

## ODLUKE STRANIH SUDOVA

### PRAVNA PRIRODA OBVEZA IZ KOMERCIJALNE DJELATNOSTI PRIJEVOZNIKA – TUMAČENJE ČL. III 2 HAŠKO-VISBYSKIH PRAVILA

HOUSE OF LORDS

Presuda od 25. studenog 2004.

JINDAL IRON AND STEEL CO. LTD.

AND OTHERS

v.

ISLAMIC SOLIDARITY SHIPPING CO.

JORDAN INC.

(Brod "Jordan II")

*Prema common law-u prijevoznik je prima facie dužan krcati, slagati i iskrcevati teret, ali je on ovlašten te svoje obveze prenijeti na drugu osobu. Odredba čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila kojom se propisuje dužnost prijevoznika "uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcevati robu" ne utvrđuje strogo osobnu, neprenosivu obvezu prijevoznika da izvrši navedene radnje već postavlja standard urednog i brižljivog postupanja koji je prijevoznik dužan poštovati ukoliko ugovorom uistinu preuzme obvezu izvođenja kargo operacija. Zbog toga se na ugovorne odredbe kojima se prijevoznik oslobađa odgovornosti za ukrcaj, slaganje i iskrcaj ne može primijeniti čl. III 8 Haško-Visbyskih pravila.*

Temeljem brodarskog ugovora na putovanje (voyage charter-party) brod "Jordan II" u vlasništvu Islamic Solidarity Shipping Co. Jordan Inc. prevezio je čelične navoje iz Bombaja u Motril (Španjolska). Brod je dan u "čarter" naručitelju prijevoza (čartereru) TCI Trans Commodities A.G. uz korištenje formulara Stemmore 1983 kojim je *inter alia* ugovoreno:

*Čl. 3. Vozarina se plaća na odredištu ... US dolara po toni F.I.O.S.T.- pričvršćeno/ osigurano/zaštićeno...*

*Čl. 17. Krcatelji/ čartereri/primatelji će ukrcati teret, poravnati ga i iskrcati bez troškova za brod...*

Vlasnik broda izdao je teretnicu u kojoj se kao krcatelj navodi Jindal Iron and Steel Company Ltd., a kao primatelj Hiansa S.A. Teretnica nadalje navodi da

se vozarina plaća prema čarter-partiji (*freight payable as per charter party*) te se općenito poziva i na sve ostale uvjete ugovora (*all terms and conditions, liberties and exceptions of the charter party...are herewith incorporated*). Na teretnicu kao i na sam ugovor primjenjuju se Haško-Visbyska pravila čije su relevantne odredbe u ovom sporu slijedeće:

Čl. III 2: “Ako nije u čl. IV drugačije određeno prijevoznik će uredno i brižljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcavati robu.”

Čl. III 8: “Svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu kojima se prijevoznik oslobađa odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem dužnosti ili obveza propisanih ovim člankom, ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način nego je to propisano ovom konvencijom, bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka...”

Kada je po dolasku stvari na odredište u Motrilu ustanovljeno da je teret oštećen krcatelj, čarterer i primatelj podigli su tužbu protiv brodovlasnika zbog povrede obveza iz komercijalne djelatnosti utvrđene čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila tražeći pri tom naknadu štete koja je nastala grubim rukovanjem tijekom ukrcaja odnosno iskrcaja te neprikladnim slaganjem tereta.

Tuženi brodovlasnik je u svojoj obrani u osnovi isticao da je u čl. 3. i 17. primjenom klauzule FIOST (*free in and out, stowed and trimmed*) ugovoreno da će krcatelji/čartereri/primatelji ukrcati teret na brod, složiti ga, pričvrstiti, osigurati, zaštititi i iskrcati ga bez troškova za brod čime je obveza izvršenja kargo operacija prenesena na krcatelja/čarterera/primatelja pa je slijedno tome on oslobođen odgovornosti za njihovo uredno izvršenje. S druge strane, tužitelji su tvrdili da klauzula FIOST u konkretnom slučaju obuhvaća samo oslobođenje brodovlasnika od snošenja troškova za navedene kargo operacije. Osim toga, prema shvaćanju tužitelja, obveze prijevoznika iz čl. III 2 neprenosive su pa se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti za njihovo uredno izvršenje.

U ovom slučaju sporno je (1) jesu li klauzulom FIOST uz prijenos obveze snošenja troškova stranke ujedno ugovorile i prijenos obveze izvođenja kargo operacija i (2) je li uopće dopušteno obveze iz čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila prenijeti na drugu osobu ili se radi o neprenosivim obvezama slijedno čemu su odredbe o takvom prijenosu temeljem čl. III 8 ništave i bez pravnog učinka?

