

PRIJEVOZ STVARI MOREM — ODREĐIVANJE MJESTA ISKRCAJA TERETA I SNAŠANJE TROŠKOVA ISKRCAJA

PRIVREDNI SUD HRVATSKE

Presuda br. II Pž-2920/89-2 od 15. 05. 1990.

Vijeće: mr. Veljko Vujović, mr. Andrija Eraković, prof. dr. Branko Jakaša

Ako je u ugovoru o prijevozu točno navedeno mjesto iskrcaja, naručitelju su bile, ili moraju biti, poznate osobine broda o kojima ovisi mogućnost pristajanja broda na određenom mjestu — Stoga naručitelj snosi štetne posljedice nemogućnosti da brod pristane na ugovoreno mjesto — Brodar nije dužan upozoriti naručitelja da brod na odonosnom mjestu ne može pristati — Dužnost je naručitelja da se o tom raspita prije zaključivanja ugovora — Smatra se da je brod stigao na vrijeme, ako je u ugovorenom ili uobičajenom vremenu bio spreman za iskrcaj tereta. Prema tome, čekanje iskrcajne radne snage, dok brod ne bude spreman za iskrcaj, nije posljedica zakašnjenja broda — Propisi zakona o pribavljanju mjesta za iskrcaj su dispozitivni i stranke od njih ugovorom mogu odustati — Ako brod ne može biti iskrčan prema uvjetima navedenim u ugovoru, a brodar se obvezao snositi neke troškove iskrcaja, kod konačnoga utvrđivanja troškova iskrcaja koje mora snositi svaka pojedina stranka, mora se na štetu brodarka uzimati u obzir onaj trošak koji se stvarnim načinom iskrcaja uštedio, a koji je preuzeo na sebe, ako nije odgovoran za nemogućnost u ugovoru predviđenoga načina iskrcaja.

Privredni sud Hrvatske pod gornjim brojem i u navedenom vijeću donio je ovu presudu i rješenje:

Nije sporno da su stranke sklopile 14. VIII. 1987. godine ugovor o prijevozu stvari morem prema kojem se tuženik obvezao prevesti brodom »Molunat« 375 tona tereta (rastavljena dizalica) od luke Bremen do luke Iskenđerun (Ikinciler) u Turskoj, da teret nije iskrčan na ugovorenom mjestu u iskrcajnoj luci brodskim uređajima i da je stoga tužitelj o svom trošku iskrcao teret pomoću plovne dizalice.

Sporno je među strankama da li je tuženik povrijedio ugovornu obvezu i slijedom toga da li je dužan naknaditi tužitelju štetu koja se sastoji, prema tvrdnji tužitelja, od cijene koju je platio za uslugu ploveće dizalice u

iznosu od US \$ 3.731,93 i troškova čekanja tehničkoga osoblja koje je radilo na montaži dizalice, a ti troškovi iznose 8.919,18 US \$.

Okružni privredni sud u Splitu je presudom broj XII P-7153/88 od 13. travnja 1989. godine odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom i ujedno mu naložio da plati tuženiku 104,80 dinara na ime parničkih troškova.

U obrazloženju se navodi kako se u konkretnom slučaju ne radi o odgovornosti tuženika kao brodarka u smislu čl. 571. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. l. SFRJ broj 22/77, 13/82, 30/85, u daljnjem tekstu ZPUP), nego o tome da li tuženik kao brodarka odgovara za nastale troškove naručitelju zbog neizvršenja dijela ugovorne obveze, tj. da je teret iskrcao na svoj trošak u ugovorenoj luci na ugovorenom vezu. Među strankama je ugovoreno da će brod dati na upotrebu teške dizalice, brage i pogon kojim će rukovati posada broda, a dato je i pravo brodarku odrediti iskrcaj plutajućom dizalicom ili lučkim dizalicama, ali uvijek na svoj trošak. Iz toga bi proizlazilo da bi brodarka načelno odgovarala za nastale troškove, jer je neosporno da brod nije dao svoja sredstva, niti je iskrcaj obavljen prema nalogu brodarka plutajućom dizalicom. Međutim, to bi vrijedilo pod uvjetom da se radi o komercijalnoj nesposobnosti brodarka, a što nije slučaj. To proizlazi iz činjenica koje su postale neosporne, tj. da je gaz u luci Ikinciler još uvijek bio u izgradnji, da na tom gazu još ni jedan brod nije bio privezan, da taj vez nije označen ni u jednom vodiču za luke i da je tijekom putovanja utvrđeno da taj vez nije prikladan za iskrcaj ugovorenoga tereta zbog visine gaza. Stoga je odgovornost brodarka isključena jer je njegova obveza prestala zbog nemogućnosti ispunjenja.

