

Professor emeritus **Ivo Grabovac**
Pravni fakultet
Domovinskog rata 8, 21000 Split, Hrvatska

Suvremeno tumačenje klauzule F.I.O.S.T.

Sažetak

Klauzula F.I.O.(S.T.), Free in and out (stowed and trimmed), «slobodno u i iz (složeno i poravnato)» u ugovorima o prijevozu stvari morem određuje da će troškove ukrcaja i iskrcaja (slaganja i poravnanja) snositi krcatelj, odnosno primatelj. Sporno može biti prebacuje li se tom klauzulom i odgovornost za takve operacije s prijevoznika na krcatelja (primatelja) s obzirom na razdoblje u kojemu vrijede prisilne odredbe u Haaško/Visbyjskim pravilima i u nacionalnim zakonima koji prihvaćaju ta Pravila, pa i u našem Pomorskom zakoniku. Autor nastoji obrazložiti kada i kako takva klauzula ima učinak prebacivanja odgovornosti za te operacije s prijevoznika na korisnika prijevoza, pri čemu ima na umu i najnoviju presudu u Velikoj Britaniji.

Ključne riječi: prijevoz stvari morem, ukrcaj i iskrcaj, troškovi, odgovornost.

1. Uvod

U prijevozu stvari morem obično se preuzimanje i predaja tereta obavlja ispod vitla (along side, sotto paranco), usp. čl. 475. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske, 2004. godine. U praksi se, međutim, često ugovornim klauzulama ili lučkim običajima ukrcaj ili iskrcaj uređuje drukčije, tj. na krcatelja se ili primatelja prebacuju troškovi pa i rizik, zapravo odgovornost za takve operacije. U takvoj situaciji, kao i u slučaju kada prijevoznik preuzima stvari u skladištu na kopnu prije dolaska broda ili ih pedaje primatelju u skladištu nakon iskrcaja, vrijeme preuzimanja i predaje stvari nije usklađeno s ukrcavanjem ili iskrcavanjem. Upravo klauzula F.I.O.(S.T.), kratica od engleskih riječi «free in and out (stowed and trimmed)», «slobodno u i iz (složeno i poravnato)» znači da se prijevoznik na teret korisnika prijevoza želi osloboditi nekih obveza vezanih za razdoblje ukrcavanja («in») ili iskrcaavanja («out»), a u kompletno redigiranoj klauzuli operacije se proširuju i na slaganje («stowed») i poravnanje tereta («trimmed»). Kakav je pravni učinak spomenute klauzule (u daljem tekstu FIO)?

2. Pravni učinak klauzule FIO – dvojbe

Još je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924. (Haaška pravila, zapravo Haaško-Visbyjska pravila jer Protokol iz 1968. nije mijenjao odredbe koje su mjerodavne za temu ovog rada) u čl. 3. 2. naglasila obvezu prijevoznika da uredno i pažljivo (*properly and carefully*) ukrcava, rukuje, slaže, prevozi i čuva robu, pa bi se prema kogentnom sadržaju čl. 3.8. moglo zaključiti da je ništava i bez učinka svaka klauzula koja na krcatelja (primatelja) prebacuje prijevoznikovu odgovornost, odnosno u konkretnom slučaju rizik za ukrcaj, slaganje i iskrcaj robe.

Nesporno je da se klauzulom FIO, na temelju ugovorne slobode, prebacuju troškovi ukrcaja (iskrcaja) i, eventualno, operacija koje slijede prilikom smještaja tereta na brodu, na krcatelja (primatelja). Međutim, sporno je da li je tom klauzulom dopušteno prebaciti i rizik tih operacija, tj. odgovornost za spomenute operacije na korisnika prijevoza. Davno je prof. Brajković¹ istaknuo da ondje gdje se primjenjuju načela odgovornosti na temelju Konvencije o teretnici, «ako se krcanje i ne obavlja na trošak brodarka, ipak postoji njegova odgovornost za rizik tih operacija».

