brodar koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, brodar koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, brodar koji je predao teret primatelju i brodar za čijeg se prijevoza desio događaj iz kojeg proistječe zahtjev za naknadu štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta, solidarno odgovaraju ovlaštenoj osobi za ta potraživanja.

Pravilno je prvostupanjski sud utvrdio na temelju izvještaja firme "International Cargo Surveyora Inc" Baltimor broj 3825 od 4.04.1989. (listovi 8 do 13 s prijevodom na listovima 33 do 39) da je do oštećenja tereta sadržanog u kontejneru došlo na način što je "firma ITO Corp. istovarila kontejner na ravnu plato prikolicu i dok se prikolica vukla do kontejnera (mjesto za postavljanje kontejnera), kontejner je skliznuo i pao na lijevu stranu". Iz navednog proizlazi da se događaj (oštećenje tereta u luci Norfolk dana 26.04.1989), iz kojeg proistječe zahtjev na naknadu štete zbog djelomičnog oštećenja tereta, desio nakon iskrcaja tereta s broda drugotuženika, dakle ne i za vrijeme prijevoza brodom drugotuženika, a to znači da u osnovi ne postoji odgovornost drugotuženika da tužitelju naknadi tako nastalu štetu (arg.iz čl.655.st.1. ZPUP).

Pogrešno je stajalište prvostupanjskog suda da u osnovi ne postoji odgovornost prvotuženog broдача da tužitelju naknadi štetu.

Prvotuženik koji je sklopio ugovor o prijevozu tereta od luke Koper do krajnjeg odredišta Chicaga, odgovara za štetu na teretu koja je nastala tijekom cijelog prijevoznog puta (arg.iz čl.655. ZPUP). Brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog broдача.

Ne može se, na temelju utvrđenih činjenica koje proizlaze iz isprava priloženih spisu, posebno havarijskog zapisnika broj 3825 od 4.06.1989. prihvatiti stajalište prvostupanjskog suda prema kojem bi prvotuženi brodar bio oslobođen od odgovornosti za tako nastalu štetu pozivom na odredbu čl.556.st.1.toč.4. ZPUP prema kojem brodar ne odgovara za štetu na teretu ako dokaže da je nastala zbog radnji ili propusta krcatelja odnosno osoba ovlaštenih da raspoložu teretom odnosno osoba koje za njih rade, ali ne i za radnje i propuste osoba koje rade za broдача. U spornom slučaju primatelj tereta u luci Norfolk s broda prvotuženika radio je za broдача te je trebao omogućiti prijevoz tereta od Norfolka do krajnjeg odredišta - Chicaga, a za radnje osoba koje rade za broдача u

okviru njihovih dužnosti brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste (čl.554.st.1. ZPUP).

S obzirom da u osnovi postoji odgovornost prvotuženog brodar a za tako nastalu štetu, a da nije dokazao da je brodar štetu prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl.570.st.1. ZPUP), to se prvotuženi brodar osnovano, premda podredno, pozvao na odredbe teretnice broj KP 290936 od 7.04.1989. kojima je utvrđena ograničena odgovornost brodar a za nastalu štetu po jednom kontejneru u svoti od USD 500.

Tvrđnja tužitelja u žalbi, pozivom na odredbu čl.567.st.4.toč.1. ZPUP, da bi se tako ograničena odgovornost brodar a trebala odnositi na jedno koletu, a ne na kontejner, jer je u teretnici naveden broj koleta (kartona) sadržan u kontejneru, nije osnovana jer se ograničenje u teretnici odnosi izričito na kontejner kao cjelinu. Iz navedenog slijedi da je pravilnom primjenom materijalnog prava prvostupanjski sud trebao prihvatiti tužbeni zahtjev prema prvotuženiku za dinarsku protuvrijednost iznosa ograničene odgovornosti brodar a od USD 500 po tečaju na dan presuđenja, a sa zateznim kamatama od toga datuma što proizlazi iz petita tužbe.

Na osnovi izloženog valjalo je temeljem čl.368. ZPP odbiti žalbu tužitelja djelomično kao neosnovanu te potvrditi presudu prvostupanjskog suda u dijelu u kojem je tužbeni zahtjev u cijelosti odbijen prema drugotuženiku a djelomično (za dinarsku protuvrijednost od USD 16.106,51 i spp) prema prvotuženiku, te zbog toga što je ostvaren žalbeni razlog pogrešne primjene materijalnog prava, temeljem čl. 373. toč. 4. ZPP, prvostupanjsku presudu djelomično preinačiti i tužbeni zahtjev prihvatiti za preostali iznos prema prvotuženiku.

Mr.Pave Dević

### **Bilješka:**

Mislimo da je u gornjoj presudi najvažnije stajalište suda u pogledu brodar a koji je zaključio ugovor o prijevozu prema kojemu se za njegovu odgovornost kao jedinica tereta uzima čitav jedan kontejner, bez obzira na okolnost što je u teretnici bio naveden broj koleta sadržanih u kontejneru.

Pritom se sud poziva na okolnost da se ograničenja u teretnici odnose izričito na kontejner kao cjelinu. Mislimo da se može zastupati i obratno stajalište i to iz sljedećih razloga:

U prvom redu u zakonu koji je sud s pravom primijenio nigdje ne stoji da stranke u ovim slučajevima mogu ugovarati jedinice tereta. Pored toga u čl.576 izričito je predviđeno da se odredbe navedenog zakona koje se odnose na odgovornost brodar a ne mogu ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza. Prema stajalištu suda u konkretnom slučaju nesumnjivo se ugovorom stranaka korisnik prijevoza dovodi u nepovoljniji položaj u odnosu na onaj u koji ga stavlja zakon. U tom zakonu predviđena je iznimka od navedenog načela, među ostalim i u slučaju ako je oštećenje nastalo prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja. Kako iz obrazloženja presude proizlazi, šteta je nastala nakon iskrcaja tereta u usputnoj luci. U vezi s tim mislimo da se postavlja pitanje da li se cit.odredba zakona odnosi i na ove luke, posebno ako je prijevoz izvršio podbrodar. Mislimo da treba odgovoriti negativno. Prvi brodar je zaključio ugovor za cijeli prijevoz. On je vlastitom voljom povjerio izvršenje dijela prijevoza drugom

broдарu. Korisnika prijevoza se ta okolnost ništa ne tiče. Za njega je mjesto iskrcaja ono navedeno u osnovnom ugovoru. Inače bi broдар koji je zaključio ugovor o prijevozu ovim podugovaranjem bio doveden u povoljniji položaj od onoga u kojem bi se nalazio da je sam u cijelosti izvršio ugovoreni prijevoz.

Cit. mjesto zakona bilo bi opravdano u slučaju da se spor vodio između prvog i drugog broдача.

Prof.dr.Branko Jakaša

## Summary

### **CARRIAGE OF CONTAINERS - LIABILITY OF THE CARRIER AND ACTUAL CARRIER AGAINST THE INSURER - LIMITED LIABILITY OF THE CARRIER**

In the case of a through carriage which is insured, the carrier issuing the bill of lading for the whole carriage is responsible to the insurer subrogated to the insured rights.

The actual carrier issuing the bill of lading only for a part of the carriage is responsible only for the part covered by the insurance. If damage has occurred after the discharge from a ship on the part of a carriage which is not covered by insurance, the actual carrier is not liable if the carrier responsible for the whole carriage is liable.

If it is stated in the bill of lading that the liability of the carrier is limited for the whole package, regardless of the circumstances that the number of packages is entered in the bill of lading, the entire package will be considered a unit of cargo.