

Tužitelju pristoji pravo da traži od tuženika naknadu osigurane štete od OZ-a (što je tuženik već i učinio), ili naknadu štete od vozara - sve to u svoje ime a za račun tužiteljev - ili da mu tuženik preda sve potrebne isprave za ovo uz valjanu cesiju. Činjenica da tužitelj nema aktivne legitimacije za izravnu tužbu protiv vozara, ne može iz navedenih razloga ništa izmijeniti na ovom pravnom stanju. U vezi s naplatom štete od OZ-a tužitelj bi protiv tuženika mogao istaknuti zahtjev samo na plaćanje iznosa koji je tuženik realizirao s toga naslova (po odbitku tuženikovih troškova), no tužitelj nije u tom pravcu ništa utvrdio, niti u toku prvostepenog postupka, a niti u žalbi.

M.S.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 23.VI 1967.

Vijeće: Gabro Badovinac, Mirko Braida, ing. Stanko Šilović

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Šteta prouzrokovana požarom na brodu - Za ovu štetu brodar ne odgovara, osim ako je požar prouzrokovao njegovom vlastitom krivnjom - Ne radi se o brodarovoj osobnoj krivnji ako je nalog za popravak broda, koji je popravak prouzrokovao požar, dao zapovjednik broda - Brodar će ipak biti odgovoran ako je šteta prouzrokovana požarom posljedica propuštanja zapovjednikove dužne pažnje, ili dužne pažnje drugoga nadležnog člana posade, da se poduzmu potrebne mjere u svrhu očuvanja tereta od požara

Tužitelj je osiguravajući zavod koji je primaocu tereta nadoknadio štetu, a tuženik je brodar koji je prevezao teret šećera.

Medju strankama je nesporno:

- da je tuženi svojim brodom "Swift river" po teretnici broj 1 od 13.IV 1964. ukrcao i preuzeo na prijevoz 208.966 vreća šećera iz luke Havana u luku Split;
- da je izdao za ukrcani teret čistu teretnicu;
- da je prilikom prispjeća broda u luku Split, a u toku pripreme za iskrcavanje tereta, padom jedne samarice bila oštećena oplata palube broda, i to skladišta broj IV u kome se nalazio ukrcani teret šećera;

- da je zapovjednik broda dao nalog brodogradilištu "Jadran" iz Splita da izvrši popravak samarice i oštećene palube iz skladišta broj IV u kome se nalazilo ukupno 37.462 vreće šećera;

- da je prilikom popravka palube upotrijebljen aparat za autogeno zavarivanje;

- da šećer iz oštećenog skladišta broj IV prije početka radova na zavarivanju nije bio iskrcan niti ulonjen;

- da je djelovanjem vatre iz aparata za autogeno zavarivanje i iskri koje su nastale u toku zavarivanja došlo do zapaljenja šećera u skladištu broda;

- da se nakon izbijanja požara pristupilo gašenju požara vodom;

- da je nakon ugašenog požara iskrcana iz broda čitava količina šećera;

- da je nakon izvršenog iskrcaja predan brodaru protest za manjak i oštećenje šećera;

- da je nakon izvršenog pregleda i utvrđivanja oštećenih količina utvrđeno da je ukupno oštećeno ili manje isporučeno šećera u vrijednosti od USA \$ 36.673,74;

- da troškovi oko ustanovljenja šteta i otklanjanja nedostataka te utvrđivanja iznose n.din. 20.516,93;

- da je isporučen manjak od 1.000 vreća šećera, a ostala količina šećera u ukupnom iznosu od 180.556,75 kg da predstavlja manjak uslijed oštećenja i deprecijacije u ukupnoj vrijednosti od 34.630,79 USA \$, i da vozarina za odnosni šećer iznosi 2.148,63 USA \$.

Sporno je medju strankama:

- da li je tuženi odgovoran za štetu na šećeru koja je nastala kao posljedica požara;

- da li je manjak od 1.000 vreća šećera nastao uslijed požara tj. izgorio, ili je nastao na drugi način; i

- da li je brodar odgovoran za štetu i manjak šećera uslijed deprecijacije koji je predan kao oštećen od vlage, zagadjenja naftom i ostalim oštećenjima, a koja količina šećera nije bila ukrcana u skladište broj IV, koje je bilo zahvaćeno požarom.

U toku spora tužitelj tvrdi i dokazuje da je tuženi brodar odgovoran za nastalu štetu na šećeru kako onom koji je bio zahvaćen vatrom i požarom u skladištu broj IV, tako i za ostale količine šećera koje su bile oštećene ili zagadjene, a nisu bile u skladištu broj IV niti zahvaćene požarom.