Različita su bila rješenja u sudskoj praksi u državama čija se nacionalna prava temelje na Haaško-Visbyjskim pravilima. U Engleskoj, npr. odlučujuća je bila presuda Doma lordova u sporu *Renton v. Palmira*, 1957. Bilo je dvojbeno kako protumačiti odredbe čl. 3.2. *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924. (Zakon o prijevozu stvari morem zasnovan na Haaškim pravilima), u svezi s pravima i oslobođenjima iz čl. 4., a u odnosu na operacije ukrcaja ili iskrcaja. Postojala su tri moguća rješenja: 1. prijevoznik potpuno preuzima odgovornost za ukrcaj ili iskrcaj, bez obzira na volju ugovaratelja; 2. prijevoznik zakonski odgovara samo za dio operacija ukrcaja ili iskrcaja ali samo na brodskoj strani ograde broda; 3. prijevoznik jedino odgovara za izvršenje onih operacija koje prihvaća izvesti ili koje će prema sporazumu izvesti. U jednom sporu iz 1954. godine poznati sudac *Devlin J.* prihvatio je treće rješenje, te je to shvaćanje prihvaćeno i potvrđeno i u spomenutoj presudi *Renton v. Palmira* koja će kao precedent biti odlučujuća i u najnovijoj presudi Doma lordova iz studenoga 2004. (a koju ćemo u posebnom poglavlju prikazati, raščlaniti). U presudi se isticalo da zakon nije imao namjeru odrediti svrhu ugovornih usluga, nego uvjete pod kojima se te usluge obavljaju. Opseg prijevoznikove odgovornosti glede ukrcaja ovisi o različitim sustavima prava, ali i o lučkim običajima, praksi u luci te i o naravi tereta. Teško je vjerovati da je zakon namjeravao propisati kruta pravila u tom pogledu ili uskratiti slobodu ugovaranja. Nema razloga za zakonsku zabranu da se strankama ostavi ugovorna sloboda da klauzulama određuju koje će operacije obavljati. Ugovor o prijevozu u cjelini podvrgnut je prisilnim zakonskim propisima (moglo bi se reći da se prijevozniku nameće fundamentalna obveza prijevoza), ali se sam opseg ukrcajnih i iskrcajnih operacija, koje inače obavlja prijevoznik, može ostaviti strankama na slobodno odlučivanje. Međutim, u svakom

¹ Vladislav Brajković, *Međunarodno transportno pravo*, Zagreb, 1957., str. 38.

slučaju, ako bi i rizik tih operacija snosio brodar, odnosno prijevoznik, takvi troškovi, sporazumom stranaka, mogu teretiti krcatelja ili primatelja.²

U Italiji, npr. sudska je praksa neujednačena, dok se u Francuskoj na temelju Zakona i Uredbe o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima, 1966. ne dopušta da se ugovornom zaporkom oslobodi prijevoznik odgovornosti za ukrcaj ili iskrcaj, jer takve operacije kognentno pripadaju u krug njegovih obveza.³

3. Raščlamba najnovije sudske presude

Najnovija presuda Doma lordova (uz jednako stajalište dvaju nižih sudova, Trgovačkog suda i Apelacijskog suda) potvrđuje je dosadašnjeg stajališta sudske prakse temeljene još iz davnih vremena spomenutog spora *Renton v. Palmira* (1957.). Riječ je, naime, o sporu *Jindal Iron etc. v. Islamic Solidarity etc.*, brod «Jordan II», a presuda je Doma lordova od 25. studenoga 2004. godine.

