

ODGOVORNOST ZA OPASNOST OD ZAKAŠNJENJA U PRIJEVOZU ROBE MOREM

NJEMAČKI VRHOVNI SUD (BGH)

Presuda br. I ZR 140/22 od 20. travnja 2023.

Tužitelj je transportni osiguratelj osiguranika koji modulima kokpita oprema sva vozila koja proizvođač automobila V. proizvodi u Meksiku. Tužena logistička tvrtka obvezala se okvirnim ugovorom prevoziti dijelove potrebne za sklapanje automobila kopnenim putem u Bremen, gdje će ih ukrcati u kontejnere i prema točno određenim tjednim rasporedima otpremiti morskim putem u Meksiko. No jedan prijevoz morem nije mogao biti obavljen na vrijeme, o čemu je tuženik obavijestio osiguranika prije nastupa zakašnjenja. Tuženik je odbio organizirati zamjenski prijevoz zrakom, iako je bio nužan da se izbjegne nastup zakašnjenja i zastoj u proizvodnji automobila. Osiguranik je sam organizirao prijevoz zrakom i od tuženika tražio naknadu troškova. Za Savezni vrhovni sud nije bilo važno jesu li stranke sklopile posebne ugovore za kopneni prijevoz do Bremena i pomorski prijevoz do Meksika ili su sklopile jedinstveni ugovor o multimodalnom prijevozu. Budući da je poznato da je do zakašnjenja došlo na pomorskom dijelu, primjenjuje se pomorsko pravo. Ono ne sadrži posebne odredbe o odgovornosti za zakašnjenje, pa se primjenjuju opći propisi o zakašnjenju. Tuženik je zastupao stav da je dužnik u zakašnjenju tek nakon opomene vjerovnika koja mu se uputi poslije datuma dospijeca. No u ovom slučaju osiguranik nije uputio takvu opomenu. Opomena omogućuje dužniku da sagleda posljedice koje će imati zbog neispunjenja te ga potiče da odmah izvrši svoju obvezu. Svrha je opomene već postignuta sklapanjem ugovora s obvezom tjednih isporuka opreme, pa je Sud zauzeo stajalište da posebna opomena nakon dospijeca nije bila potrebna. Obveza je oštećenika da spriječi ili smanji štetu. Troškovi zračnog prijevoza bili su nužni za sprečavanje puno veće štete te se, kao i sama šteta koja je njima izbjegnuta, smatraju nadoknadivom štetom iz zakašnjenja. Nasuprot toj obvezi oštećenika, dužnost je štetnika da naknadi oštećeniku troškove njegovih mjera za smanjenje ili sprečavanje štete. Prema ovom općem načelu odštetnog prava, troškovi sprečavanja štete naknađuju se prema onoj osnovi tužbenog zahtjeva po kojoj bi se nadoknadila izbjegnuta šteta. U slučaju da je osiguranik propustio organizirati zračni prijevoz i time dopustio da dođe do štete iz zakašnjenja, tuženik je mogao prigovoriti da je osiguranik propustio spriječiti ili smanjiti štetu. Troškovi zračnog prijevoza, iako su nastali prije nego je zakašnjenje nastupilo, prouzročeni su opasnošću od zakašnjenja. Stoga nije bilo potrebno utvrditi je li osiguranik naručio zračni prijevoz tek pošto je tuženik došao u zakašnjenje. Ako se, kao u ovom sporu, mjere za sprečavanje ili smanjenje štete traže kao šteta nastala zbog zakašnjenja, nije bitno jesu li te mjere poduzete tek nakon nastanka događaja iz kojeg proizlazi odgovornost ili već ranije kao mjera opreza.

Činjenično stanje:

Tužitelj je jedini transportni osiguratelj tvrtke S. GmbH (u nastavku: osiguranik). Osiguranik oprema modulima kokpita sva vozila koja proizvođač automobila V. proizvodi u Meksiku. Tuženik je logistička tvrtka.

Osiguranik je sklopio okvirni ugovor s tuženikom koji se obvezao da će od 1. travnja 2016. godine prevoziti dijelove za sklapanje kokpita vozila iz drugih europskih zemalja kopnenim putem u Bremen, gdje će ih spakirati u kontejnere i otpremiti brodom u Meksiko.