Pri odgovoru na prvo sporno pitanje prvostupanjski i drugostupanjski sud odlučili su u korist tuženog brodovlasnika iako pri tom nisu zauzeli ista stajališta o opsegu odgovornosti ugovornih strana.

Prvostupanjski sud (Queen’s Bench Division – Commercial Court) utvrdio je da čl. 3. i 17. kada se uzmu zajedno, osim prijenosa obveze plaćanja troškova, imaju i učinak prijenosa obveze izvršenja pobrojanih kargo operacija s brodovlasnika na krcatelja/čarterera/primatelja. Zbog toga je prema stajalištu prvostupanjskog suda

odgovornost za kargo operacije u luci ukrcaja na čartereru i krcatelju, a u luci iskrcaja na čartereru i primatelju. No, obzirom da klauzule o neodgovornosti iz ugovora ne proizvode pravni učinak prema trećem imatelju teretnice prvostupanjski sud je nadalje utvrdio da brodovlasnik kao izdavatelj teretnice ipak ostaje odgovoran primatelju za štetu na teretu koja bi nastala u luci ukrcaja odnosno krcatelju za štetu na teretu koja bi nastala u luci iskrcaja. Međutim, u slučaju tužbe primatelja brodovlasnik se može osloboditi odgovornosti temeljem čl. IV 2 alineja i. (radnje ili propusti krcatelja) dok se u slučaju tužbe krcatelja brodovlasnik može osloboditi odgovornosti temeljem čl. IV 2 alineja q. (omnibus klauzula). Prvostupanjski sud stoga drži da bi tuženik bio dužan naknaditi štetu tužiteljima samo kada bi izgubio pravo pozivanja na izuzete slučajeve iz čl. IV 2, dakle jedino ako bi tužitelj dokazao da je šteta počinjena osobnom radnjom brodovlasnika odnosno radnjom ili propustom njegovih radnika ili zastupnika, a što u ovom sporu nije bio slučaj. Slijedno navedenom, sud je odlučio da je tužba neosnovana te se na kraju ukratko osvrnuo na pitanje prava brodovlasnika na obeštećenje prema čartereru ocijenivši da je zbog nepostojanja obveze tuženika na naknadu štete postavljanje tog pitanja bespredmetno. Da se to pitanje pokazalo relevantnim sud zaključuje da bi odlučio u korist brodovlasnika.

Postupajući po žalbi tužitelja na ovu odluku drugostupanjski sud (Court of Appeal) je potvrdio stajalište prvostupanjskog suda o prijenosu odgovornosti iz čarter-partije s brodovlasnika na čarterere ali je, za razliku od prvostupanjskog suda, utvrdio drugačiju poziciju brodovlasnika u odnosu na njegovu odgovornost iz teretnice. Naime, Žalbeni sud zauzeo je stav da su se teretnicom u koju su unesene odredbe iz čarter-partije brodovlasnik i krcatelj sporazumjeli da će krcatelj izvršiti ukrcaj i snositi odgovornost za izvršenje te obveze odnosno da će primatelj izvršiti iskrcaj i snositi odgovornost za izvršenje iskrcaja. Prijenosom teretnice na primatelja su prešla sva prava i obveze krcatelja, a budući da time primatelj prema brodovlasniku ne može biti stavljen u bolji položaj od onoga u kojem se nalazio krcatelj, on mora prihvatiti dužnost iskrcaja tereta i odgovornost za njegovo uredno izvršenje. Žalbeni sud zbog toga je odlučio da čl. 3 i 17 kada se uzmu zajedno uistinu imaju učinak prijenosa obveze izvršenja kargo operacija s brodovlasnika na krcatelja/čarterera/primatelja, ali na način da je brodovlasnik tim odredbama u potpunosti oslobođen odgovornosti za njihovo uredno izvršenje. Obzirom da je dakle obveza izvršenja kargo operacija u potpunosti prenesena s brodovlasnika na druge osobe, sud je zaključio da nema povrede obveza iz komercijalne djelatnosti utvrđene čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila (samim time ni potrebe da se tuženik koristi institutom izuzetih slučajeva kako bi se oslobodio odgovornosti za štetu) te je žalbu odbio.<sup>1</sup>

---

1 [2003] 2 Lloyd's Rep. 87.

