

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG UNIŠTENE OPREME ZA RUKOVANJE TERETOM NA DOKU - OBLIK NAKNADE ŠTETE

COURT OF APPEAL

Presuda od 2. svibnja 2003.

Ali Reza-Delta Transport Co. Ltd.

v.

United Arab Shipping Co. S.A.G.

Popravljanje štete u slučaju uništenja opreme za rukovanje teretom na doku može se izvršiti u obliku zamjene uništene opreme, ili alternativno kao isplata tržišne vrijednost opreme u vrijeme njezinog gubitka u mjestu gdje je oprema uništena.

Ne postoji tržište predmetne opreme u Saudijskoj Arabiji, gdje se štetni događaj dogodio, pa je opremu moguće kupiti jedino u Europi. U tom slučaju, tržišna vrijednost opreme u Saudijskoj Arabiji je puno viša. Tržišnoj vrijednosti opreme koju ona ima u Europi potrebno je pribrojiti troškove prijevoza opreme u Saudijsku Arabiju, troškove uvoza opreme, te troškove prilagodbe opreme tropskoj klimi.

Tuženi je tužitelju dužan nadoknaditi vrijednost opreme bez obzira na to namjerava li tužitelj zamijeniti uništenu opremu ili ne.

Dana 20. kolovoza 1996. godine u luci Damman u Saudijskoj Arabiji eksplodirao je kontejner plinskih upaljača. U tom štetnom događaju uništena je oprema za rukovanje teretom na doku koja je pripadala tužiteljima. U vrijeme eksplozije tužitelji su bili poduzetnici kontejnerskog terminala u luci. Kontejner je brodom dovezen u Damman, gdje je trebao biti preuzet i željeznicom prevezen do Riyadha, prema uvjetima kombinirane teretnice izdane od tuženih. Kontejner je eksplodirao dok ga je pomicala autodizalica za kontejnere i ukrcavala na prikolicu koju su vukla kolica sa doka. Autodizalica za kontejnere i kolica sa doka su oštećeni toliko da ih nije moguće popraviti. Prikolica je također oštećena, a troškovi njezinog popravka su iznosili 800 USD.

Tužitelji su bili osigurani od gubitka. Nakon provedene istrage lokalne službe spašavanja, osiguravatelji su isplatili osiguraniku vrijednost autodizalice za kontejnere 200,000 USD, kolica sa doka 26.600 USD, kao i iznos od 800 USD za prikolicu, što

ukupno iznosi 227,400 USD. Postavili su subrogacijski zahtjev prema tuženima u visini isplaćenog iznosa.

Prvostupanjski sud u Londonu utvrdio je da je tuženi prijevoznik odgovoran za štetu na tužiteljevoj opremi i zauzeo stajalište da odšteta obuhvaća naknadu njihove tržišne vrijednosti.

U žalbi tužitelji tvrde da im je sud trebao dosuditi (troškove) zamijene opreme (*cost of its replacement*), osim toga da je u svakom slučaju krivo procijenjena njihova tržišna vrijednost.

Tuženi su u svojoj "obrani" zatražili da se dokaže predmetni gubitak. U prilog svom zahtjevu tužitelji su se oslonili na mišljenje eksperta (vještaka) za rukovanje opremom na dokovima g. Johna Gibbonsa. Njegovo izvješće postoji kao dokaz u postupku, a sud se na njega u odluci temeljito osvrće. U svom izvješću stručnjak je istaknuo da su iznosi koji se potražuju za autodizalicu za kontejnere i kolica sa doka prikladni (razumni). Popravljanje štete može se izvršiti u obliku zamijene oštećene opreme, alternativno kao isplata tržišne vrijednosti opreme u vrijeme njezinog gubitka.

Tuženi osporavaju ovlaštenje popravljanja štete u obliku zamijene oštećene opreme jer smatraju da nema dokaza kojim bi se potkrijepilo da su tužitelji stvarno zamijenili autodizalicu za kontejnere i kolica sa doka ili da su oni to uopće namjeravali učiniti. Tuženikovi odvjetnici su zatražili da se razjasni ovo pitanje. U rujnu 2002. obaviješteni su od tužiteljevih odvjetnika da nije moguće utvrditi je li oprema zamijenjena prije nego tužitelji budu imali mogućnost koristiti terminal u godini 1997. do kada je drugo društvo preuzelo korištenje (upravljanje) terminalom. Također, nema dokaza o tome kakav je financijski učinak gubitka opreme na tužiteljevo poslovanje.

Nadalje, tuženi smatraju da nije razumno da se gubitak mjeri na temelju troškova naknade zamijene opreme (*replacement cost*), te da zahtjev postavljen u tom smjeru treba odbiti, kao što je učinjeno u sličnom slučaju *The Maersk Colombo*, [2001] 2 *Lloyd's Rep.* 275. Oni prihvaćaju utvrđenje suda da treba isplatiti tržišnu vrijednost uništene opreme, ali tvrde da to ne iznosi više od 100,000 USD za autodizalicu za kontejnere, te više od 15,000 USD za kolica sa doka.

Tužitelji smatraju da je to pogrešno, te da su oni ovlašteni na popravljanje štete u obliku zamijene uništene opreme (*entitled to recover the replacement cost of the equipment*), ali ako tržišna vrijednost može nadoknaditi njihov gubitak, oni su ovlašteni na naknadu vrijednosti opreme u Saudijskoj Arabiji. Iznosi koje je prvostupanjski sud dosudio, prema mišljenju tužitelja, su iznosi koji pokrivaju cijenu rabljene opreme u Europi. Ne postoji proizvodnja, niti tržište (promet) takvom opremom u Saudijskoj Arabiji. Stoga oni smatraju da je sud trebao dosuditi popravljanje štete u obliku zamijene opreme. Tužitelji tvrde da je tržišna vrijednost opreme u Saudijskoj Arabiji izjednačena sa zamjenom opreme zbog toga što je potrebno prevesti opremu iz Europe i zaštititi je od tropske klime u Saudijskoj Arabiji.