U sklopu tog sporazuma, tuženik je početkom lipnja 2017. godine prevezao dijelove kokpita u Bremen i utovarivao ih u dva kontejnera za otpremu u Meksiko. U e-poruci od 30. lipnja 2017. godine, tuženik je obavijestio osiguranika da se kontejneri ne mogu ukrcati na kontejnerski brod »APL H.« u dvadeset petom kalendarskom tjednu (počinje 26. lipnja) zbog oštećenja stroja te će umjesto toga biti ukrcani na motorni brod »MS L.« koji kreće u dvadeset šestom kalendarskom tjednu (počinje 3. srpnja). Tuženik je 6. srpnja 2017. godine obavijestio osiguranika e-porukom da se kontejneri neće ukrcati na motorni brod »MS L.«, nego na motorni brod »MS B.« koji će isploviti u dvadeset sedmom kalendarskom tjednu (počinje 10. srpnja) i stići u Meksiko 25. srpnja 2017. godine.

Putem e-pošte, odnosno dvjema e-porukama od 6. srpnja 2017. godine, osiguranik je zatražio od tuženika da ispita ranije mogućnosti ukrcanja na brod ili da najhitnije potrebne dijelove otpremi zračnim prijevozom o vlastitom trošku. Tuženik je istoga dana odgovorio e-porukom kako nema smisla izvesti kontejnere iz terminala jer bi tada sve trajalo još duže. U e-poruci od 10. srpnja 2017. godine, tuženik je odbio zračnim prijevozom poslati najhitnije potrebne dijelove.

Osiguranik je tada angažirao špeditersku tvrtku G. koja je 20. srpnja 2017. godine obavila prijevoz zrakom i za to osiguraniku fakturirala iznos od 12.876,03 USD. Tužitelj je platio svom osiguraniku navedeni iznos, umanjeno za uštedene troškove pomorskog prijevoza u procijenjenom iznosu od 276,03 USD i umanjeno za franšizu od 5 %.

Tužitelj je podnio tužbu protiv tuženog u iznosu od 12.600,00 USD plus kamate. Tvrdio je da su zrakom prevezeni odabrani dijelovi istog tipa koji su bili nužni da se spriječi znatno skuplja obustava proizvodnje u tvornici Volkswagena u Meksiku, do koje bi došlo da su kontejneri stigli tek 25. srpnja 2017. godine. Osiguranik je ovlastio osiguratelja da traži odštetu, uključujući i iznos franšize.

Iz obrazloženja presude:

Osiguranik je opravdano tražio od tuženika da u srpnju 2017. godine brodom otpremi kontejnere s dijelovima opreme iz Bremena u Meksiko. Tuženik nije na vrijeme pružio uslugu koja se od njega tražila.

U slučaju spora primjenjuju se pravila općeg obveznog prava. Pri tome se ne mora utvrditi jesu li stranke, izvršavajući okvirni sporazum u vezi s dotičnim dijelovima opreme, sklopile jedinstveni ugovor o prijevozu robe korištenjem različitih prijevoznih sredstava (multimodalni prijevoz) u smislu paragrafa 452. Trgovačkog zakonika (u nastavku: HGB) (prijevoz kopnom do Bremena i prijevoz brodom do Meksika) ili su sklopile poseban ugovor za svaki dio prijevoza drugim prijevoznim sredstvom, uključujući prijevoz dijelova opreme iz Njemačke u Meksiko. U oba se slučaja primjenjuje pomorsko pravo (*Seefrachtrecht*). Budući da je izvjesno da je do zakašnjenja došlo na pomorskom dijelu, odgovornost tuženika utvrđuje se prema pomorskom pravu u skladu s paragrafom 452.a, prvom rečenicom HGB-a (poznato mjesto gdje je nastala šteta) i u slučaju ugovorenog multimodalnog prijevoza. Pomorsko pravo ne sadrži posebne zakonske odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu zakašnjenjem isporuke robe. Postoji li odgovornost, dakle, određuju opći propisi o zakašnjenju.