Tuženi nasuprot u odgovoru na tužbu i u toku spora ističe da tuženi brodar ni u kom slučaju, a u smislu važećih propisa Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, kao i odgovarajućih propisa Međunarodne konvencije o izjednačenju izvjesnih pravila o teretnici, nije odgovoran za štetu koja je nastala kao posljedica požara, pa prema tome napose da nije odgovoran za štetu koja je utvrđena na manjku i oštećenju šećera u skladištu broj IV u ukupnom iznosu od 9.722,30 USA \$, kako tu štetu označuje tužitelj. Osim toga ističe da pokazani manjak prilikom iskrcaja od 1.000 vreća nije posljedica nekoga drugog događaja ili otudjenja tereta, već da je taj manjak nastao uslijed požara na brodu, pa se i ta količina od 1.000 neisporučenih vreća u količini od 50.066 kg ima smatrati kao gubitak nastao uslijed požara, napose zbog toga jer tužitelj u toku spora nije dokazao da bi ovaj manjak mogao nastati iz nekog drugog razloga.

Nakon provedene rasprave i provedenih dokaza, sud je zauzeo slijedeće stajalište:

Rješavajući pitanje odgovornosti broдача za nastalu štetu uslijed požara, a obzirom na pozivanje tuženog na odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova član 53, stav 4, odnosno na odredbu Međunarodne konvencije o izjednačenju izvjesnih pravila o teretnici, član 4, stav 2, tačka b, valja istaći da prema citiranim odredbama propisa brodar ne odgovara za štetu zbog požara na brodu izuzev ako je požar skrivio sam brodar svojom radnjom ili propustom. Ovo shvaćanje izraženo je jednako i u našem zakonu i u Međunarodnoj konvenciji odnosno Haškim pravilima, te doista brodar ne bi bio odgovoran za štetu koja je nastala na ukrcanom teretu, ako su te štete posljedica požara koji nije skrivio sam brodar.

Povodom istaknutog prigovora sud je u toku spora saslušanjem svjedoka pokušao utvrditi da li je odnosni požar posljedica neposredne krivnje samog broдача, a koja bi krivnja slijedila iz činjenice da je sam brodar, odnosno agent broдача kao njegov zastupnik u luci iskrcaja dao nalog poduzeću "Jadran" da izvrši odnosni popravak oštećenog broda. Ovu činjenicu međjutim sud nije mogao utvrditi, te je u toku postupka dokazano da je nalog za izvršenje popravka na brodu dao sam zapovjednik broda, a ne brodar;

prema tome ni u kom slučaju ne može se uzeti da bi u konkretnom slučaju za nastali požar na brodu bio odgovoran tuženi brodar, tj. da je požar nastao propustom odnosno krivnjom samog broдача.

Kako za požar nastao krivnjom ili propustom zapovjednika broда nije odgovoran broдар u smislu odredaba člana 53, stav 4, odnosno člana 4, stav 2, tačka b. Haških pravila, to za štetu nastalu na teretu koja je prouzrokovana požarom na brodu broдар ne bi odgovarao.

Medjutim, u toku spora tužitelj dokazuje da šteta nije posljedica požara koji je izbio na brodu i zahvatio teret, već da je šteta posljedica neposrednog zapaljenja tereta otvorenom vatrom u skladištu broда prilikom vršenja zavarivanja oštećene palube nad skladištem broj IV, tj. tužitelj dokazuje da je do oštećenja tereta vatrom došlo uslijed propusta dužne pažnje zapovjednika broда u pogledu čuvanja i rukovanja s ukrčanim teretom, te da je broдар u smislu člana 53, stav 1 cit. zakona, kao i u smislu odredaba Haških pravila, odgovoran za svako oštećenje, manjak ili gubitak stvari koje je primio na prijevoz, u koliko ne dokaže da je manjak ili oštećenje robe nastao iz uzroka koji se nisu mogli izbjeći pažnjom urednog broдача, odnosno članova posade i ostalih osoba kojima se u poslovanju služi, a za čije radnje i propuste broдар ne odgovara kao za svoje radnje.

