

kad je platio brodarovom agentu za brodarov račun zaračunate prekostojnice, jer i sam priznaje da je brodar izdavanje tere-tnice za ukrcanu gradju uvjetovao plaćanjem prekostojnica. Naprotiv - komitent - žalitelj i sam priznaje da je dao tuži- telju instrukciju "da poduzme sve što je potrebno da ishodi od brodara teretnicu" s time da će pitanje odgovornosti za prekostojnice rješavati naknadno.

Iz navedenog nedvoumno slijedi obaveza komitenta da svom nalogoprimcu naknadi sve one izdatke koje je ovaj imao u ispunjavanju dobijenih instrukcija. Stoga je tužbeni zahtjev tužitelja prema drugotuženiku osnovan. Kraj iznesenog valjalo je žalbu odbiti i prvostepenu presudu u pobijanom dijelu pot- vrditi.

V.V.

Bilješka. - U gornjem sporu su kao stranke sudjelovale špediter i njegov komitent. Prema tome odnosi između njih reguliraju se na temelju špediterskog posla. Presuda uopće ne utječe na od- nos između špediterovog komitenta kao naručitelja prijevoza i brodara, pa naručitelj ima pravo u posebnoj parnici ostvariti svoj eventualni zahtjev od brodara na vraćanje nepravilno ob- računate naknade za prekostojnice.

B.J.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-2087/70  
od 5.I 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, Stanko Skok

Prijevoz stvari morem - Vozarova odgovornost - Specijalni ure-  
djaji broda za zaštitu tereta - Prijevoz sirove kože - Brodar  
ne odgovara za štetu prouzrokovanu na koži ako dokaže da je  
upotrijebio dužnu pažnju da do štete ne dodje - Brodar je du-  
žan kožu uskladištiti prema pravilima struke - Koža mora biti  
uskladištena ispod vodene linije broda i daleko od brodskih  
izvora topline - Mora nadalje biti provjetravana - Brodar ne  
odgovara za štetne posljedice nemogućnosti provjetravanja zbog  
vremenskih prilika - Brod mora imati specijalne uređjaje za  
zaštitu tereta samo ako je tako ugovoreno - Prema tome brodaru,  
od kojega nije traženo da brod ima te uređjaje, ne može se  
prigovoriti što nije na brodu bila održavana temperatura pro-  
pisana za odnosnu vrst tereta - Ne može se smatrati da je šte-  
ta posljedica slaganja kože iznad vodene linije, ako je ista  
takva šteta nastala i na onim dijelovima kože koji su bili

uskladišteni ispod vodene linije broda - Brodar odgovara za štetu na koži koja je smještena blizu brodskih izvora topline

Tuženik je brodar, a tužitelj je osiguratelj koji je primaocu nadoknadio štetu na robi koju je brodar prevezio.

Nesporno je medju strankama: da je tuženi svojim brodovima "Vareš", "Split" i "Makarska" iz luke Sjeverne Amerike i Kanade u luku Rijeke prevezio teret slanin koža, da je prilikom prispijeća robe na odredište utvrđeno oštećenje koža, koje je izvršio avarijski komesar kapetan, te da su o oštećenju izdani avarijski zapisnici, da je tužitelj po obračunu utvrđenih šteta platio svojim osiguranicima za utvrđene štete i to: po predmetu P-2037/70 \$ 3.350,70, po predmetu P-2038/70 \$ 4.529,91 i po predmetu P-2306/70 99.188,45 din, da je brodom "Split" prevezena pošiljka od 3.596 kom. sirove kože, na kojoj je utvrđena šteta potparivanjem u određenim postocima, te šteta iznosi \$ 4.529,91, da je brodom "Vareš" prevožena roba oštećena za \$ 3.557,70, a na brodu "Makarska" da je utvrđena šteta od din. 99.188,45.

Sporno je medju strankama da li je za odnosno oštećenje koža, nastalo od potparivanja, odgovoran tuženi kao brodar.