Protiv te presude žalbu je podnio tužitelj pobijajući je u cijelosti zbog bitne povrede odredaba parničnoga postupka iz čl. 354. st. 2. toč. 13. ZPP-a i zbog pogrešne primjene materijalnoga prava s prijedlogom da se preinači i tužbeni zahtjev prihvati.

U žalbi se ističe kako tužitelj, istina, nije osporavao tvrdnju tuženika da u vrijeme sklapanja ugovora nije znao za osobine veza i prilike u luci iskrcaja. Međutim, tužitelj zasniva odštetnu odgovornost tuženika baš na činjenici da je on, kao profesionalni brodarka, bio dužan saznati prilike u luci iskrcaja, pa ga neznanje ne oslobađa odgovornosti. Pogrešno se prvostepeni sud poziva na odredbu iz čl. 354. Zakona o obveznim odnosima (Sl. l. SFRJ broj 29/78, 39/85, 46/85 i 57/89) koja ima u vidu naknadnu objektivnu nemogućnost ispunjenja obveze. Neodgovarajuća visina pristaništa, ograničena mogućnost opterećenja obale i sve ostalo što je onemogućilo brodu Molunat da upotrijebi uređaje za iskrcavanje — nisu okolnosti koje su nastale nakon sklapanja ugovora, jer su postojale i prije toga. Tuženik je bio dužan, prilikom preuzimanja obveze iskrcaja tereta na točno određenom vezu, obavijestiti se o prilikama u iskrcajnoj luci. On je to bio u mogućnosti. Na to ukazuje i činjenica da je i prije dolaska brodarka u luku doznao za nepovoljne osobine veza o čemu je obavijestio tužitelja telefaksom od 23. 09. 1987. godine.

Odgovor na žalbu nije podnesen.

Žalba je djelomično osnovana, a djelomično neosnovana.

Ispitujući pobijanu presudu u granicama žalbenih razloga iz čl. 365. st. 2. ZPP-a ovaj žalbeni sud nalazi da je pravilna i zakonita u dijelu u kojem je tužbeni zahtjev odbijen za iznos od 8.919,18 US \$ jer je u tom dijelu donesena bez apsolutno bitnih povreda odredaba parničnoga postupka, uz potpuno i pravilno utvrđeno činjenično stanje i uz pravilnu primjenu materijalnoga prava, dok je nepravilna u dijelu u kojem je tužitelj odbijen s tužbenim zahtjevom da mu tuženik plati iznos od 3.731,93 US \$.

Među strankama nisu sporne činjenice (tužitelj presudu i ne pobija zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenoga činjeničnoga stanja), nego pitanje tko je dužan snositi troškove iskrcaja s obzirom da ugovoreni vez (privatni vez željezare u luci Ikinciler) nije bio prikladan, te da li je tuženik dužan naknaditi štetu zbog zakašnjenja.

Tužbeni zahtjev tužitelj u biti zasniva na činjenici da se tuženik prilikom sklapanja ugovora obavijestio o karakteristikama veza u luci Ikinciler i da to predstavlja postupanje suprotno načelu savjesnosti i poštenja, odnosno da nije postupio s profesionalnom pažnjom.

Takvo shvaćanje obveza broдача iz ugovora o prijevozu, ovaj žalbeni sud ne može prihvatiti. Ovo iz razloga što je mjesto ukrcavanja tereta u luci, odnosno, pristaništu dužan osigurati naručitelj (čl. 465. st. 1. ZPUP-a), a ova odredba se primjenjuje i kad se radi o iskrcaju tereta (čl. 530. ZPUP-a). Istina, među strankama je sporno da li se radilo o slobodnoj ili o linijskoj plovidbi, što bi moglo biti značajno, jer u linijskoj plovidbi mjesto ukrcavanja, odnosno iskrcajanja u luci, osigurava broдар (čl. 465. st. 2. ZPUP-a). Međutim, ove odredbe imaju dispozitivni karakter i vrijede ako nije što drugo ugovoreno. U konkretnom slučaju ugovorom je točno određen vez i to privatni vez željezare u luci Ikinciler. Stoga nije bilo prepušteno tuženiku da po svojoj volji bira mjesto pristajanja u određenoj luci. Uostalom, upravo je bila ugovorena obveza naručitelja da osigura prikladan, uvijek pristupačan, uvijek plovani i miran vez (list 13 spisa). Da je mjesto iskrcaja dužan osigurati naručitelj, opće usvojeni je običaj (odredba iz čl. 465. ZPUP-a samo prihvaća nešto što je postalo uobičajeno). Ovo je sasvim razumljivo i logično jer broдача se ne tiče niti mora znati koji interesi rukovode naručitelja da se teret iskrca na točno određenom mjestu u luci. Sasvim je logično da je kupac zahtijevao da teret bude iskrčan na privatnom vezu željezare i da je onda naručitelj (prodavalac) postupajući po nalogu kupca, prilikom sklapanja ugovora o prijevozu odredio mjesto iskrcaja u određenoj luci.