Ispitujući predmetni slučaj, a na temelju nespornih činjenica, sud je stekao uvjerenje da odnosna šteta kako na robi koja se nalazila uskladištena u skladištu broj IV, na kome se vršilo zavarivanje oštećene palube, a tako i ostala šteta utvrđjena na odnosnom teretu, nije nastala kao posljedica požara za koju štetu broдар ne odgovara u smislu citiranih odredaba, već da je šteta posljedica propusta dužne pažnje od strane zapovjednika broда, odnosno i drugih članova posade i ostalih osoba kojima se broдар u poslovanju služio, a za čije radnje broдар odgovara kao za svoje.

Naime, tumačeći odredbe Haške konvencije, tj. član 4, tačka 2 b, i stava 4, člana 53 našeg zakona u pogledu požara, po nahodjenju cvog suda ove odredbe valja tumačiti restriktivno, tj. tako da broдар neće odgovarati za nastalu štetu zbog požara samo ako je šteta doista posljedica požara koji je izbio na brodu bez krivnje samog broдача.

U predmetnom slučaju medjutim, a što slijedi iz činjenica koje su utvrđjene kao nesporne, ne može se uzeti da je odnosna šteta nastala kao posljedica požara, već je šteta nastala upravo zbog propusta dužne pažnje zapovjednika broда, odnosno članova posade kojima se on služio u izvr-

šenju svojih ugovornih obaveza u pogledu rukovanja teretom i njegovim čuvanjem.

Naime, iz nesporno utvrđenih činjenica slijedi da je paluba broda bila oštećena prije početka iskrcaja robe, te da je zapovjednik radi otklanjanja prouzročene štete dao nalog brodogradilištu "Jadran" da izvrši popravak broda. Za otklanjanje odnosno oštećenja bilo je poznato zapovjedniku broda kao i ostalim članovima posade, jer su bili prisutni prilikom pristupanja radu radnika brodogradilišta "Jadran", da će se prilikom popravka na oplati palube iznad skladišta u kome je bio ukrcao teret upotrijebiti aparat za autogeno zavarivanje. Nadalje zapovjedniku broda, odnosno ostalim članovima posade bilo je poznato da se neposredno ispod oštećenog dijela palube skladišta nalazi ukrcao šećer. U takvom slučaju zapovjednik broda, odnosno zaduženi članovi posade, po nađjenju ovog suda, bili su dužni prije nego se pristupi popravku na takav način, da poduzmu potrebne mjere za očuvanje ukrcajanog tereta, tj. da na odgovarajući način zaštite teret od eventualnog oštećenja vatrom, ili ako to nije moguće, da se teret prethodno iskrca i na taj način zaštiti od oštećenja. Kako slijedi iz nesporno utvrđenih činjenica odgovorne osobe za čuvanje i rukovanje teretom nisu tako postupile. Naime, kako slijedi iz iskaza saslušanih radnika poduzeća "Jadran" u pogledu očuvanja tereta od eventualnog oštećenja vatrom poduzete su samo "uobičajene" mjere, tj. ispod mjesta gdje se imalo izvršiti zavarivanje postavljena je azbestna ploča i pripremljen kabao s vodom. Poduzimanje ovakvih mjera zaštite tereta u skladištu u kome se imalo izvršiti zavarivanje otvorenom vatrom, a napose kad je skladište bilo puno vreća sa šećerom do same oplata skladišta koja se imala zavariti, ni u kom slučaju ne predstavlja dovoljnu zaštitu tereta, a na to ukazuje činjenica da je stvarno došlo do zapaljenja tereta neposrednim djelovanjem otvorene vatre autogenog aparata kojim se vršilo zavarivanje oplata skladišta broda u kome se nalazio ukrcao teret. Prema tome po nađjenju ovog suda ne može se uzeti da su zapovjednik odnosno zaduženi članovi posade postupali dužnom pažnjom u pogledu rukovanja i čuvanja tereta, kad su dopustili da se s otvorenom vatrom dolazi u neposrednu blizinu tereta koji je bio ukrcao u skladište. Zapovjedniku broda, odnosno ostalim članovima posade koji su bili zaduženi za čuvanje robe, moralo je biti jasno da u takvom slučaju prijeti neposredna opasnost oštećenja tereta vatrom, odnosno da prijeti neposredna mogućnost da se ukrcao teret u skladištu upali i time ošteti teret, što se doista i obistinilo. Ulaženjem u skladišta s otvorenom i nezaštićenom vatrom, ili pružanjem mogućnosti da se u skladište u kome se nalazi teret neposredno