U toku spora i u tužbama tužitelj tvrdi da su sva oštećenja na kožama utvrđena nalazom avarijskog komesara, te da je sva koža prevožena po čistim teretnicama, pa kad je roba preuzeta na prijevoz bez prigovora i neoštećena, a tuženi ju je predao tužiteljevu predniku oštećenu, ima se uzeti da je šteta utvrđena na koži nastala u toku prijevoza, za koju štetu je odgovoran tuženi brodar. Tužitelj tvrdi da je oštećenje na kožama, nastalo potparivanjem, posljedica nepravilnog slaganja i prijevoza, odnosno robe u nepravilno zračnim skladištima i propusta dužne pažnje tuženoga, odnosno osoba kojima se on služi u rukovanju robom za vrijeme prijevoza.

U odgovoru na tužbu i u toku spora tuženi se usprotivio svakom tužbenom zahtjevu, a napose u pogledu osnovne odgovornosti. Istakao je da je roba - sirove kože - prevožena na uobičajen način, pa je i ukrcaj i slaganje robe izvršeno na uobičajen način. Roba je bila složena u brodska skladišta kako to odgovara propisima za prijevoz te robe. U odnosu na robu ukrcanu na brod "Vareš", posebno je istakao tuženi, da je na teretnice i u pogledu odnosne robe stavljena primjedba da je roba na brod "Vareš" ukrcana s otvorenog prostora (hides are loaded from open space), tj. da je teret ukrcan s nepogodnog mjesta, i da

bi mogao imati skrivene mane. Ističe da ovo upućuje da je roba prije ukrcaja već imala neka oštećenja koja su se samo mogla povećati u toku prijevoza. Što se tiče robe ukrcane na brod "Split", tuženi ističe da je i odnosna roba bila pravilno ukrcana, pa je na tereticama za taj brod kao i za brod "Vareš", pa i za brod "Makarska", bilo navedeno da je roba bila ukrcana pod palubu ispod vodene linije i daleko od bilo koga izvora topline. Istakao je da su sva tri broda bila pogodna za prijevoz te vrste tereta, pa ako je došlo do oštećenja tereta u toku prijevoza, da je šteta posljedica nepravilne pripreme robe za prijevoz, s jedne strane, a s druge strane da se utvrđena šteta na teretu na kraju putovanja ima pripisati vlastitom svojstvu robe. Za tako nastala oštećenja robe tuženi nije odgovoran.

Tuženi je prigovorio nalazu i mišljenju avarijskog komesara, kao i vještačenju Zavoda za ispitivanje kvaliteta robe, ističući da se tim nalazima u pogledu uzroka štete ne može povjerovati, jer su odnosni certifikati načinjeni po nalogu tužitelja i bez prisustva predstavnika tuženoga. Navod da su utvrđena oštećenja na kožama nastala od znojenja izazvanog visokom temperaturom zraka u skladištima broda, nemaju osnove, jer to u odnosnim nalazima nije dokazano, da li su tehničke naprave za provjetravanje brodskih skladišta prilikom iskrcaja nadjene neispravne ili ne, a niti su navedeni razlozi koji su doveli do navodno visokih temperatura u brodskim skladištima. Tuženi ističe da su kože u sva tri broda bile ukrcane na propisan način, da je oštećenje koža moglo nastati i u toku prijevoza, dijelom time što se prijevoz robe vrši u godišnje doba kad su temperature relativno visoke, pa za takav rizik ne odgovara tuženi brodar, jer je eventualno veća temperatura, obzirom na godišnju dob, bila poznata tužiteljevu predniku, te se on svjesno izložio takovom riziku.

Sud je djelomično udovoljio tužebnom zahtjevu iz slijedećih razloga:

Za pravilno rješenje spora po nalazu suda potrebno je prvenstveno utvrditi da li je u spornim slučajevima tuženi kao brodar stavio tužitelju na raspolaganje pogodne brodove za prijevoz odnosne robe, s jedne strane, a s druge strane, da li je tužiteljev prednik za prijevoz odnosne robe tražio poseban brodski prostor s posebnim uređajima. Nadalje, potrebno je utvrditi da li je prijevoz spornog tereta - sirovih slanih koža - izvršen na uobičajen način, kako u pogledu smještaja tereta i njegovog slaganja u brod, tako i u pogledu čuvanja tereta u toku prijevoza i manipulacije istim, od ukrcajanja do predaje na odredište.

