

VIŠI PRIVREDNI SUD SRH

Prvostepena presuda br. IV-P-465/69 od 19. II 1970.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Branko Jakaša i dr Eugen Žokalj

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Manjak tereta - Pasivna legitimacija broдача - Aktivna legitimacija primaoca - Protest - Pasivno je legitimiran brodar u čije ime je izdana teretnica, bez obzira što je teret, na koji se teretnica odnosi, prevezen brodom za koji je brodar u čije ime izdana teretnica bio samo naručitelj - Osiguratelj koji je osiguraniku-primaoču nadoknadio štetu aktivno je legitimiran prema broдару - Ukoliko se radi o međunarodnom prijevozu između dviju država članica Konvencije o teretnici od 1924. godine, na pravne odnose iz toga prijevoza primjenjuju se odredbe te konvencije - Primalac tereta koji je zakasnio broдару uložiti protest ne gubi pravo na naknadu štete, ali on mora dokazati štetu za koju tvrdi da mu ju je brodar prouzrokovao - Općeniti protest ne može služiti kao sredstvo za prebacivanje tereta dokaza o šteti s primaoca na broдача - Primalac koji nije pravovremeno uložio protest mora na nesumnjiv način dokazati u kakvom je stanju i količini robu primio od broдача - Avarijski zapisnik koji je mjerodavan za osiguratelja i osiguranika ne služi sam po sebi kao dokaz i protiv broдача - On međjutim može poslužiti u tom smislu ako iz njega na nesumnjiv način proizlazi u kojem je stanju i količini broдар predao robu

Tužitelj je osiguravajući zavod, a tuženik je brodar.

U tužbi i u toku spora tužitelj tvrdi da je prilikom iskrcaja robe utvrđeno oštećenje od 71.410,- kg robe do kog je došlo upotrebom kuka prilikom utovara robe u brod u luci Split, iako se broдару zabranjuje upotreba kuka prilikom ukrcaja i iskrcaja. Oštećenje robe prednik tužioca špediter Sigall Biradelrel pravovremeno je protestirao protestom od 12. IV 1969. g. i izvještajima tužiteljevog avarijskog komesara iz Istambula od 18. III i 14. IV 1969. g. Tužitelj je na temelju police osiguranja isplatio njegovom osiguraniku primaocu robe naknadu iz osiguranja, a primalac je svoja prava prenio cesijom.

Tuženi se u odgovoru na tužbu i u toku spora protivio tužbenom zahtjevu u cijelosti, pa je istakao među ostalim prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije na strani tužitelja ističući da nije ni u kakvom pravnom odnosu s tužiocem jer se radi o prijevozu robe po teretnici, iz koje je jedino legitimiran primalac.

Nadalje je istakao prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije, ističući da je roba prevožena brodom "Pirot" koji nije njegov brod, već je brod Jadranske slobodne plovidbe u Splitu, a tuženi je bio samo naručitelj toga broda i na njega krcao robu koja je predmet spora.

Istakao je prigovor da je robu u luci iskrcaja predao u stanju u kakvom ju je primio, tj. u ispravnom stanju i da mu prilikom iskrcaja nisu stavljeni nikakvi prigovori od strane primaoca robe u pogledu bilo kakvog oštećenja robe. Prilikom iskrcaja u luci Izmir bio je prisutan predstavnik agencije, pa je eventualno protest primalac mogao dati neposredno ili zapovjedniku broda ili tamo prisutnom agentu njegovog agenta iz Istambula, što nije učinio. Tvrdi da je roba mogla biti oštećena na putu od luke do skladišta primaoca. Poriče da su prilikom ukrcaja bile upotrebljavane kuke u luci ukrcaja u Splitu i da o tome tužitelj nije pružio nikakav dokaz. Poriče valjanost i pravovremenost protesta od 25. III 1968. g. o navodnom oštećenju robe u toliko prije što je roba bila iskrčavana 22. 23. 24. i 25. III, a nije se radilo o nevidljivim oštećenjima, pa su odnosna oštećenja utvrđena avarijskim zapisnikom od 25. III mogla biti protestirana odmah. Ističe da je, kad bi se i uzelo da je protest upućen njegovoj agenciji u Istanbulu od 25. III bio pravovremen, nepotpun jer nema nikakvih podataka koja količina robe i kakva je šteta učinjena. Nadalje poriče vjerodostojnost avarijskom zapisniku iz razloga da utvrđivanju štete nije bio pozvan predstavnik brodarara, a napose onome od 14. IV, koji je naknadno načinjen, jer su sve štete u njemu utvrđjene mogle biti utvrđene nakon što je roba već davno bila u skladištu primaoca.