Činjenično je stanje bilo sljedeće:

Na temelju charter partya iz 1997. godine broderska kompanija *Islamic Solidarity* ustupila je, sklapajući broderski ugovor, broderski prostor svoga broda «Jordan II» tvrtki *TCI Trans Commodities A.G.* za jedno putovanje iz Indije do španjolskih luka. Charter party sadržavao je klauzulu F.I.O.S.T. Izdane su bile teretnice na količinu tereta od 435 omota čelika, koji je ukrcao *Jindal Iron*, kasniji tužitelj. U teretnicama je bila i poznata *Paramount* klauzula koja je inkorporirala Haaško-Visbyjska pravila. Na odredištu primatelj je utvrdio štete na teretu zbog propusta u rukovanju tijekom ukrcavanja i iskrčavanja. Zbog toga su krcatelj i primatelj tužili prijevoznika, najprije pred Trgovačkim sudom, tražeći naknadu štete, tvrdeći da je klauzula F.I.O.S.T., u suprotnosti s obvezama prijevoznika nabrojanih u čl. 3.2., ništava na temelju čl. 3.8. Haaških pravila. Međutim, i Trgovački sud i Apelacijski sud odbili su tužbeni zahtjev, pozivajući se na precedent, tj. slučaj (*case*) *Renton v. Palmira*. Takvo je stajalište u tumačenju pravnog dosega čl. 3.2. potvrdio i Dom lordova uz obrazloženje lorda *Steyna* koji je izražavao "opinion" ostalih članova vijeća toga Doma. Ipak, sudac je u ime ostalih članova Doma bio u određenim dvojbama prilikom rješavanja toga spora, tumačenja pravnog značenja čl. 3.2. koji je redigiran tako da jasno navodi obveze prijevoznika i želje da se zbog kontinuiteta ne mijenja stajalište ranije odluke. Kako bi se opravdao raniji precedent, inter alia, citira se čl. 3.1. Haaških pravila koji, kako kažu suci, uređuje obvezu osposobljavanja broda za plovidbu, a koja obveza je bitna, temeljna, fundamentalna i neprenosiva, za razliku od odredaba čl. 3.2. gdje se navode obveze (ukrcanja, slaganje, iskrcaj tereta) prijevoznika koje su, doduše, veoma važne ali nisu temeljne, fundamentalne.

² Usp. Thomas Edward Scrutton, *On Charter Parties and Bills of Lading*, 1964., str. 409-410; Carver, *Carriage by Sea*, I, 1963., str. 227-228..

³ V. Poblize Ivo Grabovac, *Raspodjela troškova i rizika ukrcanja i iskrčanja i problemi vezani uz primjenu klauzule FIO*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, VI, 1968., str.55-63, i tamo citirana literatura.

Poziva se i na godinu 1968. kada je donosen Protokol (Visbyjska pravila) koji sadrži određene izmjene i dopune Haaških pravila, ali formulacija čl. 3.2. se nije promijenila, što znači da je bilo zadovoljavajuće dotadašnje tumačenje smisla toga članka. Moglo bi se još nadodati da je u sklopu Haaških pravila, koja sadrže odredbe o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti, dopušteno takvo oslobođenje ako prijevoznik dokaže da je operacije ukrcaja, slaganja itd. obavio krcatelj što je činjenica koja ide u prilog prijevozniku jer ne odgovara za djela krcatelja. Dakle, u recentnom sporu činilo se da sam sud nije bio potpuno uvjeren u svoje stajalište u odluci. Međutim, svakako je htio potvrditi rješenje iz čuvene presude *Renton v. Palmira* (iz 1957.), što je bitno u konačnom zaključku da nema promjena u tumačenju pravnog učinka klauzule FIO. U alternativnim dvojbama, kad je valjalo odlučiti, prevagnuo je praktičizam nasuprot mogućoj pravnoj argumentaciji, temeljenoj na striktnom lingvističkom tumačenju (interpretaciji) značenja i dosega spomenute norme (3.2.) a u kontekstu s ostalim sadržajem Haaških (Haaško-Visbyjskih) pravila.⁴

4. Pomorski zakonik Republike Hrvatske i klauzula FIO

Kakav bi mogao biti pravni učinak klauzule FIO u Hrvatskoj?