Iz nalaza i mišljenja vještaka u pogledu prikladnosti spornih brodova: "Vareš", "Makarska" i "Split", za prijevoz odnosno vrste robe i sposobnosti tih brodova za plovidbu uopće, slijedi da su odnosni brodovi namijenjeni za prijevoz "generalnog tereta" u koju vrstu tereta spadaju i sporne sirove kože. Po mišljenju vještaka **odnosni** brodovi pogodni su za prijevoz i te vrste robe.

Što se tiče načina smještaja i slaganja robe u brodove, po nalazu vještaka sporna roba je bila smještena i složena u brodove "Vareš" i "Split" na pravilan način, a jedan dio robe na brodu "Makarska" bio je smješten u skladište koje se nalazi u blizini izvora topline, i to u količini od 224,9 tona kože.

Po mišljenju vještaka manipulacija za vrijeme prijevoza robe, a što slijedi iz podataka brodskog dnevnika, vršena je na pravilan način provjetravanjem i zračenjem skladišta kad je to obzirom na vremenske prilike bilo moguće. Slaganje tereta u brod izvršeno je na uobičajen način, kao i provjetravanje i zračenje skladišta.

Ovakav nalaz i mišljenje vještaka sud u cijelosti prihvaća.

Ocjenujući dakle pitanje uzroka oštećenja spornog tereta koža, sud je stekao uvjerenje da štete koje su nastale na spornoj robi koja je prevožena brodovima "Vareš" i "Split", i dio štete na robi koja je prevožena brodom "Makarska" nije posljedica propuštanja dužne pažnje ili krivnje tuženog broдача, odnosno ljudi kojima se u svom poslovanju služio, pa stoga i zahtjev tužiteljev nije osnovan.

Prednik tužiteljev kao naručitelj broda odnosno brodskog prostora za prijevoz sporne robe - slanih sirovih koža - nije ugovorio brodove posebnih osebina za prijevoz te vrsti robe, već je pristao da se prijevoz robe izvrši linijskim brodovima tuženoga, koji su namijenjeni prijevozu tzv. generalnog tereta. Očito je da je predniku tužiteljevu bilo ili moralo biti poznato da tužitelj svojim brodovima "Vareš", "Makarska" i "Split" vrši prijevoz generalnog tereta na liniji Sjeverna jezera - Jadran, te su mu bili i mogli biti poznati odnosni brodovi i njihove osobine. Kad je dakle prednik tužiteljev pristao da mu odnosni teret prevezu takovi brodovi, pristao je da se prijevoz odnosno robe izvrši na uobičajen način. Jedino što je tužitelj prednik tražio, a to slijedi iz izričitog navoda u teretnicama, bilo je to da se roba imala ukrcati na pogodna mjesta "ispod linije nadvodja". Iz plana smještaja

