

pretrpljenih prilikom potapljanja broda. U ovom sporu ostao je sporan iznos od 20.000.- dinara.

O sporu je rješavao Vrhovni privredni sud koji je prvostepenu presudu ukinuo i predmet vratio na ponovno raspravljavanje prvostepenom sudu s time da se ponovnim vještačenjem utvrdi da li je iznos od din. 20.000.- isplaćen tužitelju iz Fonda zajedničke potrošnje tuženoga, ili iz Fonda "Tisa", kako tvrdi tužitelj time da se vještačenje provede u prisutnosti tužiteljeva zastupnika.

U odnosu na preostali sporni dio od din. 20.000.- iz djelomične presude proveden je postupak i izvršeno vještačenje u prisutnosti tužiteljeva zastupnika, a ročište za vještačenje provedeno je na licu mjesta u prostorijama tuženoga poduzeća. U toku vještačenja i njegovog izvođenja zastupnik tužitelj tražio je utvrdjivanje određenih činjenica i uvid u knjige tuženoga, čemu je bilo udovoljeno, pa je na pitanja tužiteljeva zastupnika vještak dao tražene odgovore i pokazao tužiteljevu zastupniku isprave o knjiženju i preknjižavanju iz Fonda "Tise", na fondove tuženoga i obratno. Iz rezultata vještačenja proizlazi da je iznos od din. 20.000.- koji je među strankama sporan, a isplaćen je tužitelju u stvari iz pozajmice koju je Fond "Tise" dao tuženom poduzeću uz određene kamate od 6 % godišnje. Obzirom na to sud je stekao uvjerenje da je iznos od din. 20.000.- koji je tuženi dao tužitelju, isplaćen iz sredstava tuženoga, a ne iz sredstava Fonda "Tise", te da je prema tome tuženi odnosno davanje tužitelju izvršio u cilju naknade štete iz vlastitih sredstava, a ne iz tuđih, kako to tvrdi tužitelj, te da odnosni iznos nije bio dat tužitelju u namjeni darovanja, već u namjeri davanja na ime naknade štete.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-2454/70  
od 27.I 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, prof.dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Brodarova i skladištarova odgovornost  
- Utvrdjivanje štete na teretu bez prisustva broдача i skladištara  
- Slaganje tereta na brodu - Šteta nastala prije ukrcaja na brod  
- Za štetu na teretu koji brodar preveze a skladištar primi na uskladištenje na temelju primaočevog naloga  
nema solidarne odgovornosti između broдача i skladištara  
- Ako primalac ne poretne broдарovu tvrdnju da je teret na brodu bio pravilno složen, smatra se da je tako bio složen na

brodu - Brodar ne odgovara za štetu na teretu, za koji je na ovaj način utvrđeno da je bio pravilno složen, ako je teret po svojoj prirodi vjerojatno mogao biti oštećen prije ukrcaja na brod - Skladištar nije odgovoran za štetu koja je posljedica topline ili vlage ako dokaže da je teret smješten u suha skladišta s normalnom temperaturom - Činjenica da je teret pregledan bez prisustva primaoca ne onemogućuje primaocu pravo da dokaže štetu na teretu koja je na taj način utvrđena

Tužitelj je osiguratelj koji je primaocu nadoknađio štetu, a tuženici su brodar i skladištar. Tužitelj navodi da je osigurao vlasniku robe teret kaučuka u balama. Na odredištu da je ustanovljena šteta na nekim balama, pa osiguratelj solidarno tuži brodara koji je prevezao teret i skladištara, koji je taj teret uskladištio na temelju naloga primaoca - skladištara, da naknade štetu.

Prema tužiteljevoj tvrdnji otvaranjem bala utvrđeno je da su bale djelomično oštećene suhom ili mokrom plijesni koja je zahvatila samo omotne listove, a kod manjeg broja bala i prvi list ispod omotnog lista. Do štete je došlo od kontakta s vodom u mjestu ukrcaja ili tokom prijevoza. Kod bala po teretnici br.2 navedeno je da na vanjskim omotnim listovima nije bilo uočljivih znakova oštećenja. Prilikom otvaranja bala utvrđeno je da je veći broj bala zahvaćen mokrom plijesni s trulenjem kaučuka, te je utvrđeno da je 300 bala izgubilo 40 % svoje prvobitne vrijednosti, a 100 bala 10 %. Kao uzrok štete navedeno je da su bale za vrijeme prijevoza brodom vjerojatno stajale na vlažnom, mokrom ili ugrijanom mjestu. U pogledu kvaliteta sporne robe prije ukrcaja izdat je certifikat o kvalitetu robe od 6.III 1969.g. u kome se navodi da je roba ukrcana u ispravnom stanju. Nije utvrđeno na koji je način utvrđen kvalitet robe prije ukrcaja. Taj certifikat o kvalitetu robe izdala je ustanova Burmanske vlade Myanma export import Corporation. Prema računu štete "Transjuga", od 8.VIII 1969.g. šteta iznosi USA \$ 8.530,94 i dinara 3.500.- troškova za utvrđivanje štete, koji je iznos tužitelj doznačio osiguraniku i primaocu robe poduzeću "Borovo".

Sporno je među strankama da li je za utvrđenu štetu koju je tužitelj kao osiguratelj platio svom osiguraniku odgovoran prvotuženi kao brodar i drugotuženi "Poduzeće Luka", Rijeka, solidarno.