Koje bi odredbe Pomorskog zakonika (2004.) mogle biti mjerodavne?

Čl. 460. st. 1. sadrži kogentnu normu da je prijevoznik broda dužan «pravodobno, do početka putovanja, uložiti dužnu pažnju kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz». Prema članu 475. prijevoznik preuzima teret ispod vitla. U čl. 547. izrečeno je pravilo o vremenskoj odgovornosti prijevoznika od preuzimanja tereta pa do predaje.

Neki se zaključci neminovno nameću u razrješavanju te problematike.

1. Nesumnjivo je da se klauzulom FIO prebacuju troškovi ukrcaja, iskrcaja, eventualno slaganja i poravnanja s prijevoznika na korisnika prijevoza.

2. Čl. 475. Pomorskog zakonika dispozitivan je, a to znači da je lučkim običajima, a osobito ugovorom dopušteno trenutak preuzimanja i primanja tereta drukčije urediti.⁵

3. Ako se klauzulom FIO želi prebaciti i rizik ukrcaja ili iskrcaja na krcatelja (priatelj), zapravo, odgovornost za takve operacije s prijevoznika na korisnika prijevoza, klauzulu valja redigirati tako da iz njezina sadržaja jasno i nesumnjivo proizlazi ta posljedica. Naime, naznaka «Fio Stowed», koja se često unosi štambiljem u teretnicu

⁴ Poblize o spomenutoj presudi *Doma lordova od studenoga 2004.* uz komentar Francesco Berlingieri «Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e l'art. 3.2 delle Regole dell'Aja-Vsby», *Il diritto marittimo*, Genova, IV, 2005, str. 1453-1470.

⁵ V. Ivo Grabovac, *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Split, 2003., str. 181.

bez ikakvih napomena i objašnjenja, može regulirati samo pitanje snošenja troškova. To mogu biti i kluzule u raznim inačicama koje naglašavaju da se operacije obavljaju za račun korisnika prijevoza («...for Merchant's account»).

4. Kakav bi morao biti jasn, nedvojbeni i nesumnjivi izričaj spomenute klauzule da bi imala pravni učinak prebacivanja i rizika, odnosno odgovornosti s prijevoznika na korisnika prijevoza za vrijeme operacija krcanja, iskrcaja, slaganja, poravnanja? Kao primjer tzv. je Klauzula o teškim teretima («Heavy Lift Clause»). To je takva klauzula u ugovoru (teretnici ili teretnom listu) o prijevozu stvari morem koja jasno prebacuje na korisnika prijevoza trošak ali i rizik ukrcaja (iskrcaja) tereta (koleta) čija masa prelazi 2.000 kilograma ili deset metara u dužini ili je teret neuobičajenih dimenzija. Formulacija klauzule, te posebni naglasak i na riziku koji snosi korisnik prijevoza, upućuje na zaključak da prijevoznik opisane stvari preuzima na prijevoz tek nakon što se ukrcaju, odnosno smjeste na brod, a predaje ih nakon završetka prijevoza u skladište broda. Takva klauzula, kao i klauzule sličnog sadržaja, znači dopuštenu i meritornu promjenu mjesta i trenutka preuzimanja i predaje tereta, sužavanje vremenske granice odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik će morati dokazivati da je šteta na teretu nastala u razdoblju koji prethodi ili slijedi ugovorenom mjestu preuzimanja i predaje.⁷

