

stivador uskladištenjem robe u onako nesigurnom skladištu postupio grubom nepažnjom. Ovakovih stajališta ima u teoriji i praksi, samo gornja presuda stivadorovu grubu nepažnju iznosi kao jedan razlog više u prilog svoga stajališta, iz čega proizlazi da bi sud brođara obvezao na naknadu štete i pod pretpostavkom da se o gruboj nepažnji nije radilo.

Što se tiče direktne stivadore odgovornosti prema korisniku prijevoza, pojedini sudovi zauzimaju različita stajališta. Prema nekima stivador odgovara direktno korisniku prijevoza po načelu akvilijanske tužbe, a drugi smatraju da stivador odgovara samo onome s kim je sklopio ugovor. U gornjoj presudi je to bio brođar. Treba naglasiti da i pod pretpostavkom stivadorove direktne odgovornosti korisniku prijevoza stivador samim tim ne postaje strana ugovora o prijevozu. Njegova odgovornost isključivo je vanugovorne prirode.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Seine

Presuda od 30.IV 1964.

Grace Kennedy and Co. Ltd. i
Sté The Sea Insurance Co. Ltd.
c/a Cie générale transatlantique i Sté Flensburger Schifsparten
Vereinigung

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brođara - Time-charter - Protest - Subrogacija osiguratelja - Osiguratelj koji tuži zajedno s osiguranikom koji nije dokazao da je isplatio osigurninu nema aktivne legitimacije - Ako je protest o oštećenju tereta podnesen nakon propisanog roka, primalac mora na siguran način dokazati da je šteta nastala tokom prijevoza - Vlasnik broda koji je brod dao u time-charter ne odgovara za štetu ako je teretnica izdana u ime time-charterera

Brođar je primio na prijevoz 487 bala papira. Roba je ukrcana u Anversu, a iskrcana u Kingstonu /Jamaika/. Brođar je brod uzeo u time-charter. Primalac tuži brođara i brodovlasnika za naknadu štete za oštećenih 60 bala papira. Uz primaoca tužbu podiže i osiguratelj. U pogledu osiguratelja brođar podiže prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije. Navodi da u vrijeme podnošenja tužbe, kako to proizlazi iz cesione isprave koju je primalac dao osiguratelju, osiguratelj još nije bio primaocu - svom osiguraniku, nadoknadio štetu. Što se tiče primaoca broda navodi da mu nije

na vrijeme podnesen protest. To je učinjeno tek nakon 15 dana od dana preuzimanja robe. Nadalje da u vrijeme iskrcaja tereta bale nisu pokazivale nikakove znakove oštećenja. Naknadno sastavljeni zapisnik o šteti, na temelju kojega tužitelji dokazuju svoj tužbeni zahtjev, njega ne obvezuje, jer je načinjen u njegovoj odsutnosti. Osim toga ni iz samog zapisnika ne proizlazi da je roba oštećena upravo u vrijeme prijevoza. Obzirom na ovakvo činjenično stanje smatra da bi primalac morao na siguran način dokazati da je roba oštećena tokom prijevoza.

Sud je tužbu jednoga i drugoga tužitelja odbio iz ovih bitnih razloga:

Iz sastavljenog zapisnika ne proizlazi da je šteta nastala tokom prijevoza. Dapače, prije se daje zaključiti da je nastala nakon iskrcaja. Na ovaj zaključak upućuje i činjenica da je primalac u svojstvu brodarkovog agenta prije sastavljanja zapisnika o šteti brodaru uputio pismo u kojem navodi da je za neka manja oštećenja kriv brod. Ne spominje dakle oštećenja koja utužuje u ovom sporu. U čl.2. općih uvjeta teretnice bila je navedena klauzula da će se iskrcaj izvršiti, prema izboru brodarka, pod čekrk ili na obalu, na trošak i rizik primaoca, koji neće imati prava zahtijevati naknadu štete ni od brodarka ni od zapovjednika. Prema stajalištu suda ova klauzula opće je priznata, a i dopuštena na temelju čl.7 Konvencije o teretnici od 1924, koja u ovom sporu dolazi do primjene. Prema tome, zaključuje sud, nema temelja da se brodar učini odgovornim za utuženu štetu.

Sud je oslobodio odgovornosti i brodarkovlasnika. Teretnicu je izdao time-charterer. U njoj se nikako ne spominje brodarkovlasnik. Prema tome on nije ni stranka ugovora o prijevozu, pa ne može ni biti odgovoran iz ugovornog odnosa.

Osigurateljeva tužba je odbijena iz razloga koje je naveo tuženik, naime da nije dokazano da je on isplatio osigurninu, pa prema tome nema u ovom sporu nikakvoga direktnog, aktuelnoga i sigurnog interesa.

/DMF, 1965, str.236/

B.J.