Iz činjenica koje je utvrdio Žalbeni sud proizlazi da je tuženik dužan uslugu prijevoza morao izvršiti prije 25. srpnja 2017. godine. Žalbeni sud nije utvrdio je li tuženik dostavio natovarene kontejnere primatelju u Meksiku ni kada je to učinio. U žalbi se navodi da su kontejneri tamo stigli na »MS B.-u« kako je i najavljeno 25. srpnja 2017. godine. No, čak i u tom slučaju, tuženik je prekasno ispunio svoje ugovorne obveze.

Paragraf 271. Građanskog zakonika (u nastavku: BGB) načelno određuje kada se duguje usluga koju mora pružiti dužnik. Nakon toga, vjerovnik može zahtijevati izvršenje odmah, a dužnik može izvršiti odmah ako rok ispunjenja nije određen niti se može izvesti iz okolnosti (paragraf 271., stavak 1. BGB-a). Ako je vrijeme određeno, u slučaju sumnje može se pretpostaviti da vjerovnik ne može zahtijevati ispunjenje prije tog roka, ali ga dužnik može izvršiti prije (paragraf 271., stavak 2. BGB-a). Osim toga, mora se primijeniti pravna definicija paragrafa 423. HGB-a koja se primjenjuje na prijevoz robe. Prema toj definiciji, prijevoznik je dužan isporučiti robu u dogovorenom roku ili, u nedostatku dogovora, u roku koji se razumno može dopustiti pažljivom prijevozniku uzimajući u obzir okolnosti (rok isporuke). Za razdoblje u kojem se mora pružiti dužna usluga prvenstveno je, dakle, mjerodavan ugovor između stranaka.

Okvirni ugovor sklopljen između osiguranika i tuženika ne sadrži izričite odredbe o tome kada se trebao izvršiti pomorski prijevoz koji duguje tuženik ni kada su se dijelovi opreme trebali isporučiti u Meksiko.

Žalbeni sud zaključio je, na temelju daljnjih dogovora stranaka okvirnog ugovora i okolnosti, da je tuženik, u svakom slučaju, bio dužan predmetne dijelove opreme isporučiti u Meksiku prije 25. srpnja 2017. godine. Kako je utvrdio Zemaljski sud, na što se poziva Žalbeni sud, tuženik je bio svjestan da je osiguranik dobavljač u automobilskoj industriji i da mu je važno pridržavati se preciznog vremenskog rasporeda. Kao što se može vidjeti iz upućivanja Žalbenog suda na tjedne preglede (*Timeline EXW Pick up-DAT Veracruz*) koji detaljno prikazuju tjedne cikluse isporuke, Žalbeni sud odobrio je način na koji je Zemaljski sud protumačio ugovorne odredbe stranaka prema kojima je postojala tuženikova obveza na isporuku svaki tjedan.

Suprotno stavu iz žalbe, Žalbeni sud time je utvrdio da je obveza isporuke tuženika dospjela 25. srpnja 2017. godine prije planiranog dolaska motornog broda »MS B.« u Meksiko. Ostaje otvoreno je li dospjeće već nastupilo na predviđeni datum dolaska kontejnerskog broda »APL H.« 13. srpnja 2017. godine. S obzirom na tuženikovu planiranu obvezu dostave svaki tjedan, isporuka motornim brodom »MS B.«, koji je u Meksiko stigao tek dva tjedna poslije, bila bi u svakom slučaju zakašnjela.

Tuženik je, dakle, svoju obvezu izvršio sa zakašnjenjem. Prema paragrafu 286., stavku 1., prvoj rečenici BGB-a, dužnik je u zakašnjenju nakon opomene vjerovnika koja mu je upućena jer je nastupio datum dospelja. Prema paragrafu 286., stavku 2. BGB-a, opomena zbog neispunjenja obveze nije potrebna u tamo navedenim slučajevima.

U ovom slučaju osiguranik nije uputio opomenu nakon dospelja obveze. Žalbeni sud polazio je od toga da osiguranik nije poslao opomenu nakon 13. srpnja 2017. godine, najranijeg mogućeg datuma za isporuku dijelova opreme u Meksiku. Osiguranikove e-poruke od 6. srpnja 2017. godine, u kojima je jasno rekao da očekuje ispunjenje isporuke, čak i zračnim prijevozom, predstavljali su opomene, no te su opomene dane prije roka dospelja. Ova ocjena nije opovrgnuta žalbom niti otkriva bilo kakvu pravnu pogrešku.

