

od strane primaoca robe tj. kupca cedirano. Sama okolnost da je agent broдача dao izjavu da roba nije ukrcana ne može biti osnov za traženje naknade štete bilo s kog naslova prema broдарu.

Ako je netko pretrpio štetu zbog eventualno pogrješnih davanja obavještenja od strane agenta broдача u pogledu okolnosti da li je roba ukrcana ili ne, odnosno da li je izgubljena, to bi mogao biti samo kupac robe i ovlašteni posjednik teretnice.

Prema tome ako je tužitelj kao prodavalac po klauzuli C & F pustio iz obaveze svog kupca pa je uslijed toga pretrpio štetu, onda je sam kriv svojoj šteti te ne može naknadu takve štete tražiti od tuženoga.

V V.

#### VIŠI PRIVREDNI SUD SHR

Prvostepena presuda br. XII-P-1903/68-28 od 4. II 1970

Vijeće: Lida Horvat, prof. dr Vladislav Brajković i  
prof. dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari zrakom - Medjunarodni prijevoz - Odgovornost za zakašnjenje - Dokazna snaga tovarnog lista - Na prijevoz robe zrakom koji ispunjava uvjete za primjenu Varšavske konvencije i Haškog protokola primjenjuju se ovi medjunarodni ugovori, iako su stranke ugovora jugoslavenske pravne ili fizičke osobe - Klauzule s kojom vozar ne preuzima obvezu za održavanje reda letenja vrijedi samo za relativno neznatna zakašnjenja - Odgovornost vozara je ograničena prema težini robe predane sa zakašnjenjem - Vrijednost jedinice zlata navedene u Varšavskoj konvenciji za jugoslavenske osobe koje u sporu pretvara se u odgovarajući iznos dinara - Vozar odgovara za štetu prouzrokovanu zakašnjenjem, ako ne dokaže da su on ili njegovi ljudi poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne, ili da se takve mjere nisu mogle poduzeti - Navodi u tovarnom listu smatraju se tačnim dok vozar koji ih pobija ne dokaže protivno - Štetu prouzrokovanu zakašnjenjem ocjenjuje sud po svojem slobodnom uvjerenju

Tužitelj je naveo da je dao tuženiku /JAT-u/ na prijevoz avionom Zagreb - Phnom Penh /Kambodža/ 7 koleta - označenih sa br. I - VII - seizmičku aparaturu sa opremom. Roba je bila

ukrcana u avion tuženika 20. VI 1967. g. Nakon nekoliko dana od otpreme tužitelj je bio obaviješten od svoje ekipe u Kambodži da je pošiljka stigla nekompletna, tj. bez koleta I. koji je sadržavao glavni dio seizmičke aparature. Bez ovog dijela ekipa nije mogla početi sa seizmičkim radovima. Po prijemu obavijesti tužitelj je o tom odmah obavijestio kako špeditera tako i tuženika. Pošto su ostala bezuspješna traganja, tužitelj je bio primoran - da planirani radovi otpočnu čim prije - da otpremi u Kambodžu svojoj ekipi novu seizmičku aparaturu. Ovaj put je aparatura bila otpremljena avionom iz Beograda 31. VII 1967. Tek 17. VIII. 1967. špediter je obavijestio tužitelja da je tuženik pronašao manjkajući koletu i da ga je - bez konzultacije sa špediterom - otpremio u Kambodžu.

Gubitkom koleta br. I tuženik je prouzrokovao tužitelju štetu, koja se sastoji od din 6.183,14 na ime troškova transporta /din 5.947,97/ i špeditera /dinara 235,17/ kod otpreme nove seizmičke aparature u Kambodžu, na ime takse na aerodromu Phnom Penh din 25,- din 21.000,- na ime osobnih dohodaka isplaćenih tužiteljevoj ekipi od 3 člana u Kambodži za VII mjesec 1967. i din 377,65 za povratak koleta brodom Jug. linijske plovidbe u Jugoslaviju.

Ovu štetu koja ukupno iznosi Din 27.585,70 spp tužitelj traži da mu je tuženik naknadi, jer mu ju je - prema stažalistu tužitelja - na gore navedeni način i prouzrokovao.

Tuženik je osporio tužbeni zahtjev u cijelosti. Naveo je da u smislu Varšavske konvencije od 20. IX 1955. g., a temeljem čl. 5. "Uvjeta za prijevoz robe" u zrakoplovnom tovarnom listu prevozišlac nije vezan na vrijeme kada će avionsku pošiljku dopremiti na odredišno mjesto. Prevozišlac ne uzima na sebe nikakvu obavezu da preveze robu u neko tačno određeno vrijeme, nekim tačno određenim avionom ili nekom posebnom rutom. Prevozišlac ne snosi ni odgovornost prema pošiljaocu i l i b i l o k o j o j drugoj osobi za bilo kakvo oštećenje, odlaganje ili gubitak bilo kakve prirode koje proističe ili je u vezi s prevozom robe, ukoliko ovako oštećenje nije dokazano i ukoliko ono nije posljedica namjere ili grube nepažnje prevozioca.

