

UDK: 341.64:347.794:628.26:368.2

Dr Zoran D. Radović¹

INOSTRANA SUDSKA PRAKSA

PREVOZ OPASNOG TERETA I OSIGURANJE

1. Prevoz

Za naručioca prevoza i prevozioca, zbog bezbednosti transportnog poduhvata, važno je da prevozilac dobije od krcatelja robe njen opis i karakteristike. Preko 50 odsto svih vrsta robe u pomorskom prevozu su opasne, zbog čega se njihovom prevozu mora posvetiti dužna pažnja. Prevoz opasne robe je dozvoljen. Prevoz takve robe do mesta odredišta prevozilac mora sprovesti s adekvatnim obezbeđenjem.

Za opasan teret ne postoji pravna definicija. Propisom se mogu navesti vrste robe koje predstavljaju opasnost, kao što su eksploziv, nuklearni materijal, benzin i barut. Sud često tumači pojam opasne robe u širem smislu. Npr. prevoz kukuruza u rasutom stanju ili prevoz robe u tečnom stanju koja može da kontaminira drugu robu (presuda *Ministry of Food v. Lampart & Hole /1952/*). Opasna roba podrazumeva i da se opasnost ne odnosi na nju samu, već i na drugu robu u prevozu (presuda *The Giannis /1994/*). Takva roba, zbog svoje prirode, drugu robu može zagaditi (presuda *Albacova v. Westcott & Laurence Line Ltd. /1966/*). Taj stav suda potvrđen je i kasnije (presuda *Effort Shipping Co. Ltd. Liden Management SA /1994/*).

Po shvatanju suda, test putem kojeg se može utvrditi da li je prekršen ugovor o prevozu robe jeste to da li je prevoziocu dato upozorenje o kakvoj se robi radi (presuda *The Alantic Comims /1970/*). Po mišljenju suda, može se napraviti

¹ i-mejl: zoran-radovic@hotmail.com

Rad je primljen: 18. 8. 2016.

Rad je prihvaćen: 25. 8. 2016.

analogija između nezakonitog tereta i opasnog tereta koji može da prouzrokuje potapanje broda (presuda *Mitchell, Cotts v. Steel* /1916/). Termin *opasnost* sud tumači u širem smislu (presuda *Chandris v. Isbrandtsen-Moller* /1951/). Svojom presudom (*Islamic Investment Co. S.A. v. Transorient Shipping Ltd.* /1999/) sud je utvrdio da je prevoznik odgovoran zbog toga što nije ukrcao riblje brašno u brodsku štivu (skladište). Zbog toga je došlo do pregrevavanja ribljeg brašna, što je prouzrokovalo štetu na drugoj robi.

Konvencija (Haško-vizbijska pravila) predviđela je sledeće:

- a) Prevoznik bez čijeg znanja je opasan teret bio ukrcao ima pravo da ga iskrca, uništi ili učini bezopasnim bez ikakve svoje odgovornosti;
- b) Prevoznik koji je prihvatio da krca opasan teret ima pravo da ga iskrca, uništi ili učini bezopasnim ako predstavlja opasnost za prevozno sredstvo bez svoje odgovornosti.

Sudskom presudom *The Atlantic Dutchess* /1975/ to je i potvrđeno. Međutim, ako je prevoznik prihvatio da preveze opasnu robu, dužan je da se o njoj stara i odgovoran je za svoje propuste (presuda *The Athlansia Comminos* /1990/).

Krcatelj koji nije obavestio prevoznika o prirodi svoje robe koje je čine opasnom objektivno je odgovoran u slučaju nastanka štete koju pričinu takva roba (presuda *Compania Sud de Vapores SA v. Sinochem Tirajin Ltd.* /2009/). Presudom je zaključeno sledeće:

- a) Da je krcatelj ukrcao robu zapaljive, eksplozivne ili opasne prirode;
- b) Da ni prevoznik, ni zapovednik broda, ni njegov agent nisu ništa znali o prirodi i karakteristikama robe;
- c) Da je prevoznik zbog toga pretrpeo štetu.