U odgovoru na žalbu uspješno se ističe da u ovom slučaju, suprotno stajalištu Žalbenog suda, nije bilo potrebno dati opomenu nakon dospelja. Prema paragrafu 286., stavku 2. BGB-a, opomena nije potrebna: 1) ako je vrijeme za ispunjenje obveze određeno kalendarski, 2) ako ispunjenju mora prethoditi neki događaj pa se vrijeme za ispunjenje određuje tako da se od tog događaja računa kalendarski, 3) ako dužnik ozbiljno i definitivno odbija izvršenje ili 4) ako je iz posebnih razloga, vodeći računa o interesima obiju strana, opravdan trenutni nastup zakašnjenja.

Može ostati neutvrđeno jesu li bili ispunjeni uvjeti iz paragrafa 286., stavka 2., brojeva 1., 2. ili 3. BGB-a. U ovom slučaju nije bilo potrebe da osiguranik pošalje opomenu nakon

dospijeća jer je prema paragrafu 286., stavku 2., broju 4. BGB-a trenutni nastup zakašnjenja bio opravdan iz posebnih razloga, vodeći računa o interesima obiju strana.

Opomena omogućuje dužniku da sagleda posljedice neispunjenja te ga potiče da odmah izvrši obvezu. Stoga posebna opomena vjerovnika može biti nepotrebna ako je svrha opomene već postignuta sklapanjem ugovora. Kad dužniku već iz ugovornih odredaba mora biti jasno da će morati prihvatiti posljedice ako se ne pridržava vremena u kojem je ispunjenje dogovoreno, vjerovnikova opomena je u dobroj vjeri nepotrebna jer bi predstavljala čistu formalnost. Čak i kad je riječ samo o opomeni, ona može biti nepotrebna ako dužnik najavi da će obvezu uskoro ispuniti, ali to ipak ne učini. U ovom je slučaju Žalbeni sud utvrdio da postoji nekoliko okolnosti koje opomenu čine nepotrebnom.

Ugovorne odredbe jasno su dale do znanja tuženiku da bi nepridržavanje planiranog vremena imalo nepovoljne posljedice za njega. Kako je utvrdio Žalbeni sud, tuženik je bio dužan obavljati tjedne isporuke. U tjednim pregledima, na koje se pozvao Žalbeni sud, navode se dani u kalendarskom tjednu kada tuženik dobiva tzv. odvozne listove (*pick-up sheets*), prema kojima na određene dane prikuplja dijelove opreme predviđene za taj tjedan, utovaruje ih u kontejnere i priprema za pomorski prijevoz. Navedeni tjedni pregledi predviđali su i određeno vrijeme za prijevoz morem. Iz ovoga je tuženik morao razaznati da su redovite isporuke klijentu u Meksiku i izbjegavanje zakašnjenja od velike važnosti za osiguranika. Stoga je tuženiku već kod njegove e-poruke od 30. lipnja 2017. godine, kojom osiguraniku javlja da nije moguć planirani utovar dva kontejnera na kontejnerski brod »APL H.«, trebalo biti jasno da neće moći poštovati zadani vremenski okvir. Još jasnije je to bilo kod e-poruke od 6. srpnja 2017. godine, kojom je obavijestio osiguranika da kontejneri, kako je isprva bilo planirano, nisu ukrcani na motorni brod »MS L.«, nego će biti ukrcani na motorni brod »MS B.« koji je trebao isploviti jedan kalendarski tjedan poslije.

Povrh toga, tuženik je kod obavijesti o početnom kašnjenju u otpremi dvaju kontejnera, znajući da je osiguraniku važno pridržavanje točnog rasporeda, najavio kako će se utovar izvršiti u dvadeset šestom kalendarskom tjednu na motorni brod »MS L.«. To predstavlja najavu skorog ispunjenja. Tako potvrđen rok tuženik nije poštovao, nego je obećao utovar u dvadeset sedmom kalendarskom tjednu.