Sud je odbio tužbeni zahtjev u cijelosti iz slijedećih razloga:

Prigovor tuženog u pogledu pomanjkanja aktivne legitimacije ne može se uvažiti iz razloga jer se radi o regresnoj tužbi osiguratelja s naslova naknade šteta, koju je osiguratelj naknadio svom osiguraniku iz ugovora o osiguranju. Isplatom naknade iz ugovora o osiguranju na osiguratelja prelaze prava osiguranika prema štetniku u visini plaćene naknade, a osim toga svoje pravo tužitelj zasniva i na valjanoj cesiji, koju mu je dao osiguranik.

Što se tiče prigovora pomanjkanja pasivne legitimacije isti se također nije mogao uvažiti iz razloga jer je tuženi pasivno legitimiran iz teretnice, koju je izdao u svoje ime, bez obzira na činjenicu da ju je izdao tuženi kao naručilac broda kojim je izvršio prijevoz po spornoj teretnici. Naime, i naručilac broda kao izdatnik teretnice odgovara krcatelju, jer je u smislu čl. 21 ZOIPB ovlašten da s trećom osobom

sklopi ugovor o prijevozu brodom na koji se odnosi broderski ugovor. Za obaveze koje proističu iz ugovora zaključenog sa naručiocem odgovoran je tuženi, iako može biti odgovoran i brodar odnosno broda, pa prema tome ne može se tuženi s osnovom pozivati na okolnost da ne bi bio odgovoran iz teretnice koju je on u svoje ime izdao.

Rješavajući o pitanju primjene prava koje se ima na predmetni spor riješiti s obzirom da se prijevoz izvršio našim brodom, a po teretnici tuženog, a ugovor je izvršen u inozemnoj luci, sud uzima da se na sporni slučaj ima primjeniti Medjunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, koju je ratificirala Jugoslavija godine 1959, a Turska 4. I 1956., pa pošto se radi o medjunarodnom prijevozu osnovana je primjena odredaba Konvencije na predmetni spor.

Ocijenjujući pitanje odgovornosti tuženog za nastalu štetu po odredbama pomenute Konvencije sud je ocjenom ponudjenih dokaza našao da prigovor tuženog, da nije odgovoran za nastalu štetu s razloga jer da mu nije učinjen pravovremeni protest prilikom predaje robe nema osnove. Naime, ocijenjujući pitanje podnošenja protesta od 25. III valja istaći da je odnosni protest iako je općenit, podnesen s izvjesnim zakašnjenjem. Naime, u smislu čl. 3. st. 6 Konvencije ukoliko obavještenje o gubitku ili oštećenju i općoj prirodi tog gubitka ili oštećenja nije pismeno dato vozaaru ili njegovom agentu u luci iskrcaja, prije ili u času preuzimanja robe, pretpostavlja se, dok se protivno ne dokaže, da je vozar robu predao onako kako je opisana u teretnici. Ocjenjujući sporni protest u skladu s odredbama citirane Konvencije, valja istaći u prvom redu da primalac prednik tužioca čista nije u cijelosti postupio u skladu s odredbama citirane Konvencije, naime da on nije u času preuzimanja robe izvršio valjani protest vozaaru ili njegovom agentu u luci iskrcaja. Iz podnesenih dokaza tj. protesta na kojeg se poziva tužilac, slijedi da je protest upućen 25. III agentu vozara u Istanbulu, iako je iskrcaj vršen u luci Izmir s jedne strane, a s druge strane s obzirom na prirodu oštećenja, tj. oštećenje bala papira kukama, odnosno oštećenje bilo je vidljivo, pa je prednik tužitelja trebao odnosni protest podnijeti u samom času preuzimanja robe u luci iskrcaja, neposredno brodaru ili njegovom agentu. Ovo primalac tužitelja nije učinio, već je, iako je roba sukcesivno bila iskrcavana u dane 22. 23. 24. i 25., odnosni protest poslao tek po završetku iskrcaja, iako je oštećenja pojedinih partija robe, kako su bile iskrcavane, mogao izvršiti odmah prilikom preuzimanja robe ispod čekrka broda.