unese vatra i omogućiti da se teret zapali, ne može se uzeti da je u takvom slučaju bila primijenjena dužna pažnja u pogledu čuvanja i rukovanja teretom. Prema tome, kad je u predmetnom slučaju zapovjednik broda dao nalog da se na oštećenom skladištu izvrši popravak zavarivanjem, a da prethodno iz odnosnog skladišta nije iskrčan ili na drugi način uklonjen teret koji može doći u neposredan dodir s vatrom, ne može se uzeti da su primijenjene potrebne mjere za zaštitu i očuvanje tereta, i da bi tom prilikom zapovjednik broda odnosno zaduženi članovi posade postupali pažnjom urednog zapovjednika broda odnosno člana posade. Za ovakve propuste zapovjednika, odnosno članova posade u pogledu rukovanja teretom odgovoran je brodar u smislu odredaba kako našega zakona (član 53, stav 1), tako i u pogledu odredaba člana 4 Haških pravila.

Obzirom na izloženo sud je stekao uvjerenje da je odnosna šteta na teretu nastala kao posljedica propusta dužne pažnje u pogledu rukovanja i čuvanja tereta, za koje je štete odgovoran tuženi brodar, a ne kao posljedica požara za čije štetne posljedice brodar ne bi odgovarao.

G.B.

Bilješka.- Ne bismo se mogli složiti sa stajalištem koje je u pogledu brodarove odgovornosti za štetu prouzročenu požarom zauzeto u gornjoj presudi. Opće načelo o brodarovoj odgovornosti za štetu na teretu izraženo je u čl.53, st.1. ZOUIPB, koji glasi:"Brodar odgovara za svako oštećenje, manjak i gubitak stvari koje je primio na prijevoz od prijema do predaje, i za štetu nastalu zbog zakašnjenja u predaji stvari, ako ne dokaže da je oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje nastalo zbog uzroka koji se nisu mogli izbjeći pažnjom urednog brodara." Prema st.2. istog člana za radnje i propuste zapovjednika broda i drugih članova posade i ostalih osoba kojima se u poslovanju služi, brodar odgovara kao za svoje radnje i propuste. Brodar dakle odgovara po načelu pretpostavljene krivnje s tim da po tom načelu odgovara i za krivnju svoga osoblja.

Od toga principe postoje dvije iznimke i to: jedna koja se odnosi na nautičku djelatnost posade, a druga koja se odnosi na požar na brodu, a ovu drugu iznimku citirani član ZOUIPB-a normira u st.4, čl.53, koji glasi: "Za štetu nastalu zbog požara na brodu brodar odgovara samo onda ako je požar skrivio svojom krivnjom ili propustom." Iz toga proizlazi da neće odgovarati za djela i propuste svoje posade, pa i kad je ona kriva, ako je šteta prouzrokovana požarom.

Inače prema stajalištu koje je zauzela gornja presuda brodar bi odgovarao i za štetu prouzrokovanu požarom ako ne

dokaže da su njegovi ljudi upotrijebili dužnu pažnju da se šteta izbjegne. Ovo je opće načelo o odgovornosti brodarkara izraženo u st.1, čl.53, pa kad bi stajalište gornje presude bilo tačno, ne bi uopće trebalo navoditi iznimku u pogledu odgovornosti za požar. Presuda u stvari zanemaruje odredbu st.4, čl.53, jer ta odredba prema stajalištu presude ne bi nikada mogla doći do primjene, budući da bi svagda odgovornost bila regulirana na temelju st.1, čl.53.

Ovo je pitanje regulirano u Haškim pravilima, pa upravo odredbe zaključnog protokola o mogućnosti protudokaza protiv primjene izuzetih slučajeva upućuje na to da treba u istaknutom pravcu konvenciju tumačiti.

Stajalište koje je zauzela gornja presuda odgovara mišljenju Wüstendörfera (napose u Seehandelsrecht, 1950, str.274), ali to stajalište nije slijedila njemačka doktrina, koje ona naprotiv odlučno otklanja i zauzima stajalište da je neodlučno da li se radi o nautičko-tehničkoj ili komercijalnoj krivnji osoba za koje vozar odgovara, a koje su prouzrokovale požar. (V. pobliže Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht II, 1962, str.453 i d.) Pobijajući mišljenje Wüstendörfera njemačka doktrina smatra da će vozar biti za štetu prouzrokovanu požarom samo onda odgovoran, ako je on za požar osobno kriv.

Smatramo da i u našem pravu, iz gore navedenih razloga, treba slijediti vladajuće shvaćanje koje je došlo do izražaja i u najvećem broju zakona koji su unijeli Haška pravila u nacionalna prava (o tome pobliže v. Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung, 1960).

B.J. i E.P.