Ako i na temelju rečene klauzule prijevoznik ne odgovara u razdoblju u kojem je isključio svoju odgovornost, ipak ostaju određene obveze koje se kategoriziraju kao prisilne (kogentne). Ako i ne odgovara za same operacije ukrcaja i iskrcaja u užem smislu, sigurno da odgovara za tehničku ispravnost sredstava (npr. dizalice) koja mu pripadaju. Iz sadržaja, npr. «Heavy Lift Clause», jasno je da je riječ o teretima tolike mase i dimenzije da brod nije u stanju svojim sredstvima obaviti te poslove. Ako prijevoznik, ipak, može obaviti ili obavi operacije ukrcaja i iskrcaja na dobrovoljnoj osnovi (npr. zbog posebnih prilika u linijskoj plovidbi), gasi se povlastica ugovorne klauzule koja se odnosi na rizik (odgovornost). Ako je, pak, prisiljen obaviti te operacije, jer se primatelj, npr. nije navrijeme javio, tada prijevoznik može, na račun i rizik primatelja, zaposliti slagače. U tom slučaju ostala bi odgovornost prijevoznika za culpam in eligendo ako uopće postoji mogućnost izbora slagača.

Na temelju čl. 476. Pomorskog zakonika RH zapovjednik broda dužan je krcatelju koji sam krca teret dati upute o načinu slaganja tereta kako bi se izbjegla oštećenja zbog prijevoza konkretnog tereta (riječ je o sigurnosti broda). Isto tako, krcatelj pri ukrcavanju tereta mora poštovati upute zapovjednika broda koje se odnose na raspored tereta u brodu i ostale okolnosti u svezi sa sigurnošću osoba, broda, njegovih uređaja i opreme te drugog tereta na brodu i sprječavanja onečišćenja okoliša (npr. zapovjednik mora davati upute o tomu kako smjesiti teret na palubi da ne padne u more zbog valjanja broda). Ako je, pak, riječ o zaštiti tereta kao takva, a da se pritom ne javljaju osebujni

⁶ Poblize Grabovac, Raspodjela troškova..., op. cit., str. 60-61.

⁷ Usp. Grabovac, Raspodjela roškova..., op. cit., str. 60-62, gdje se citira i svojedobna presuda Vrhovnog privrednog suda SR Hrvatske; Ivo Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991., str. 62; Grabovac, Plovidbeno pravo..., op. cit., str. 182.

problemi smještaja tereta baš na brodu, prijevoznik neće odgovarati za štetu na teretu zbog propusta krcatelja pri ukrcavanju (npr. nepažnja krcateljevih radnika pri slaganju i smještaju lako lomljivog tereta). Zbog posebnih osobina broda zapovjednik će u praksi češće morati – u situaciji kada krcatelj slaže – intervenirati svojim uputama.

Nazočnost časnika broda koji nadzire operacije ukrcaja ili iskrcaja ne mijenja pravnu situaciju, jer je časnik nazočan poradi toga da pokaže u koje se skladište ili dio skladišta i na koji način teret mora postaviti i razvrstati, odnosno složiti u cilju da se održi stabilitet broda (nautičko djelovanje) ili da se teret ne ošteti nestručnim slaganjem (komercijalni propust).

5 Zaključak

Pozivajući se i na najnoviju odluku Doma lordova u Velikoj Britaniji (2004.), za naše pravo glede pravnog učinka klauzule FIO držimo da su određena stajališta prihvatljiva.

Načelno, prijevoznik preuzima i predaje teret ispod vitla (čl. 475. Pomorskog zakonika). Te su odredbe dispozitivne, a to znači da se trenutak i mjesto preuzimanja i predaje tereta može ugovorom pomicati i nalaziti se «ispod vitla» u samom brodu. Kako držimo da i u uvjetima Klauzule o teškim teretima («Heavy Lift Clause») ili klauzule sličnog sadržaja koja jasno i nedvosmisleno oslobađa prijevoznika od odgovornosti za operacije ukrcaja ili iskrcaja, prijevoznik, ipak, snosi odgovornost i za operacije ukrcaja, iskrcaja, slaganja. Ako je kriv za štetne posljedice, otpada eventualni prigovor o neovlaštenom derogiranju prisilnih normi. Pritom, usput valja spomenuti da su, inače, dispozitivne u korist prijevoznika i norme o odgovornosti prijevoznika, među ostalim, i u slučaju oštećenja manjka i gubitka tereta prije početka ukrcavanja i nakon iskrcaja (v. čl. 572.).