Bilješka. - Sud je u gornjoj presudi zauzeo slijedeća osnovna stajališta:

1/ Osiguratelj koji ima cesionu ispravu izdanu od primaoca - svoga osiguranika nema aktivne legitimacije ako ne dokaže da je platio osigurninu. Ne bi se mogli složiti s ovako ostrim stajalištem. Prema načelima građanskog prava primalac može svoje zahtjeve iz ugovora o prijevozu ustupiti trećim oso-

bama pa i svomu osiguraniku. U konkretnom slučaju situacija je bila specifična u toliko što je, uz osiguratelja - cesionara, tužio i primalac. Sigurno je da jedan i drugi ne mogu tužiti za isti iznos i na temelju jedne te iste pravne osnove. Ovo bi bio, po našem mišljenju, pravi razlog radi kojega je sud trebao uskratiti aktivnu legitimaciju jednom ili drugom tužitelju. Međutim sud u gornjoj presudi to nije naveo. Drugo je pitanje kome je tu legitimaciju trebalo uskratiti. Po načelu građanskog prava pravo na tužbu ima cesionar-osiguratelj, jer kad je cedent jednom svoje pravo ustupio, ne može ga samovoljno opozvati. Međutim izgleda da je u ovom slučaju primalac izdao cesionu ispravu pod uvjetom da mu bude isplaćena osigurnina. Ako je to slučaj, prednost na tužbu ima primalac, jer se nisu ostvarili uvjeti za ustup prava na osiguratelja koji proizlazi iz cesione isprave.

2/ Sud priznaje valjanost klauzuli kojom brodar isključuje svoju odgovornost za štetu na robi nakon iskrcaja. Za razliku od presude navedene na str. 54 ovoga broja ove publikacije, ne ulazi u ispitivanje stivadorove krivnje, što smatramo da je potpuno opravdano.

3/ Brodovlasnik koji je dao brod u time-charter ne odgovara primaocu ako je teretnica izdana u ime time-charterera. O ovome se u teoriji i praksi vodi spor, a naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova čini u svakom slučaju odgovornim osobu koja je dala brod u time-charter, smatrajući ju brodarom.

4/ Ako primalac zakasni s ulaganjem protesta, mora dokazati da je šteta nastala tokom prijevoza. Ni s ovim stajalištem ne bismo se mogli u potpunosti složiti. Ulaganje protesta, naime, ne utječe na teret dokazivanja da je šteta nastala tokom prijevoza, nego da li je prilikom iskrcaja roba bila u onakvom stanju i količini kao što to proizlazi iz teretnice. Teret dokazivanja da li je šteta nastala tokom prijevoza zavisi o tome da li je izdana čista ili nečista teretnica, i to bez obzira da li je uopće i kada protest podnesen.

U ovom pogledu mogu postojati slijedeće situacije:

a/ Izdana je čista teretnica.

aa/ Kad je protest na vrijeme podnesen, nastaje pretpostavka da su tačni primaočevi navodi u pogledu stanja tereta i njegove količine u času primanja. Budući da čista teretnica govori u prilog primaocu, brodar će morati dokazati da je primio onoliko tereta i u onom stanju u kojem ga je predao. Npr. ako je u teretnici navedeno da je brodar primio

10.000 tona pšenice, a primalac protestira za manjak od 500 tona, brodar će morati dokazati ili da nije tačan navod primačev da mu nedostaje 500 tona, ili da je primio na prijevoz 9.500 tona robe;

bb/ Ako je protest izostao ili je zakasnio, nastaje pretpostavka u brodarovu korist da je predao onoliko tereta i u onom stanju kako to proizlazi iz teretnice. Primalac će morati dokazati da nije primio teret kao što je to u teretnici navedeno, nego manje ili u gorem stanju. Ako to ne dokaže, neće uspjeti sa svojim zahtjevom. U pretpostavci da je s dokazom uspio, brodar će se ipak, među ostalim, moći osloboditi odgovornosti ako dokaže da je primio onoliko tereta i u onom stanju kako ga je predao. Npr. ako je u teretnici navedeno da je brodar primio 10.000 tona pšenice, nastaje pretpostavka da je i predao ovu količinu. Primalac mora dokazati manjak od 500 tona. Ako u tome uspije, brodar će, kao i u gornjem slučaju, morati dokazati da je primio 9.500 tona robe, a nikako nije primačeva dužnost dokazivati da je manjak nastao tokom prijevoza.

b/ Izdana je nečista teretnica.

aa/ Pod pretpostavkom da je protest na vrijeme podnesen, brodarova pozicija je što se tiče količine i stanja iskrcanog tereta ista kao i u slučaju a/aa. Nastaje pretpostavka da je tačno ono što tvrdi primalac. Brodar će morati oboriti primačevu tvrdnju, a ako to ne uspije, mora se pozvati na nečistu teretnicu i zatražiti od primaoca da dokaže da je teret primljen na prijevoz kako to proizlazi iz teretnice. Npr. brodar je u teretnici opravdano naveo da je primio navodno 10.000 tona pšenice. Primalac protestira za manjak od 500 tona. Nastaje pretpostavka da je brodar predao 9.500 tona tereta. Brodar može ili oboriti ovu pretpostavku, ili navesti da je primio na prijevoz 9.500 tona pšenice, pa je primačeva dužnost dokazati da je manjak nastao tokom prijevoza. Ako primalac ne uspije ovim dokazom, neće imati prava na naknadu štete.

bb/ Ukoliko je protest zakasnio ili izostao, nastaje pretpostavka kao u slučaju a/bb. Pretpostavlja se naime da je brodar predao teret kako je navedeno u teretnici. Primalac mora oboriti ovu pretpostavku. Ako ju obori, brodar se opet može pozvati na nečistu teretnicu, pa će u tom slučaju primalac morati dokazati da je brodar primio onoliko tereta i u onom stanju kako to proizlazi iz teretnice. Drugim riječima da je manjak nastao tokom prijevoza. Npr. ako u teretnici stoji da je brodar primio navodno 10.000 tona pšenice, primalac će morati dokazati da je primio 500 tona manje, i ako to dokaže, morat će na brodarov zahtjev dokazati i to da je brodar primio na prijevoz 10.000 pšenice.

B.J.