I prvostupanjski i drugostupanjski sud su se pri odlučivanju u ovom sporu pozvali na stajalište suca Devlina u predmetu *Pyrene v. Scindia* (1954) u kojem tumačeći čl. III 2 sudac Devlin navodi: “Izraz *shall properly and carefully load* može značiti da je prijevoznik dužan krcati teret i pri tom tu obvezu izvršiti uredno i brižljivo ili može značiti da je prijevoznik dužan svako krcanje koje bude obavljao izvršiti uredno i brižljivo. Prvo navedeno tumačenje možda više odgovara jezičnom izričaju, ali bi se ovo drugo moglo uzeti kao tumačenje koje više odgovara svrsi Pravila. Kako, po mom sudu ispravno, navodi *Carver: Carriage of Goods by Sea, 9th ed. (1952) str. 186*, njihova svrha nije utvrditi opseg radnji uključenih u ugovor, već način na koji te radnje moraju biti izvršene... Teško je povjerovati da je namjera Pravila ovdje bila nametnuti univerzalnu strogost ili zaniijekati slobodu ugovaranja prijevozniku. Kako prijevoznik praktički ne može izbjeći sudjelovanje u jednom dijelu ukrcavanja i iskrcavanja, obje su te operacije po samoj prirodi stvari obuhvaćene ugovorom o prijevozu, a ja ne vidim razloga zbog kojeg Pravila ne bi ostavila ugovornim stranama slobodu da po svojoj volji ugovore koji dio pri tom svaka strana treba izvršiti. Pravila se po iznesenom sudu primjenjuju na cijeli ugovor o prijevozu, ali je domet obveze prijevoznika da ukrcava i iskrcava teret podložan slobodnoj volji ugovornih strana.” Navedeno tumačenje čl. III 2 izneseno je kao *obiter dictum* zbog čega samo po sebi ubuduće ne bi bilo obvezujuće. Međutim, kasnije je ovo tumačenje suca Devlina s odobravanjem prihvaćeno od Doma Lordova u slučaju *Renton v. Palmyra* (1957) pri čemu se ujedno pokazalo presudnim u odnosu na *ratio decidendi* predmeta. Smatrajući se stoga vezanim ovom odlukom, prvostupanjski i drugostupanjski sud svoje su odluke utemeljili na prihvaćanju ugovorne slobode prijevoznika kojom je prijevozniku dopušteno osloboditi se obveza iz komercijalne djelatnosti uređene čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila.

Upravo je pitanje može li se prijevoznik osloboditi odgovornosti za obveze iz čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila u daljnjem postupku postalo središnje pitanje ovoga spora na koje je odgovor trebao dati Dom Lordova.

U žalbi koju su na odluku drugostupanjskog suda uložili krcatelj i primatelj, žalitelji drže: a/ tuženi je po čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila bio dužan krcati, slagati i iskrcavati teret sukladno čemu snosi odgovornost za uredno i brižljivo izvršenje tih obveza, b/ svaka je ugovorna odredba kojom bi bilo ugovoreno drugačije temeljem čl. III 8 Haško-Visbyskih pravila ništava i bez pravnog učinka. Žalitelji su tražili da se odstupi od odluke u *Rentonu*.

Dom Lordova je žalbu jednoglasno odbio.

Iako prema propisima engleskog prava Dom Lordova ima ovlaštenje odstupiti od precedentne odluke koja bi se u praksi pokazala nezadovoljavajućom dajući očito nepravedne rezultate ovdje je to odbio učiniti jer, prema mišljenju Doma, žalitelji nisu uspjeli dokazati da se radi upravo o takvoj odluci. Uz naglasak na potrebu očuvanja sigurnosti propisa u međunarodnim trgovačkim stvarima, Dom

Lordova u obrazloženju jasno iznosi još nekoliko razloga kojima argumentira svoje stajalište.

Prije svega, u precedentnom predmetu *Renton v. Palmyra* Dom Lordova je pri donošenju odluke većinom glasova prihvatio tumačenje suca Devlina po kojem odredba Haško-Visbyskih pravila kojom se propisuje dužnost prijevoznika “uredno i brižljivo ukrcevati, rukovati, slagati, prevoziti, čuvati, brinuti se i iskrcevati robu” ne utvrđuje strogo osobnu, neprenosivu obvezu prijevoznika da izvrši navedene radnje već postavlja standard koji prijevoznik mora poštovati ukoliko ugovorom uistinu preuzme obvezu izvođenja tih operacija. Sama činjenica formiranja većine u pogledu usvojenog tumačenja dostatna je da se donesena odluka ne dovodi u pitanje.

