

**ODGOVORNOST BRODOVLASNIKA I NARUČITELJA
ZA ZAKAŠNJENJE U PRIJEVOZU TERETA**

COURT OF APPEAL

Presuda od 8. lipnja 2000. godine

Eridania S.p.a. and others

v.

Rudolf A. Oetker and others

(Brod The "Fjord Wind")

Vijeće: Lord Justice Waller, Lord Justice Clarke i Sir Murray Stuart – Smith

Izraz "sposobnost broda za plovidbu" odnosi se na stanje broda, a ne na to da li je prijevoznik bio oprezan, odnosno upotrijebio dužnu pažnju. Važnost standarda "razumno opreznog prijevoznika" je u tome da ako je on znao za određenu nesposobnost broda morao je poduzeti određene korake i ispraviti tu nesposobnost.

Duštvo Ferruzzi Overseas S. A. iz Paname (trećetužitelj) sklopilo je dana 22. siječnja 1990. godine dva ugovora o prodaji argentinske soje fco. luka Punto Alvear i to s društvom Eridania S.p.a. (prvotužitelji), za količinu od 17.000 tona soje i društvom Samor S.p.a. (četvrti tužitelj) za količinu od 8.000 tona soje. Dana 29. lipnja 1990. godine "Ferruzzi Overseas" je sklopio još jedan ugovor o prodaji argentinske soje s "Eridaniom" za količinu od 1.300 tona soje pod jednakim uvjetima kao i u prethodnim ugovorima.

Drugotuženici, vlasnici broda "Fjord Wind", zaključili su 13. prosinca 1989. godine brodarski ugovor na vrijeme (time charter) po obrascu "New York Produce Exchange Form" s prvotuženikom, za razdoblje od 25. siječnja 1989. godine do 30. travnja 1990. godine. Ugovor je kasnije produžen do 30. studenog 1990. godine.

Dana 31. svibnja 1990. godine prvotuženik je zaključio brodarski ugovor na putovanje (voyage charter) po "Norgrain" obrascu s prvotužiteljem (Eridania) za prijevoz tereta soje s doka ili sidrišta na rijeci Plati, ali ne na višoj točki od luke San Lorenzo, s dokrcajem tereta u jednoj sigurnoj luci u Brazilu, do luka u Španjolskoj i Italiji.

Ugovor je predviđao *inter alia*:

Čl. 1. Da će brod, sposoban za plovidbu odgovarajućom brzinom ploviti do rijeke Plate i tamo ukrcati teret.

Čl. 35. Vlasnici su obvezni prije i na početku putovanja upotrijebiti dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda.

"Fjord Wind" je 30. lipnja 1990. godine isplovio iz luke Rosario s teretom od 27.000 tona argentinske soje. Plovio je do luke Rio Grande do Sul gdje je izvršeno krcanje tereta prije puta u europske luke.

1. srpnja 1990. godine u 19 sati i 18 minuta, dok je plovio rijekom Parana, zbog aktiviranja alarma visoke temperature, došlo je do automatskog smanjenja brzine glavnog stroja. Oko 40 minuta kasnije glavni stroj prestao s radom jer se aktivirao alarm koji je upozoravao na pojavu uljne magle u strojarnici. Kako je brod plovio opasnim dijelom rijeke, zapovjednik je naredio da se stroj ponovno pokrene jer je trebalo stići do mjesta gdje bi se brod mogao usidriti. Između 19 sati i 50 minuta i 20 sati i 47 minuta glavni stroj se zaustavio četiri puta nakon čega je svaki put ponovno pokrenut. Konačno, brod se usidrio 81 kilometar nizvodno od sidrišta.

Kad su brodski inženjeri otvorili glavni stroj ustanovili su da su oštećene osovine glavnog stroja. Pokušali su otkloniti kvar na licu mjesta, ali to nije bilo moguće. Kvar se mogao ukloniti samo popravkom u radionici na obali. Očekivalo se da će biti dovoljno deset tjedana za popravak stroja. Međutim, popravak je trajao 95 dana (više od 13 tjedana). Kad je bilo očito da "Fjord Wind" neće moći napustiti rijeku Parana još najmanje četiri mjeseca, vlasnici su obavijestili imatelja teretnice i podnaručitelja da je izvršenje putovanja u ugovorenom roku onemogućeno. Vlasnici su smatrali da, s obzirom na visoki rizik oštećenja osjetljivog tereta kao i na nepredviđeno a neskrivljeno zakašnjenje, više nije moguće ostvariti početnu svrhu ugovora, te da je stoga ugovor prestao (*frustration of contract*).

Između 24. i 31. kolovoza teret je prekrčan u zamjenski brod "Dobrota" koji je prevezao teret do odredišta.

Tužitelji su namjeravali namiriti dodatne troškove prekrcaja od vlasnika i naručitelja na osnovi teretnice i brodarskog ugovora. Naveli su da je, u skladu s člankom 1. ugovora, naručitelj dao apsolutnu garanciju da je brod sposoban za plovidbu, a kao alternativa, po članku 35. ugovora, vlasnik i naručitelj su bili obvezni upotrijebiti dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda prije i na početku putovanja. Također, teretnica je nametala slične obveze vlasniku broda. Tužitelji su dodali da je brod bio nesposoban za plovidbu na početku putovanja, u vrijeme ukrcaja u luci Rosario, te da je to bila početna nesposobnost koja je prouzročila nezgodu i da su tuženici prekršili članak 1. ugovora neovisno od toga jesu li upotrijebili dužnu pažnju da osiguraju sposobnost broda. Nadalje, tužitelji su naveli da su tuženici odgovorni i za prekid plovidbe jer sama nezgoda nije bila dovoljan razlog za onemogućenje pothvata te da su prekršili ugovor jer su odustali od prijevoza.

Tuženici nisu prihvatili tvrdnju da je nezgoda prouzročena nesposobnošću broda. Tvrdili su da nisu odgovorni za nezgodu jer je posljedica nezgode onemogućenje prijevoza, a oni nisu odgovorni za neizvršenje pothvata jer su prekricali teret koji je stigao na odredište i time su pokazali da su upotrijebili dužnu pažnju.

Suci Prvostupanjskog suda u svojoj odluci su podržali navode tužitelja. Naveli su da su kašnjenje i veliki rizik od štete za teret dovoljni razlozi za onemogućenje putovanja. Međutim, takvu su situaciju prouzročili tuženici prekršivši ugovor. Zato su tuženici odgovorni za gubitak koji su pretrpili tužitelji.

Tuženici su se žalili pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Suci Žalbenog suda su zaključili da su tuženici propustili upotrijebiti dužnu pažnju i osposobiti brod za plovidbu prije nego što je brod isplovio iz luke Rosario, te su potvrdili odluku Prvostupanjskog suda. Stoga se može zaključiti da je brod bio nesposoban za plovidbu u trenutku prije početka putovanja pa su tuženici odgovorni za štetu zbog zakašnjenja koju su pretrpili tužitelji.

(Lloyd's Law Reports, Part 4 (2000) Vol.2, p.191)

Dino Pinjo, dipl.iur.