Osim toga članom 22. Varšavske konvencije određen je način i visina naknade za slučaj gubitka i oštećenja robe i to na iznos od 250,- franaka po kg. Stoga je visina tužbenog zahtjeva neosnovana.

Kako se u konkretnom slučaju ne radi ni o oštećenoj ni izgubljenoj pošiljci, to je tužbeni zahtjev neosnovan iz

gore navedenih razloga u cijelosti. Ovo posebno s obzirom na činjenicu da se u konkretnom slučaju radi o pošiljci koja je samo stigla sa zakašnjenjem. U tovarnom listu je izričito na poledjini ugovoreno da prevoznik ne snosi odgovornost za zakašnjenje obzirom da nikakvo vrijeme nije fiksirano za izvršenje prevoza.

Tuženik je osporio tužbeni zahtjev i iz razloga što smatra da tužitelj nije dokazao da je u izgubljenom koletu bio onaj dio seizmografske aparature bez koje ekipa tužitelja nije mogla raditi. Osporio je i visinu osobnih dohoda koje je tužitelj platio svojoj ekipi u Kambodži, uz navod da su oni previsoki obzirom na životni standard u Kambodži.

Temeljem ocjene dokaza kao i vještačkog nalaza sud je uvažio tužbeni zahtjev iz slijedećih razloga:

U ovom sporu radi se o naknadi štete nastale u međunarodnom prijevozu robe zrakom između Jugoslavije i Kambodže. SFRJ je članica Konvencije za izjednačenje nekih propisa koji se odnose na međunarodni zračni prijevoz od 12. X 1929 /Varšavska konvencija/ izmijenjene Haškim protokolom od 20. IX 1955. Prema tome se u ovom slučaju imaju primjeniti temeljem čl. 1 st. 2 cit. Konvencije ovi međunarodni propisi.

Promatrajući tuženikove prigovore u svjetlu tih međunarodnih instrumenata, sud je našao da se oni ne mogu uvažiti.

U međunarodnim tovarnim listovima na koje se tuženik pozvao i temeljem kojih je bio izvršen prijevoz kako pošiljke od 7 koleta /tovarni list br. 115-178712 od 20. VI 1967/ i od tužitelja naknadno poslani 1 koleto /tovarni list br. 115-183064 od 31. VII. 1967/ tuženik je unio klauzulu na temelju koje on ne preuzima nikakvu obavezu u pogledu isporuke pošiljke preuzete na prijevoz u odnosu na vozni red, vrijeme isporuke i avion kojim se pošiljka prevozi.

Sud smatra da se ova klauzula ne može tumačiti na način kako ju razumije tuženik, naime da tuženik ima pravo da može pošiljke koje su mu predate na prijevoz isporučiti bez štetnih posljedica za sebe s neograničenim najvećim zakašnjenjem.

Potrebno je naime primijetiti da su uvjeti prijevoza robe zrakom ove vrsti - na koje se tuženik poziva - imali svoj stvarni smisao u vrijeme početka zrakoplovstva, kada nije bilo moguće odrediti vrijeme kada će i kojim putem odnosna pošiljka stići na odredište. U današnjem razvoju zrakoplovstva notorno je da je brzina prijevoza osnovna baza na temelju koje zrakoplovni vozači osnivaju svoje poslovanje. Osobe koje se prevoze, odnosno stvari predaju na prijevoz

zračnim putem upravo zbog brzine kojom će prijevoz biti izvršen. Prema tome neprihvatljiv je postupak zračnog vozara koji s jedne strane obećaje najveću brzinu u prijevozu i na taj način omogućava svoje poslovanje, a istovremeno s druge strane s navedenom i sličnim klauzulama otklanja od sebe svaku obavezu u pogledu roka isporuke robe primaocu. Iz tog razloga sud stoji na stajalištu da se uvjeti prijevoza na koje se tuženik poziva /konkretno čl. 5/ mogu tumačiti samo vrlo restriktivno i da se mogu primjeniti samo kod relativno neznatnih zakašnjenja. Odredba čl. 19. Varšavske konvencije propisuje naime da vozar odgovara za štetu koja je proizišla uslijed zakašnjenja u prijevozu zrakom putnika, prtljage ili robe, a u čl. 23 st. 1 iste Konvencije navedeno, da je ništavna svaka klauzula kojoj je cilj da oslobodi vozara njegove odgovornosti. U svjetlu ovih međunarodnih propisa mora se uzeti da se čl. 5. "Uvjeta za prijevoz robe" ne može u konkretnom slučaju primjeniti na zakašnjenje u isporuci pošiljke koje je trajalo više od mjesec dana.