Nadalje, analizirajući obveze koje su odredbama Haško-Visbyskih pravila nametnute prijevozniku očito je da je obveza glede osposobljavanja broda za plovidbu propisana čl. III 1 osnovna obveza prijevoznika koje se prijevoznik ne može ugovorom osloboditi. U odnosu na ovu obvezu, obveze prijevoznika propisane čl. III 2 zapravo su od sekundarne važnosti pa je teško povjerovati da se radi o strogo osobnim obvezama koje prijevoznik ne može prenijeti na drugu osobu. U prilog iznesenom stajalištu ide činjenica da u praksi lučki sлагаči koje angažira strana tereta daleko češće vrše ukrcaj i iskrcaj nego posada broda. Usvajanje doslovnog tumačenja čl. III 2 po kojem se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti za ukrcaj i iskrcaj tereta značilo bi da krcatelj i primatelj mogu tražiti naknadu štete od prijevoznika za radnje i propuste sлагаča kojima su sami povjerali izvođenje kargo operacija. Sudac Devlin je imajući u vidu cilj i svrhu Haških pravila, kojima se prvenstveno željelo izbjeći ovako nepravedne rezultate u raspodjeli rizika, također odbacio doslovno tumačenje čl. III 2 o zabrani derogiranja odredbi o odgovornosti prijevoznika iz komercijalne djelatnosti.

Iz navedenog proizlazi da je prema common law-u prijevoznik *prima facie* dužan krcati, slagati i iskrcevati teret, ali je on ovlašten te svoje obveze prenijeti na drugu osobu. Zbog toga se na ugovorne odredbe kojima se prijevoznik oslobađa odgovornosti za ukrcaj, slaganje i iskrcaj ne može primijeniti čl. III 8 Haško-Visbyskih pravila. Kako bi potkrijepio stajalište engleske sudske prakse o prenosivosti obveza iz komercijalne djelatnosti prijevoznika, Dom Lordova se poziva i na stajalište doktrine te kao izvor navodi *Scrutton: Charterparties, 20th ed., 1996, pp. 430-431*: “Ukoliko prijevoznik ugovorom preuzme obvezu ukrcaja, slaganja i iskrcaja on je tu obvezu dužan izvršiti uredno i brižljivo te se u tom slučaju samo temeljem čl. IV može osloboditi odgovornosti za izvršenje obveze. Međutim, ako bi se prijevoznik u ugovoru oslobodio odgovornosti za navedene operacije prijenosom tih obveza na krcatelja, čarterera ili primatelja, Pravila time ne bi bila povrijeđena.”

Dom Lordova nije prihvatio navode žalitelja da su zakonodavstvo i sudska praksa SAD-a, JAR-a i Francuske glede čl. III 2 zauzeli suprotno stajalište. Naime, unatoč

potrebi da interpretacija konvencijskih odredbi bude u najvećoj mogućoj mjeri jedinstvena u različitim zemljama, Dom je utvrdio da je stajalište engleske sudske prakse usklađeno sa sudskom praksom nekih drugih zemalja (Australija, Pakistan, Novi Zeland, Indija) pa ni nema osnove da se izmjenom odluke u predmetu *Renton v. Palmyra* utječe na jednoobraznu primjenu čl. III 2 Haško-Visbyskih pravila.

Naposlijetku, Dom je uzeo u obzir činjenicu da je UNCTAD 1990. godine objavio izvješće s posebnim osvrtom na predmete *Pyrene* i *Renton*, a s kojim osvrtom je u potpunosti usklađena ova odluka. Ukoliko se pokaže potrebnim odstupiti od ondje usvojenih stajališta glede čl. III 2 na to bi, po mišljenju Doma, prvenstveno trebao utjecati UNCITRAL po preispitivanju postojeće prakse i prava u međunarodnom prijevozu stvari morem.

(Lloyd's Law Reports (2005) Vol. 1, p. 57)

**Ivana Oršulić, dipl.iur**  
Jadranski zavod HAZU

## Summary:

### **THE LEGAL NATURE OF CARRIER'S COMMERCIAL OBLIGATIONS - THE INTERPRETATION OF THE ARTICLE III, r. 2 OF THE HAGUE-VISBY RULES**

*Under the common law the duty to load, stow and discharge the cargo prima facie rested on carriers but it could be transferred to another entity. The article III, r 2 of the Hague-Visby Rules, proscribing that "...the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried", does not impose upon the carrier an inescapable personal obligation to perform the functions described therein, but defines the standard of proper and careful performance of those functions in case the carrier contractually undertakes to perform them. Thus, an agreement which transfers responsibility for loading, stowage and discharge from the carriers to shippers, charterers or consignees is not invalidated by art. III, r. 8.*