

utvrdi da razlika između pošiljke i naznačenja u tovarnom listu ne odgovara stvarnosti, tada željeznica može naplatiti troškove provjeravanja, kolsku dangubninu i ležerinu, kao i primijeniti tarifne sankcije.

Po nađodjenju ovog suda, kako je već neprijed rečeno, navodjenje i oznake robe u predmetnom slučaju s naznskom "delovi drumskih vozila" ne mogu zavesti u bludnju tužiteljeva službenika da primijeni pogrješnu tarifu, jer tužiteljev službenik kao stručna osoba i poznavalac tarife zna kad se govori o "delovima drumskih vozila", da se pod dijelovima cestovnih vozila imaju smatrati dijelovi koji nisu u tarifi na drugom mjestu navedeni, pa stoga skraćeno navodjenje "delovi drumskih vozila" ne može se tumačiti kao nepotpuno, nejasno, ili netačno naznačivanje robe, koja je predana na prijevoz.

Konačno valja istaći, da je prvostepeni sud pravilno uzeo da tužitelj nema prava prilikom naknadne kontrole tovarnih listova stavljati u pitanje sadržinu pošiljke, jer na to upućuje jasno i čl.65, koji određuje da željeznica u svako doba dok se pošiljka nalazi kod nje može izvršiti odnosno provjeravanje, i da je dužna, ako provjeravanje vrši, pozvati pošiljaoca ili primaoca. Drugačije provjeravanje pošiljke nije ni moguće, a najmanje na način kako si to prisvaja tužitelj.

Obzirom na izloženo valjalo je presuditi kao u dispozitivu.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 9.XII 1963.

Vijeće: Zvone Rihtman, dr Vladislav Brajković, dr Emilije Pallua

Prijevoz stvari morem - Osiguranje tereta - Odgovornost brođara - Sposobnost brođa za plovidbu - Brođar ne odgovara za štetu nastalu višom silom, ako ta šteta nije posljedica propusta njegove dužne pažnje da prije početka putovanja osposobi brođ za plovidbu - Postojanje svjedodžbe o klasi nije samo po sebi dokaz da je brođ bio sposoban za plovidbu - Brođar može sposobnost brođa dokazivati uz postojanje svjedodžbe o klasi i naknadnim vještačenjem eksperata koji su u luci određišta pregledali brođ

Tužitelj je osigurao teret sirovog kaučuka, ukrcan na tuženikov brođ "Velebit" radi prijevoza morem iz Bangkoka u Rijeku. Putem je teret oštećen zbog prodora morske vode u brođsko

skladište, pa je tužitelj isplatio svom osiguraniku utvrđenu štetu u iznosu od Din 3,626.280.-

Tužitelj tužbom traži da mu tuženik regresno isplati spomenuti iznos, jer na njemu kao vozeru leži odgovornost za nastalu štetu.

Tuženik otklanja svoju odgovornost za štetu. Tvrdi da je šteta nastala u periodu između 11,12,25,26. i 27.VII 1962, kad je brod na putovanju iz Japana u Rijeku naišao na nevrijeme, pa je trzanje broda prouzrokovalo da se rezervni propeler, smješten u zdencu broda, pomaknuo iz svog ležaja i probio limeno dno zdenca, koje je ujedno bilo paluba skladišta gdje je bio uskladišten teret kaučuka. Tako je došlo do prodora morske vode, koja se je prelijevala zbog nevremena preko palube broda u brodsko skladište. Tuženik smatra da se radi o slučaju više sile, za koju u smislu čl.54 st.2 Zakona o ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova /ZUIPB/ brodar ne odgovara. Predlaže da se tužitelj s tužbenim zahtjevom odbije.

Iz pregledanih isprava slijedi da je teret pretrpio štetu od morske vode, koja je u toku nevremena prodrila u brod kroz otvor nastao udarcem rezervnog propelera, koji se pomakao iz svog ležišta. Da bi dokazao da ne odgovara za štetu, brodar se pozvao na nevrijeme prema unosima u brodski dnevnik za kritične dane, u koji je zapovjednik upisao dan po dan zapažanja o snazi oluje na koju je brod naišao, i na teškoće plovidbe koje su mu odatle nastale. Napose je zapovjednik dana 12.VII i ponovo 26. i 27.VII 1962. upisao u dnevnik da sumnja da je u skladišta broda prodrila voda. Protiv dokaza iz broskog dnevnika tužitelj je imao pravo i mogućnost da vodi protudokaz pribavljenjem odgovarajućeg izvještaja hidrometeoroloških ustanova. Tužitelj se tim pravom nije koristio. Ima se stoga uzeti da je brodar dokazao da je brod na putovanju naišao na nevrijeme, koje je u broskom dnevniku konstatirano, a koje ga ekskulpira u pogledu štete na teretu, koju je ono prouzročilo /čl.54.st.2 ZUIPB/.

Međutim s obzirom na činjenicu da je u ovom spornom slučaju morska voda prodrila u brod kroz otvor koji je nastao udarcem rezervnog propelera u dno zdenca, tužitelj je zahtijevao da tuženik dokaže da je brod prije putovanja osposobio za plovidbu pažnjom na koju je uređan brodar obvezan. U vezi s time tužitelj je predložio da se vještačenjem utvrdi da li je položaj rezervnog propelera prije početka putovanja odgovarao sposobnosti broda za plovidbu.