Iz ovih svih razloga sud smatra da u konkretnom slučaju tuženik načelno odgovara za zakašnjenje u isporuci predmetnog koleta, jer ga odnosna klauzula u ovom slučaju odgovornosti ne oslobadja.

Nije ni osnovan drugi tuženikov prigovor, naime da bi on odgovarao samo u slučaju da se njemu dokaže da je šteta prouzrokovana s njegove strane namjerno ili grubom nepažnjom.

Prema čl. 20 Varšavske konvencije vozar nije odgovoran za štetu ako on dokaže da su on ili njegovi ljudi poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili da im je bilo nemoguće te mjere poduzeti. U toku čitavog postupka tuženik osim pozivanja na cit. "Uvjete za prijevoz" nije ni pokušao iznijeti bilo koji dokaz u tom pravcu. Iz toga slijedi temeljem utvrđenog činjeničnog stanja koje je potkrepljeno i dopisom tuženika od 20. VII 1967. da je do gubitka koleta došlo upravo propustom i nepažnjom tuženika do kojih ne bi smjelo u današnjem prometu zrakom doći.

Nije ni opravdan treći prigovor tuženika, naime da tužitelj nije dokazao da je u izgubljenom koletu bio taj dio seizmičke aparature bez koje ekipa tužitelja nije mogla raditi.

Iz tovarnih zrakoplovnih listova br. 115-178712 od 20. VI 1967 i br. 115-18064 od 31. VII. 1967. proizlazi da je temeljem svakog od njih bila prevezena seizmička aparatura. U prvom transportu bilo je preuzeto na prijevoz 7 koleta u

ukupnoj težini od 319 kg., a se u drugom slučaju radilo o jednom koletu od 139 kg. Podaci koji su navedeni u međunarodnom tovarnom listu imaju se smatrati u smislu čl. 11 cit. međunarodnih propisa punovažnim dok se ne dokaže suprotno. Tuženik nije naveo bilo koji razlog koji bi mogao dovesti u sumnju vjerodostojnost ovih podataka. Sud temelji svoje uvjerenje da je u koletu koje je tužitelj otpremio u Kambodžu 20. VII 1967. bio upravo najvažniji dio seizmičke aparature /registrator/ na mišljenju vještaka u pogledu važnosti tog dijela aparature, njegove težine i cijene /upoređujući cijenu aparature s naznačenom vrijednosti izgubljenog koleta/ kao i na logičnoj pretpostavci da tužiteljeva ekipa ne bi bila urgirala telegrafski pronalazak manjkajućeg koleta, a tužitelj ne bi bio slao novu aparaturu da su se mogli u Kambodži nabaviti sporedni manjkajući dijelovi. Iz tog razloga sud nije uvažio navedeni tuženikov prigovor.

Što se tiče tuženikovog prigovora visini isplaćenih osobnih dohoda tužiteljevih radnicima /dio utužene štete od din 21.000,-/ sud je utvrdio da su ovi osobni dohoci u kritično vrijeme bili isplaćeni u skladu s pravilnikom tužitelja o osobnim dohocima br. 2141/67. Prema tome drugi prigovori koje je visini tužbenog zahtjeva u tom dijelu tuženik iznio potpuno su irelevantni.

Bez utjecaja je i navod tuženika da u slučaju gubitka, oštećenja ili zakašnjenja odgovara kao vozar ograničeno u smislu čl. 22 st. 2 cit. Konvencije samo do iznosa od 250,- frs. po jednom kilogramu odnosno pošiljke /radi se o takozvanim Poincaré francima koji predstavljaju jednu monetarnu jedinicu od 65,5 mg. zlata finoće 900/1000 - čl. 22 st. 5 cit. Konvencije/. U konkretnom slučaju sporni kolet težio je 139 kg. Dosljedno tome u smislu gore navedenog tuženik bi odgovarao najviše do iznosa od din 34.785,-. Međutim kako se u konkretnom slučaju radi o zahtjevu na naknadu štete čija se visina kreće ispod tog iznosa, to navedeni propis ne dolazi praktički u obzir.

Temeljem takvog stanja stvari sud je našao; da je tužitelj opravdano mogao smatrati da je došlo do gubitka koleta br. 1. u toku transporta, da je taj kolet sadržavao dio seizmičke aparature bez koje njegova ekipa nije mogla raditi u Kambodži i stoga da je opravdano slao u Kambodžu novi kolet, da je na taj način nastala tužitelju šteta kako u transportnim troškovima, tako i u troškovima života njegove ekipe u Kambodži koja nije mogla nastaviti sa radom, da je visinu ove štete tužitelj vjerodostojnim dokazima dokazao i da je tuženik dužan utuženu štetu tužitelju naknaditi jer ju je on prouzrokovao.

L. H.