Određivanje mjesta za iskrcaj tereta nije bila ugovorna obveza tuženika, pa očito ne može biti odgovoran zbog povrede ugovorne obveze koju nije ni preuzeo ili bolje reći ne može biti odgovoran za povredu ugovorne obveze koju je počinila druga ugovorna strana (naručitelj). Prigovori tužitelju, da ga tuženik nije upozorio o karakteristikama ugovornoga veza, bez ikakva su smisla. O kakvom se vezu radi, znao je ili je trebao znati upravo naručitelj, odnosno, njegov ugovorni partner (kupac ili osoba koja je zastupala interese kupca u određenoj luci). Osim toga, takvo upozorenje postoji u ugovoru, jer je ugovoren prikladan, pristupačan, uvijek plovani i miran vez na dohvat

brodskih dizalica, pa je naručitelj znao kakav vez mora osigurati. Stoga je tuženik imao pravo pretpostaviti da privatni vez željezare u luci Ikinciler ima upravo te osobine, pa nije imao razloga niti je bio dužan da to provjerava. Brodar je dužan postaviti brod na mjesto u luci koje odredi naručitelj, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavaju tereta može na tom mjestu obaviti bez opasnosti za brod, a u protivnom dužan je postaviti brod što bliže tom mjestu (čl. 466. i 630. ZPUP-a).

Konačno, ne vidi se na koji bi način tuženik uzrokovao tužitelju troškove i štetu, zbog toga što ga nije upozorio prilikom sklapanja ugovora da iskrcaj tereta na privatnom vezu željezare nije moguć. Da iskrcaj tereta na tom vezu nije moguć, objektivna je činjenica, pa bi iskrcaj tereta na drugi način (pomoću ploveće dizalice) morao uslijediti, bez obzira na to da li je naručitelj o tome obaviješten ili nije.

Ne radi se o komercijalnoj nesposobnosti broda. Prijevoz je ugovoren točno određenim brodom i naručitelj je znao ili je lako mogao doznati tehničke karakteristike i ostala svojstva broda. Brod je bio sposoban za ukrcaj tereta u luci Bremen, a isto tako teret je prevezao do odredišta luke bez oštećenja, te je teret i iskrčan u toj luci, mada ne na ugovorenom vezu, pa ništa ne ukazuje na to da brod nije bio osposobljen za plovidbu.

Iz navedenih razloga ne može se govoriti o odgovornosti tuženika kao brodarara za naknadu štete. Tužitelj zahtijeva iznos od 8.919,18 US \$ na ime troškova koje je imao prodavalac zbog čekanja njegova tehničkoga osoblja četiri dana na montaži dizalice, a koje čekanje je uslijedilo zbog problema s iskrcajem. To bi predstavljalo štetu zbog zakašnjenja. Međutim, čekanje na iskrcaj nije zakašnjenje. Ugovoreni ili primjereni rok putovanja ističe kad brod stigne u odredišnu luku i obavijesti primaoca da je brod spreman za iskrcaj (čl. 530. u vezi s čl. 470. st. 1. ZPUP-a). Ako se ima u vidu da je tuženik obavijestio telefaksom tužitelja još 23. IX. 1987. godine (list 16.) o tome da iskrcaj nije moguć na ugovorenom mjestu u luci (što i nije sporno), onda zaista tuženik nije odgovoran za čekanje tehničkoga osoblja koje je trebalo montirati dizalicu nakon iskrcaja. Stoga je zahtjev tužitelja za naknadu štete u iznosu od 8.919,18 US \$ neosnovan.

U pogledu troškova iskrcaja tereta u iznosu od 3.791,93 US \$ postoji opravdana sumnja da se činjenice na kojima je utemeljena prvostepena presuda pravilno utvrđene zbog čega se ukazala potreba da se održi nova glavna rasprava pred prvostepenim sudom o tom dijelu tužbenoga zahtjeva bez obzira što tužitelj nije pobijao presudu zbog pogrešno i nepotpuno utvrđena činjeničnoga stanja. (čl. 370. st. 2. ZPP-a).