Zahtjev tužiteljev da se ustanovi da li je brod prije polaska na putovanje bio osposobljen za plovidbu temelji se na čl. 36 ZUIPB i na odredbi čl.24 Uredbe o posadi brodova trgovačke

mornarice FNRJ. Tuženik se u dokaz ove okolnosti pozvao na činjenicu da je brod prije polaska na put bio u punoj klasi L.R.O.S., a osim toga i na mišljenje i nalaze vještaka, koji su pregledali brod nakon njegova dolaska u luku odredišta.

Sud je našao da je tuženik uspio s dokazom da je brod prije početka putovanja ispunio uvjete iz čl.36 ZUIPB, pa nije proveo dokaz vještačenjem, što je predložio tužitelj.

Sam poziv na činjenicu da je brod prije polaska na put imao punu klasu priznatog registra još ne pruža dovoljnu osnovu za tvrdnju da je on bio doista osposobljen za plovidbu u pogledu onih dijelova na koje se klasa odnosi. Činjenica je da postojanje klase ne može isključiti da je na brodu tokom plovidbe vršene nakon primjene klase moglo doći do promjena koje ga ne čine sposobnim za plovidbu, i koje je brodar dužan otkloniti prije početka putovanja. U ovom spornom slučaju brod je već gotovo tri i pol godine imao punu klasu, pa je stoga brodar bio obavezan pretpostaviti mogućnost da je na brodu moglo doći do promjena koje treba otkloniti. Međutim iz nalaza brodogradjevnih stručnjaka, koji su u parnici pročitani kao dokazne isprave, sud je zaključio da u ovom spornom slučaju nije došlo prije početka putovanja do takvih promjena, ukoliko se to odnosi na položaj rezervnog propelera, nego da je promjena nastala u toku putovanja. Ovo sud temelji na tome što je stručnjak ustanovio da je središnji vijak za pritezanje propelera uz pregradu iskrivljen, lančane obujmice odskliznute, a drvena zaštita ispod oba donja krila udarcem zgnječena i napukla, a sve ovo stručnjak pripisuje valjanju i posrtanju broda, a posebno trzajima stražnjeg dijela broda pod djelovanjem nevremena u danima 11,12,25,26. i 27.VII 1962. Inspektor u svom certifikatu od 14.IX.1962. također smatra da se šteta nastala udarcem propelera na dno zdenca može razumno pripisati uzrocima navedenima u brodskom dnevniku. I on konstatira da je središnji pričvrtni vijak savijen.

Prema tome sud uzima za dokazano da je rezervni propeler prije početka putovanja, u toku kojeg je došlo do štete, bio uredno pričvršćen, i da je brod što se tiče položaja rezervnog propelera bio sposoban za plovidbu. Tek tokom putovanja, i to u danima oluje koju je zapovjednik registrirao u brodskom dnevniku, došlo je zbog snažnih trzaja brodske krme, izazvanim izlaženjem propelera iz mora, do savijanja središnjeg pričvrtnog vijka, a zatim do iskliznuća lančanih obujmica, i kao posljedica tih uzroka do udara krila rezervnog propelera o dno zdenca, pa tako i do otvora kroz koji je more prodrlo u skladište i oštetilo teret.

S obzirom na postojanje citiranih dvaju stručnih nalaza, koji zaslužuju punu vjeru, sud nije našao za potrebno da se u pogledu tih činjenica izvodi još jedno vještačenje.

Valjalo je dakle, na temelju izvedenih dokaza, ustanoviti da je brodar ukrcao teret na brod koji je prije početka putovanja bio osposobljen za plovidbu, a da je do štete došlo uslijed olujnog nevremena, za koje tuženik ne odgovara. Trebalo je stoga tužbu odbiti uz obvezu da tužitelj tuženiku naknadi parnični trošak.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 25.I 1964.

Vijeće: Zvone Rihtman, dr Natko Katičić, dr Emilije Pallua

Prijevoz stvari morem - Oštećenje tereta - Nadležnost suda - Cesijska koju primalac daje osiguratelju - Zastara - Požar - Oluja - Jugoslavenski sud je nadležan za sporove o prijevozu stvari morem, ako se teret mora, prema ugovoru, iskrcati u SFRJ - Zastara iznosi godinu dana od dana završetka iskrcaja tereta - Zastara nije nastupila ako je tužba predana na poštu istog datuma godinu dana nakon što je teret iskrcao - Tužitelj - osiguratelj aktivno je legitimiran i kad svoju legitimaciju dokaže cesijom u toku postupka - Brodar ne odgovara za štetu nastalu požarom ako mu tužitelj ne dokaže njegovu osobnu krivnju - Kao šteta prouzrokovana požarom smatra se i šteta nastala njegovim gašenjem - Brodar odgovara za štetu prouzrokovanu olujom koja nema obilježja više sile - Vjeter jačine 54 km/h zimi u Biskajskom zaljevu nije viša sila - Postojanje svjedodžbe o klasi nije dokaz da je brod bio sposoban za plovidbu i za očuvanje tereta - Zapovjednik ne može odbiti primanje protesta o oštećenju tereta navodom da mu jezik na kojem je protest sastavljen nije poznat, jer se može poslužiti tumačem - Kad se teret iskrcaje na temelju ugovorne klauzule da se iskrcaj vrši "slobodno od rizika i tereta na brod", primalac je dužan dokazati da su vreće u kojima je teret uvrećan bile poderane prije iskrcaja

Prema teretnici broj 132/29 od 20.II 1961, izdanoj u Wismaru, Njemačka Demokratska Republika, tuženik je brodom "Aguila" prevezao 70.376 vreća s 5.278.000 kilograma šećera iz Wismara u Koper. Na odredištu je konstatirano da je šećer oštećen ovlaženjem morakom i slatkom vodom, požarom i rasipanjem.