tereta na brodovima (Cargo plan) "Vareš", "Split" i "Makarska" vidi se da je sporni teret bio ukrčan na brodove i u skladišta brodova koja su se nalazila ispod linije nadvodja. Samo 85 tona sirovih koža, na brodu "Vareš", bio je ukrčan u međjupalublju koje po nalazu vještaka nije moralo u cijelosti biti ispod linije nadvodja. Međutim po mišljenju vještaka i ovako smješten teret šlanih koža je uobičajen način prijevoza te vrsti robe, pa se ne može uzeti da bi samo to bilo posljedica oštećenja odnosnih koža potparenjem. Ocjenjujući to pitanje sud je uzeo da ni u kom slučaju šteta na 870 kom. koža koje su bile prevožene brodom "Vareš" nije nastalo niti moglo nastati zbog smještaja robe u međjupalubni prostor. Naime u toku spora tužitelj nije dokazao da su oštećene kože upravo iz tog skladišta. Očito je naime iz teretnica i zapisnika o oštećenju da je oštećenje u odredjenom postotku potparivanjem nastalo na kožama prevoženim po svim teretnicama. Obzirom na to sve i kad bi se uzelo da je potparenje sirovih koža nastalo i dijelom zbog toga što su kože bile smještene u međjupalubnom prostoru koji djelomično nije bio ispod linije nadvodja, ne može se uzeti da bi to bio jedini razlog oštećenja odnosnih koža, nego da je to i takovo oštećenje nastalo iz istih uzroka kao i kod ostalih koža koje su bile smještene ispod linije nadvodja. Tužitelj u toku spora za spornih 870 kom. potparenih koža nije dokazao niti utvrdio da su to upravo kože koje su bile ukrčane u međjupalublju, pa se ima uzeti da oštećenje odnosnih koža nije posljedica njihovog smještaja u međjupalubni prostor iznad linije nadvodja, već se ima pripisati uzrocima koji su doveli do oštećenja i ostalog dijela kože. Obzirom na sve izneseno sud je našao da se odnosne štete potparenja kože ne mogu pripisati krivnji brodarar i propustu njegovih ljudi u pogledu smještaja i slaganja u brod, odnosno propustu propisane i stručne manipulacije zračenja i provjetravanja za vrijeme prijevoza, već se šteta ima pripisati vrsti i prirodi robe, s jedne strane i s druge strane eventualnim manama robe prije njenog ukrcaja. Za takva oštećenja u smislu odredaba čl.54, st.1, toč.4, 8 i 9 ZOUIPB brodarar ne odgovara.

U toku spora tuženi - brodarar, dokazao je da je ukrcavanje robe izvršeno na uobičajen način, kao i slaganje robe u brodska skladišta. Osim toga brodarar je prilikom ukrcaja u luci Milwaukee stavio krcatelju primjedbu da su kože ukrcavane s otvorenog prostora.

Sirova koža ako nije na pravilan način pripremljena za prijevoz, i ako se prevozi pod datim uvjetima i višoj temperaturi podložna je kvarenju tj. potparivanju, što slijedi iz nalaza i mišljenja vještaka. Potparivanje sirove soljene kože u toku pomorskog transporta, ako sam transport traje dulje vremena, treba pripisati prirodi i svojstvu robe. Sirove soljene

kože, obzirom na atmosferske prilike i trajanje putovanja, izložene su kvarenju, i takova koža po nalazu suda nije sposobna da izdrži nepogode kojima je izložena u toku putovanja, a napose u ljetnim mjesecima. Očito je da je u brodu i u brodskim skladištima, obzirom na godišnju dob kad je odnosna roba prevožena, bila viša temperatura nego zimi. A u koliko zračenje nije moglo biti vršeno bez prekida obzirom na vremenske prilike, vjerojatnost za potparivanje kože je toliko veća. Međutim za ovakove opasnosti koje prijete koži u toku transporta znao je i mogao znati prednik tužiteljev, pa je on predajući robu na prijevoz u takovo vrijeme i u odnosne brodove preuzeo rizik takovog oštećenja, te nema osnove da traži naknadu od tuženoga.

Valja istaći da isto tako prigovor tužiteljev da na brodovima nije održavana temperatura 15°C nema osnove, jer u ugovor o prijevozu ovakav uvjet nije postavljen, a niti je prednik tužiteljev tražio da se prijevoz te vrsti robe izvrši brodovima koji će imati uređaj za klimatizaciju. Iz nalaza i mišljenja vještaka uostalom slijedi da je odnosni prijevoz izvršen po normalnim uvjetima prijevoza.

Obzirom na izloženo sud je našao da tužiteljev zahtjev za naknadu štete nastale na teretu koža potparivanjem na brodu "Vareš" u iznosu od \$ 3.350,70 i na brodu "Split" u iznosu od \$ 4.529,91 nema osnove, te je presudio kao u dispozitivu pod I i II.