Tuženici smatraju da je sud opravdano odbio zahtjev za naknadu štete u obliku zamijene opreme. Oni predlažu da se uvaži iskaz vještaka Mr. Gibbonsa, prema kojem stvari imaju vrijednost koju bi postigle na ponovnoj prodaji u Saudijskoj Arabiji, a to su iznosi dosuđeni od suda.

Postupak koji je trajao tri dana bio je minimalno usredotočen na pitanje odgovornosti. Sud je smatrao da su tuženi odgovorni prema uvjetima predviđenim u luci. Prema Saudijskom pravu pravila luke nameću strogu odgovornost za štetu poduzetnicima (korisnicima) terminala koja nastane korištenjem njihove opreme.

U nedostatku dokaza da su tužitelji zamijenili uništenu opremu ili da će to učiniti, drugostupanjski sud (*Court of Appeal*) smatra da nije prihvatljivo dosuditi iznos viši nego što je tržišna vrijednost uništene opreme. U skladu s time preinačena je prvostupanjska presuda i dosuđena je odšteta u iznosu od 115,800 USD.

Drugostupanjski sud se u odluci osvrnuo na slučaj "*The Maersk Colombo*", iako taj slučaj manje razmatra naknadu štete u obliku zamijene uništene opreme, on također ide u prilog naknade tržišne vrijednosti. U ovom slučaju tužitelji su bili operatori kontejnerskog terminala u Southamptonu. U jednu od njihovih dizalica je udario tuženikov brod, te je bila uništena tako da se više nije mogla popraviti. Šteta nije nadoknađena zamjenom dizalice zato što su prije nezgode tužitelji naručili dvije nove dizalice. Gubitak mogućnosti uporabe uništene dizalice za vrijeme dok nove dizalice nisu bile isporučene prouzrokovao je određene smetnje ali nema izmjerljivog financijskog gubitka. Usprkos tome, tužitelji su tražili naknadu štete u obliku zamjene oštećene dizalice (2.395 milijuna funti), a alternativno naknadu troškova kupovanja i prijevoza rabljene dizalice iz Sjedinjenih Američkih Država. Sud je međutim, jedino dosudio vrijednost preprodaje dizalice u Southamptonu (665,000 funti).

Drugostupanjski sud (*Court of Appeal*) potvrdio je prvostupanjsku presudu. Sud je zauzeo stajalište da je vlasnik "*prima facie*" ovlašten na naknadu štete u obliku tržišne vrijednosti njegove imovine, bez obzira je li namjerava izvršiti zamjenu opreme. Tržišna vrijednost ili vrijednost preprodaje određuje, odnosno pokazuje vrijednost i nema drugih standardnih mjera primjenjivih na ove okolnosti.

U sporu koji se ovdje prikazuje drugostupanjski sud je istaknuo da se ovaj slučaj tretira kao slučaj deliktne štete (*tortious destruction*), te da je tuženik dužan tužitelju naknaditi tržišnu vrijednost opreme bez obzira je li tužitelj namjeravao zamijeniti opremu ili ne. Sud je odredio visinu njezine vrijednosti na temelju dokaza, a to je vještačenje g. Gibbonsa. Također, je prihvaćeno da se određivanje visine vrijednosti treba izvršiti u vrijeme i na mjestu gdje je oprema uništena, a to je u Saudijskoj Arabiji.

U svezi s naknadom za autodizalicu, sud je usvojio mišljenje vještaka koji je utvrdio da bi se rabljena dizalica mogla kupiti na tržištu u Europi. Ta dizalica bi tada trebala biti rastavljena i u dijelovima prevezena, te ponovno sastavljena, što bi prouzročilo

dodatne troškove. Izvjesni troškovi bi nastali zbog potrebe zaštite stroja od tropske klime. Osiguranje i troškove prijevoza bi također trebalo pribrojiti tim troškovima. Znači, vrijednost toga stroja u Europi nema istu vrijednost kao u Saudijskoj Arabiji, zbog toga što se njegovoj vrijednosti trebaju pridodati troškovi prijevoza, troškovi uvoza i troškovi prilagodbe, tj. zaštite stroja od tropske klime.

Isto vrijedi i za kolica sa doka. Njihova vrijednost u Saudijskoj Arabiji je veća, jer je potrebno pribrojiti dodatne troškove za prilagodbu stroja na rad na tropskoj klimi, prijevoz i carinske troškove.

Drugostupanjski sud je usvojio žalbu i preinačio presudu na način da je tužiteljima dosudio iznos od 115,800 USD.

(Lloyd's Law Reports, Part 6 (2003) Vol. 2, p. 450)

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent

Jadranski zavod HAZU

Summary:

***CARRIER'S LIABILITY FOR DAMAGES ARISING FROM DESTRUCTION OF
THE EQUIPMENT FOR HANDLING THE CARGO ON DOCK***

Destruction of port handling equipment was recoverable as the cost of replacing the damaged equipment, alternatively as its market value at the time of the loss. There was not market for the equipment in Saudi Arabia. The value of such equipment in Europe could not be the same as its value in Saudi Arabia. Since the latter value had to reflect the fact that such equipment has had to be transported to and imported into Saudi Arabia, and tropicalized.

Claimants were entitled to recover the market or re-sale value of the equipment, whether or not they intended to replace it.