Presudom (*Framelin v. Haul Co. Ltd.* /2009/) sud je utvrdio da je drumski prevoznik odgovoran za nastalu štetu na robi. Robu je oštetila kiša koja je prodrila u kamion. Prevozno sredstvo mora biti opremljeno tako da roba bude bezbedno prevezena do mesta odredišta (*cargoworthy*).

2. Osiguranje

Ukoliko ugovorom o osiguranju nisu obuhvaćene štete od loma, curenja i sl., osiguravač je odgovoran samo za štete na robi od opasnosti predviđenih ugovorom. Ugovorom o osiguranju soje u prevozu od Indonezije do Holandije osiguravajuće pokriće predviđelo je rizike od zapaljenja, znojenja i samozapaljenja. Soja ne sme da sadrži vlagu veću od 14 odsto. Vлага u soji pri ukrcaju bila je između 12 i 13 procenata. Soja se na putu ubuđala. Osiguravač je odbio da izvrši naknadu štete pozivajući se na unutrašnju manu soje. Izgubio je spor (presuda *Soya GmbH Mainz v. White* /1982/). Kožne rukavice bile su osigurane na putu od Kalkute to

Roterdama. Po iskrcaju rukavicā utvrđeno je da su se ubuđale. Osiguravač je odbio da izvrši naknadu štete, pozivajući se na unutrašnju manu. Dobio je spor. Utvrđeno je da su rukavice bile vlažne pri ukrcaju u brod (presuda *TM Nolten BV v. Harding /1990/*). Činjenično stanje i uzrok štete na robi po pravilu utvrđuje havarijski komesar osiguravača (presuda *Višeg suda u Zagrebu br. III-AL-2183-75-02*). Zapisnik o šteti na robi, sastavljen samo od primaoca robe u njegovom skladištu, ne predstavlja dokaz o šteti (presuda *suda u Marseju, br. 59/73*).

Osiguravajuće pokriće „za sve rizike“ (*All Risks*) ne obuhvata sve štete. Uzrok štete na robi mora dolaziti spolja, a ne iz same robe (presuda *Harmon v. Safeco Insurance of North America /1988/*). Latentni defekt robe je onaj koji se ne može otkriti pažljivim pregledom (presuda *Education of Ministry Township High School Dist. 2007 v. International Insurance Co. /1987/*). Eksplozija više tona robe prouzrokovana je njenom unutrašnjom manom, zbog čega osiguravač robe nije bio odgovoran da štetu naknadi (presuda *Galvanized Inc. Firemen's Fund v. Insurance Co. /1990/*).

Opasna roba u prevozu redovno se osigurava. Šteta na robi pokrivena je osiguranjem ukoliko nije prouzrokovana njenom unutrašnjom manom. Teret dokaza da šteta nije prouzrokovana unutrašnjom manom leži na osiguravaču (presuda *Mayban General Assurance Bhd and Ors v. Alstom Power Ltd. /2004/*).

Literatura

- Cooke, J. i drugi autori, *Voyage Charterparties*, London, 1998.
- Ivamy, E. R. H., *Chalmers' Marine Insurance Act 1906.*, London, 1993.
- Giles, O. C., *Shipping Law*, London, 1980.
- Radović, Z. i Jovović, V., Utvrđivanje štete na robi u prevozu, *Privredni pravni život*, Beograd, br. 4/1981.
- Wilson, John F., *Carriage of Goods by Sea*, London, 1980.
- Meaning of dangerous goods, <http://link.springer.com/chapter>, 16. 8. 2016.
- Law and Sea, http://www.lawandsea.net/COG/COG_Danagerous_Goods.html, 2016.
- Carriage of Goods by Rail/Road, <http://www.admiraltylaw.com/grouped-summaries.php?topic=4>, 2016.
- Merlin Law Group, <http://www.propertyinsurance.agelaw>, 2016.
- Global Process Systems Inc. <http://www.lmln.com/insurance-and-finance/inherent-vice/>, 2016.