Ovo međjutim prednik tužitelja nije učinio već je učinio

protest nakon završenog iskrcaja. Međutim, iako je protest učinjen na nepravilan način i može se uzeti da nije pravodoban, ne može se uzeti kako to ističe tuženi da tužitelj ne bi mogao dokazivati da mu je roba ipak data oštećena, jer nepodnošenje pravovremenog dokaza u smislu cit. čl. 3. st. 6 Konvencije stvara samo pretpostavku da je vozaru robu predao onako kako je opisano u teretnici.

Tužitelj je, odnosno njegov prednik, nakon završenog iskrcaja putem predstavnika tužitelja, odnosno avarijskog komesara, dana 25. III izvršio pregled robe i prema avarijskom zapisniku od 1. IV utvrdio na dan 25. III da je iz broda "Pilot", iskrcane 42 role od 85 cm s tragovima oštećenja na nekoliko rola, te da je nakon pregleda s predstavnikom primaoca utvrđeno da je oštećeno 7156 kg papira u vrijednosti od 1.431,20 turskih lira. Naknadno je načinjen novi i dopunski avarijski zapisnik iz koga slijedi da je dana 14. IV avarijski komesar utvrdio da je na isti način oštećeno 71.410 kg u vrijednosti od 14.280 turskih lira. U toku spora tužitelj nije dokazao da je na utvrđivanje štete i na dan 25. III kao i na dan 14. IV bio pozvan predstavnik tuženoga tj. sam tuženi ili njegov agent, već je odnosnu štetu utvrdio sam predstavnik tužitelja tj. njegov avarijski komesar u prisutnosti primaoca robe. Ocijenjujući podnesene dokaze od strane tužioca sud nije mogao pokloniti vjeru odnosnim dokazima iz slijedećih razloga:

Ako je već i bio podnesen protest koji nije bio potpuno jasan, pa i u neku ruku nije bio podnjet na vrijeme, bio je dužan prednik tužitelja odnosno tužiteljev avarijski komesar da na utvrđivanje štete pozove ili barem o tome da obavijesti predstavnika tuženog. Ovo nije učinjeno, pa s obzirom na to, a napose s obzirom na prigovor tuženog da je robu predavao ispod čekrka, i da je roba bila odložena iz luke u skladište primaoca, i da je tamo mogla biti oštećena s jedne strane, a s druge strane da tužitelj u toku spora nije pružio dokaze da je ukrcaj robe u Splitu vršen kukama, i da je isto tako iskrcaj robe vršen na nepravilan način, izazvana temeljita sumnja da je tuženi u luci iskrcaja predao tužitelju oštećenu robu tj. robu u oštećenom stanju, odnosno da je do oštećenja robe došlo za vrijeme dok je roba bila na čuvanju tuženog. Notorno je da do oštećenja robe može doći u razmaku od predaje robe ispod čekrka do njenog smještaja u skladišta primaoca. Najveći broj oštećenja robe, koja se prevozi morem, dolazi za vrijeme dok roba putuje od svog polaznog skladišta do ukrcaja i od ukrcaja do svog konačnog smještaja na određite, pa s obzirom na to koliko se primalac poziva da je robu primio oštećenu, dužan je na nesumnjiv način

utvrditi i dokazati da je šteta nastala upravo u periodu vremena dok je bila na čuvanju kod broдача, tj. od trenutka preuzimanja robe u luci ukrcaja do trenutka predaje robe ispod čekrka broда na određištu. Ovakve dokaze tužitelj nije pružio, a niti je pokušao dokazati da je roba bila oštećena u vrijeme dok se nalazila kod tuženog kao vozara. Avarijski zapisnik kao dokaz o oštećenju robe pruža dokaz za likvidaciju štete osiguratelja, jer je roba osigurana po klauzuli od skladišta do skladišta, međjutim u odnosu prema broдарu ova isprava može služiti kao dokaz samo onda ako je na nesumnjiv način utvrđeno da je primaocu robe prilikom predaje stvarno roba predana u oštećenom stanju. Ovakav dokaz međjutim tužitelj nije pružio, pa stoga sud nije mogao pokloniti vjeru podnesenim avarijskim zapisnicima, jer se iz njih na nesumnjiv način ne razabire kada je i na kom mjestu roba oštećena i kako je i na koji način to oštećenje utvrđeno.

G.B.