Prvostepeni sud je ispravno zauzeo stav da ne postoji odgovornost tuženika za štetu. Međutim, s tim se ne može izjednačavati odgovornost za troškove iskrcaja niti se uopće može govoriti o odgovornosti za troškove, nego je odlučno tko je po ugovoru dužan snositi troškove iskrcaja. Prvostepeni sud u obrazloženju navodi kako je ugovoreno da će brod dati na upotrebu teške dizalice, brage i pogon kojim će rukovati posada broda, a što više, dato je i pravo brodaru odrediti iskrcaj pomoću plutajuće dizalice ili lučkih dizalica, ali uvijek na svoj trošak. Daljnji zaključci prvostepenoga suda nisu prihvatljivi bez pobližega razjašnjenja.

Ne može se naime prihvatiti da je obveza tuženika prestala zbog toga što je njezino ispunjenje postalo nemoguće u smislu čl. 354. ZOO. U ovom slučaju radi se o obvezi iskrcaja tereta. Ta obveza je ispunjena, pa se ne može govoriti da je njezino ispunjenje postalo nemoguće. Radi se samo o nemogućnosti da se iskrcaj obavi na ugovoreni način, odnosno na ugovorenom mjestu u luci, ali ne i o tome da je obveza prestala zbog nemogućnosti ispunjenja.

Teret je iskrcan, pa je odlučno pitanje tko snosi troškove iskrcaja. Tuženik se obvezao dati na upotrebu brodske dizalice ili odrediti da se iskrcaj obavi plutajućom dizalicom ili lučkim dizalicama. Teret je zaista i iskrcan pomoću plutajuće dizalice, pa bi troškove snosio brodar pod pretpostavkom da je on, koristeći pravo iz ugovora, odredio takav način iskrcaja. Tuženik kao brodar ima pravo dokazivati da bi troškovi iskrcaja bili manji pod pretpostavkom da mu je omogućeno da koristi brodske uređaje za iskrcaj tereta. U svakom slučaju tuženik je oslobođen jedne ugovorne obveze tj. da dade na upotrebu teške dizalice, brage i pogon te posadu za rukovanje, pa je očito time ostvario određenu uštedu. Stoga je potrebno utvrditi koliko bi iznosili troškovi upotrebe brodskih uređaja i posade pod pretpostavkom da je teret iskrcan na ugovoreni način. Te troškove je brodar uštedio odnosno platio ih je umjesto njega naručitelj. Tužitelj je za uslugu plovne dizalice, kako tvrdi, platio 3.731,93 US \$, pa od te svote treba odbiti iznos troškova koje bi imao brod pod pretpostavkom da je teret iskrcan pomoću brodskih uređaja.

Valjalo je stoga žalbu djelomično odbiti kao neosnovanu i temeljem čl. 368. ZPP-a potvrditi presudu prvostepenoga suda u dijelu u kojem je tužitelj odbijen s tužbenim zahtjevom da mu tuženik plati 8.919,18 US \$, a temeljem čl. 370. st. 2. ZPP-a valjalo je ukinuti istu presudu u dijelu u kojem je tužbeni zahtjev odbijen za iznos od 3.731,93 US \$ i u tom dijelu predmet vratiti prvostepenom sudu na ponovno suđenje.

U nastavku postupka prvostepeni sud će utvrditi koliko iznosi cijena rada brodskih uređaja i posade za iskrcaj tereta koji je prevezen, po potrebi i vještačenjem, ako tu činjenicu stranke ne učine nespornom, te će nakon toga donijeti novu na zakonu osnovanu odluku.

Odluka o parničnim troškovima u povodu žalbe temelji se na odredbi čl. 166. st. 4. ZPP-a.

Andrija Eraković, sudac Privrednog suda Hrvatske

Summary

CARRIAGE OF GOODS BY SEA — DETERMINATION OF A PLACE FOR DISCHARGE OF THE GOODS AND EXPENSES CONNECTED WITH THE DISCHARGE OPERATIONS

If the place for discharge of goods is clearly identified in a contract for carriage of goods by sea, it will be considered that the Charterer neither had knowledge nor ought to have had knowledge of the vessel's characteristics relevant for her plying at a designated place. Therefore it is for the Charterer to bear the consequences arising out of any impossibility for the vessel to berth at the contracted place even if the Operator failed to give notice thereof to the Charterer. It must be considered that the vessel arrived on time if she was ready for discharge of cargo at the agreed or usual time. If the vessel was not ready for discharge of the cargo, any waiting for working power does not represent a delay in discharging of such cargo.