Osim toga, osiguranik je zatražio od tuženika, doduše prije dospelja, da se pobrine za brži prijevoz određenih dijelova opreme. Nasuprot tomu, tuženik je u svojoj drugoj e-poruci od 6. srpnja 2017. godine, dakle isto prije dospelja, jasno dao do znanja da to nije u stanju učiniti. Prema nalazima Žalbenog suda, u toj je e-poruci tuženik naveo da bi sve trajalo još duže kad bi se kontejneri odvezli s terminala. Ako dužnik, kao u ovom slučaju, prije datuma dospelja izjavi da ne može ispuniti obvezu na vrijeme, zahtijevanje da nastup zakašnjenja ovisi o opomeni vjerovnika nakon dospelja bila bi prekomjerna formalnost jer je dužnik sam dao do znanja da neće moći ispuniti obvezu na vrijeme. Suprotno mišljenju Žalbenog suda, činjenica da posebni razlozi potječu iz vremena prije dospelja tužnikove obveze ne proturječi stavu da je opomena u ovom slučaju nepotrebna. Prema odredbi paragrafa 286., stavka 2., broja 4. BGB-a, za nastup zakašnjenja nepotrebna je samo opomena, ali ne i dospjeće obveze. Prema toj se odredbi ni dospjeće ne pomiče na ranije. Međutim, kao u ovom slučaju, ako posebni razlozi koji su se dogodili prije dospelja i dalje postoje do datuma dospelja, zakašnjenje nastupa odmah u skladu s paragrafom 286., stavkom 2., brojem 4. BGB-a.

Troškovi zračnog prijevoza mogu se nadoknaditi kao troškovi nužni za sprečavanje puno veće štete prouzročene zakašnjenjem, u smislu paragrafa 254., stavka 2., prve rečenice BGB-a, koja bi nastala nakon nastupa zakašnjenja da osiguranik nije poduzeo odgovarajuće mjere.

Troškovi prouzročeni zračnim prijevozom, kao i šteta koja je njima izbjegnuta, smatraju se nadoknadivom štetom iz zakašnjenja u skladu s paragrafom 280., stavcima 1. i 2., u vezi s paragrafom 286. BGB-a.

Nasuprot obvezi oštećenika da smanji ili spriječi štetu stoji dužnost štetnika da oštećeniku naknadi troškove njegovih mjera za smanjenje ili sprečavanje štete. Prema ovom općem načelu odštetnog prava, koje se primjenjuje bez obzira na osnovu tužbenog zahtjeva, troškovi sprečavanja štete naknađuju se prema onoj osnovi tužbenog zahtjeva po kojoj bi se nadoknadila izbjegnuta šteta. Uz naknadu troškova može se zatražiti i ispunjenje obveze.

U skladu s time, tuženik je dužan nadoknaditi troškove zračnog prijevoza kao štetu prouzročenu zakašnjenjem. U slučaju da je osiguranik dopustio da dođe do štete iz zakašnjenja zbog zakašnjele isporuke dijelova opreme i da je za tu štetu tražio naknadu od tuženika, ovaj bi mogao prigovoriti da je osiguranik propustio, protivno paragrafu 254., stavku 2., prvoj rečenici BGB-a, spriječiti ili smanjiti štetu koliko je to bilo moguće i razumno.

Suprotno stajalištu žalbe, mogućnost nadoknade troškova koje je osiguranik imao radi izbjegavanja štete nije u suprotnosti s činjenicom da ti troškovi nisu prouzročeni zakašnjenjem tuženika. Troškovi zračnog prijevoza koje je imao osiguranik poslužili su da se izbjegne nastanak posljedične štete – prekid proizvodnje kod osiguranikova klijenta u Meksiku, za što bi osiguranik bio odgovoran zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze i za što bi naknadu mogao tražiti od tuženika. Iz pravnih se razloga smatra da su troškovi izbjegavanja takve štete primjereno kauzalno prouzročeni zakašnjenjem. Stoga nije potrebno utvrditi je li osiguranik naručio zračni prijevoz tek pošto je tuženik došao u zakašnjenje. Ako se, kao u sporu, mjere za sprečavanje ili smanjenje štete traže kao šteta nastala zbog zakašnjenja, tada nije bitno jesu li te mjere poduzete tek nakon nastanka događaja iz kojeg proizlazi odgovornost ili već ranije kao mjera opreza.