Što se tiče tužiteljeva zahtjeva za štetu nastalu na koži ukrcanoj na brod "Makarska", u iznosu od din. 99.188,45 sud je našao da je odnosni zahtjev tužiteljev djelomično osnovan. Naime iz nalaza i mišljenja vještaka slijedi da je na odnosnom brodu dio kože u količini od 224,9 tona bio ukrcan u skladište br.5 koje se nalazi neposredno ispred prostorije pogonskog uređaja, dakle protivno ugovorenoj obavezi da se koža ne smije ukrcati u blizinu izvora topline. Po nalazu i mišljenju vještaka slaganje robe te vrste u ovakovo skladište je nepravilno, jer se temperatura u tom skladištu prilikom vožnje povišuje prilikom rada brodskog stroja. Obzirom na to kako je prema nalazu i mišljenju vještaka ukrcaj kože na takovo mjesto nepogodan, sud je uzeo da je količina od 235 tona kože ona po teretnici br.5 "Milwaukee" 28.V 1969. g, jer je po toj teretnici oštećenje kože u količini i procentu najveće, te je očito da se radi o šteti koja je nastala na koži iz skladišta koje je bilo nepogodno za prijevoz odnosne robe, te da je odnosno oštećenje posljedica nepravilnog slaganja robe u skladištu koje je nepogodno. Šteta na

odnosnoj robi utvrđena je na 300 kom. kože, s oštećenjem između 5 i 30%, te šteta prema obračunu iznosi 49.749,25 din, prema računu štete broj 13852 od 18.XI 1969. g. Obzirom na to sud smatra da je u tom dijelu zahtjev tužiteljev za naknadu štete nastale na sirovoj koži prilikom prijevoza brodom "Makarska" osnovan. Za preostali dio zahtjeva od din. 49.439,20 valjalo je tužitelja odbiti, jer sud nalazi da se ostalo oštećenje koža koje su se prevozile na brodu "Makarska" ima pripisati uzrocima za koje brodar ne odgovara iz već iznesenih razloga za prijevoz kože brodovima "Vareš" i "Split".

G.B.

OKRUŽNI PRIVREDNI SUD, Split

Presuda br. II-P-1183/70  
od 10.VI 1971.

Vijeće: Ivo Tripković, Drago Pinterić, Nikola Harašić

Prijevoz stvari morem - Stojnice i uštedjeno vrijeme - Obaveza garanta iz garantnog pisma - Vrijeme ukrcaja računa se kao jedinstvena cjelina - Od početka računanja toka stojnica pa dok ukrcaj ne bude završen, ili dok krcatelj ne izjavi da neće više krcati - Za rok računanja nije odlučno vrijeme kad se nije radilo, u koliko se to vrijeme inače računa u stojnice - Prema tome ako je brod u efektivnom radnom vremenu bio ukrcajan s prebačenim normama, nema uštedjenog vremena, ako je, uzevši u obzir i vrijeme kad se nije radilo, isteklo ili prekoračeno vrijeme stojnica - Dosljedno tome, u jednom te istom ukrcaju ne može istovremeno biti prekoračenja vremena stojnica i uštedjenog vremena - Stranke, međjutim, mogu ugovoriti da se i za uštedjeno vrijeme računa samo vrijeme efektivnog ukrcaja - Ovaj ugovor ne obvezuje trećega - Naknadu za prekoračenje brodar je dužan platiti osobi koja se na tu isplatu obavezala, bez obzira da li je ona prouzrokovala prekoračenje - Garant je obavezan prema sadržaju garantnog pisma bez obzira po čijem je nalogu garantno pismo izdao

Tužitelj je brodar. Prvotuženi je špediter - primalac, a drugotuženi je naručitelj prijevoza.

Tužitelj u tužbi navodi da je posredstvom Jugoslovenske pomorske agencije Beograd s drugotuženim zaključio broderski ugovor "Beograd 10.IV 1969. g." i adendum uz isti ugovor od 6.V 1969. g, u kojem se obavezao da će prevesti iz Aleksandrije teret cementa u papirnatim vrećama u luku Ploče.