Dakle, u hrvatskom pravu (prema Pomorskom zakoniku), i u slučaju da postoji FIO, «Heavy Lift Clause» ili neka klauzula sličnog sadržaja koja prebacuje i rizik za operacije ukrcaja i iskrcaja, odgovornost prijevoznika za te operacije ne može potpuno prestati iako ih on ne obavlja. Pomorski prijevoznik odgovara za svaki zastoј u realizaciji operacija ako je uzrok na strani broda i ako je prijevoznik za to kriv. Prijevoznik mora dužnom pažnjom nadzirati rad te pružiti i potrebnu stručnu pomoć.

Literatura

1. Badovinac, Gavro, Klauzula o teškim teretima (Heavy Lift Clause) u teretnici, Međunarodni transport, Beograd, br. 11, 1958., str. 577.
2. Berlingieri, Francesco, Le clausole f.i.o. e f.i.o.s.t. e art. 2 delle regole dell'Aja-Visby, Il diritto marittimo, Genova, IV, 2005., str. 1454-1459.
3. Bonelli, Franco, Osservazioni sulla clausola FIO, il diritto marittimo, Genova, III, 1965., str. 436-437.

4. Brajković, Vladislav, Međunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957., str. 38.
5. Carver, T.G. – Colinvaux, R.P., Carriage by Sea, I, London, 1963.
6. Grabovac, Ivo, Raspodjela troškova i rizika ukrcaja i iskrcaja i problemi vezani uz primjenu klauzule FIO, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, VI, 1968., str. 55-63.
7. Grabovac, Ivo, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991.
8. Grabovac, Ivo, Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Split, 1995.
9. Grabovac, Ivo, Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku, Split, 1996.
10. Grabovac, Ivo, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003.
11. Grabovac, Ivo, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik (s pojmovnim kazalom), Split, 2005.
12. Scrutton, Thomas, Edward, On Charter Parties and Bills of Lading, London, 1964.
13. Il diritto marittimo, House of Lords, IV, ottobre-dicembre, 2005., str.1453-1470.
14. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br, 181/2004.

Ivo Grabovac

Contemporary Interpretation of the F.I.O.S.T. Clause

Summary

The F.I.O.(S.T.) - Free in and out (stowed and trimmed) - clause in contracts of carriage of goods by sea means that loading and discharge (stowage and trimming) costs will be for account of the shipper / consignee. It may be disputable whether the liability for these operations is thereby shifted from the carrier to the shipper (consignee), having in mind the period ruled by coercive provisions contained in the Hague/Visby Rules and in the national laws recognizing the Rules, as well as in the Croatian Maritime Code. The author tries to explain when and how liability for these operations is shifted by virtue of this clause from the carrier to the user of the carriage, having in mind the most recent decision in Great Britain.

Key words: carriage of goods by sea, loading and discharge, costs, liability.

Attuale interpretazione della Clausola F.I.O.S.T.

Sommario

La clausola F.I.O.(S.T.), Free in and out (stowed and trimmed), "franco fuori e dentro (stivato e livellato)" usata nei contratti di trasporto di merci per mare stabilisce che i costi di carico a scarico (stivaggio e livellamento) siano sostenuti dal caricatore ossia ricevitore. Nella clausola rimane tuttavia controversa la questione del trasferimento di responsabilità di tali operazioni dal vettore al caricatore (ricevitore) nel periodo in cui sono ancora in vigore le norme coercitive delle regole dell'Aia /Visby e delle leggi nazionali, che a queste regole si sono adeguate, tra queste il Codice marittimo croato. Con puntuale argomentazione l'autore cerca di stabilire quando e come il trasferimento di responsabilità dal vettore al beneficiario del trasporto, in base a detta clausola, sia effettuabile tenendo presente una sentenza emessa di recente in Gran Bretagna.

Parole chiave: trasporto di merci per mare, carico e scarico, costi, responsabilità.