Zaključci suda:

- 1) Ako dužnik prije dospijeća izjavi da ne može ispuniti obvezu na vrijeme, bila bi puka formalnost da se nastup zakašnjenja uvjetuje opomenom vjerovnika nakon dospijeća koju dužnik, prema vlastitim izjavama, i tako ne može ispoštovati. U takvom je slučaju opomena nakon roka nepotrebna.
- 2) Vjerovnik može od dužnika tražiti naknadu troškova nužnih da se šteta spriječi umjesto traženja naknade za veću štetu zbog zakašnjenja koja bi nastala nastupom zakašnjenja da vjerovnik nije poduzeo potrebne mjere.

Bilješka:

Moguće je da bi neki drugi sud drugačije ocijenio ovu situaciju. Naime, tužena logistička tvrtka obvezala se isporučivati automobilske dijelove prema tjednim rasporedima morskim putem u Meksiko, pa se od nje nije moglo tražiti da ih preveze zračnim putem. Sud je ispravno utvrdio da je osiguranik bio ovlašten i obvezan spriječiti nastanak veće štete. No prema takvom tumačenju ugovora, tuženik mu nije bio dužan nadoknaditi troškove koje je pritom imao, odnosno troškove zračnog prijevoza. Prema drugom scenariju, da osiguranik nije sam organizirao prijevoz zrakom, šteta nastala zbog zastoja u proizvodnji bila bi neusporedivo veća od troškova zračnog prijevoza. Tuženik bi tako izvršio svoju obvezu prijevoza morem prema ugovoru, ali sa zakašnjenjem, za koje bi prema njemačkom pravu sigurno odgovarao. Postavlja se pitanje, je li bi tuženik uspio s argumentom da osiguranik nije ispunio svoju dužnost sprečavanja štete. Da je tako sagledao posljedice svog odbijanja, tuženik bi vjerojatno rado pristao na snošenje troškova prijevoza zrakom.

Dr. sc. Vesna Polić Foglar, konzultantica
gbf Rechtsanwälte, Zürich

Summary:

LIABILITY FOR THE DANGER OF DELAY IN THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA

The German Federal Court of Justice (BGH)

I ZR 140/22 of 20 April 2023

The plaintiff is the transport insurer of a policyholder which equips all vehicles manufactured by car manufacturer V. in Mexico with cockpit modules. The defendant, a logistics company, in a framework contract, undertook to transport the parts necessary for the assembly of cars by land to Bremen, load them into a container there, and send them by sea to Mexico according to precisely defined weekly schedules. However, one voyage by sea could not be carried out on time, about which the defendant informed the policyholder before the delay occurred. The defendant refused to organise replacement air transport, necessary to avoid the occurrence of delays and a stoppage in car production. The policyholder organised the air transport itself and asked the defendant to reimburse the cost. For the German Supreme Court, it was not important whether the parties concluded separate contracts for land transport to Bremen and for sea carriage to Mexico, or whether they concluded a single contract on multimodal transport for the whole journey. Since it is known that the delay occurred on the maritime leg, maritime law applies. This law does not contain special provisions on liability for delay, so the general regulations on delay apply. The defendant argued that the debtor is in arrears only after the creditor's notice is sent to him after the due date. In this case, the insured did not send such a notice. The purpose of the notice is to enable the debtor to see that non-fulfilment would have consequences and to encourage him to fulfil the obligation immediately. In this case, the purpose of the notice was already achieved by concluding a contract with the obligation of weekly deliveries of equipment, so the Court took the position that a special notice after the due date was not necessary. It is the obligation of the injured party to prevent or reduce the damage. The costs of air transport were necessary to prevent much greater damage. These costs, as well as the damage they avoided, are considered compensable damage from delay. Against this obligation of the injured party stands the duty of the party which caused the damage to compensate the injured party for the costs incurred to mitigate the damage. Based on this general principle, the costs of preventing damage must be compensated according to the same basis of the claim, according to which the avoided damage would have been compensated. If the policyholder had failed to organise the air transport and thereby allowed the delay damage to occur, the defendant could have complained that the policyholder had failed to prevent or reduce the damage. Air freight costs, although incurred before the delay occurred, are caused by the danger of delay. Therefore, it was not necessary to determine whether the policyholder ordered air transportation only after the defendant was already in delay. If, as in this case, measures to prevent or reduce damage are sought as damage caused by delay, it does not matter whether these measures were taken only after the occurrence of the event from which responsibility arises or earlier as a precautionary measure.