U toku spora stranke su prigovorile solidarnoj odgovornosti, te je prvotuženi istakao prigovor tužitelju radi pomanjkanja aktivne legitimacije. Prvotuženi je porekao svoju odgovornost, ističući da je robu na odredištu

predao drugotuženom bez prigovora s jedne strane, a s druge strane da je utvrđivanje štete od strane avarijskog komesara i Zavoda za ispitivanje kvaliteta robe proizvoljno. U nalazima nije navedeno na koji način je došlo do oštećenja robe suhom ili mokrom pljesni, a isto tako iznos oštećenja u procentima je proizvoljan, jer nije dato obrazloženje kako su utvrđeni odnosni procenti oštećenja. Dalje ističe da oštećenje u koliko je doista utvrđeno od pljesni moglo je nastati prije ukrcaja robe u brod zbog dodira s vodom prije ukrcaja. Ovakva oštećenja, tj. močenja robe bilo uslijed kiše ili druge vlage prije ukrcaja brodar u času ukrcaja nije mogao utvrditi, pa za takva oštećenja robe prvotuženi kao brodar nije odgovoran, napose ako se utvrdi da do odnosnog oštećenja robe nije došlo u skladištima drugotuženoga. Istakao je da je roba bila na propisan način složena u brod u odgovarajuća skladišta, a s druge strane drugotuženi prilikom prijema robe nije stavio nikakav prigovor da bi roba bila smještena i prevožena u nepovoljnim skladištima. Ne priznaje iznos oštećenja, jer na utvrđivanje štete nije bio pozvan niti je o tome bio obaviješten.

Drugotuženi takodjer se usprotivio tužbenom zahtjevu i tvrdi da je robu koju je primio od prvotuženog predao konačnom korisniku robe "Transjugu" u stanju u kom ju je primio od prvotuženoga. Nakon iskrcaja robe iz broda roba je bila smještena u zračna i suha skladišta, te je roba neposredno iza prijema po nalogu špeditera Poduzeća "Transjug" odmah dalje slana i iskladištena. Tvrdi da se roba nije kod njega mogla pokvariti jer je bila u skladištima drugotuženog vrlo kratko vrijeme, a što jasno slijedi iz izvještaja o pregledu robe i zapisnika o utvrđivanju oštećenja. Roba je bila kod drugotuženoga smještena u zračnim i suhim skladištima, to od dana iskrcaja robe i uskladištenja do dana ustanovljenja štete na robu nije moglo nastupiti oštećenje one vrsti kako je utvrđeno pregledom, tj. oštećenje suhom ili mokrom pljesni koja nastaje od kontakta s vodom, vlagom i toplinom, pa se usprotivio u cijelosti zahtjevu za naknadu štete.

Sud je tužbu odbio iz slijedećih razloga:

Prigovor promašene aktivne legitimacije koji je istakao prvotuženi nije osnovan. Tužitelj je aktivno legitimiran cesijom "Transjuga", kao ovlaštenog primaoca robe po teretnicama dokazao svoju aktivnu legitimaciju, pa prema tome odnosni prigovor prvotuženoga nema osnove i nije uvažen.

Što se tiče zahtjeva o solidarnom plaćanju sud nalazi da ovakav zahtjev tužitelj je osnovan. Za nastalu štetu u toku prijevoza odgovara prvotuženi i drugotuženi svaki za svoj dio posla, tj. razdijeljeno i to svaki s posebnom osnovom, jedan iz ugovora o prijevozu robe morem, a drugi za manipulaciju

i čuvanje robe, pa su i odgovornosti prvo i drugotuženog po osnovi različite, te nema elemenata za solidarnu odgovornost.

Obzirom na izloženo sud je razmatrao eventualnu odgovornost svakoga tuženog napose.

Ispitujući odgovornost prvotuženoga sud nije mogao steći uvjerenje iz provedenih dokaza koje je u toku spora dao tužitelj da bi šteta koja je utvrđena na spornom kaučuku bila posljedica uzroka za koje bi u smislu odredaba čl. 53 ZOUIPB brodar odgovarao. Istina je da prvotuženi kao brodar odgovara za svako oštećenje, manjak i gubitak stvari, koje je primio na prijevoz, od prijema do predaje, ako ne dokaže da je oštećenje nastalo zbog uzroka koji se nisu mogli izbjeći pažnjom uredna brodara. U toku spora tužitelj je doduše dokazao da obzirom na čiste teretnice postoji pretpostavka da je roba primljena na brod bez oštećenja s jedne strane, a s druge strane da je nakon prispjeća broda u luku iskrcaja i nakon iskrcaja robe u skladištima drugotuženog utvrđeno da je odnosna roba tj. sirovi kaučuk u balama oštećen plijesni. Oštećenja od plijesni odnosno pogoršanje kaučuka uslijed formiranja plijesni na njemu, kako slijedi iz stručnih priručnika o slaganju robe u brod, najčešće nastaje ako roba te vrsti nije bila prije ukrcaja pakovana potpuno suha. Nadalje ovakovo oštećenje plijesni može nastati ako su se koleta smočila uslijed kiše ili rose prije ukrcaja. Ovakva ovlaženja koleta vrlo je teško ustanoviti jer se ono brzo suši pod djelovanjem tropskog sunca, pa ga je nemoguće utvrditi prilikom ukrcaja, a napose kad se radi o balama kaučuka golim, tj. ako bale nisu posebno pakovane u jutene vreće ili drvene sanduke. U ovakvim slučajevima, kako slijedi iz stručne literature, redovno se nailazi na plijesan prilikom otvaranja bala na odredištu, pa su prvi omoti s nutarnje strane pokriveni s plijesni. Plijesan doduše može nastati i u toku putovanja, ako teret nije bio pravilno smješten i ako je dolazio do doticaja sa znojenjem brodskih stijena ili stavljanja robe u skladišta vlažna i u blizini izvora topline (strojnog odjela i kotlova).

Obzirom na okolnost da je prvotuženi u toku spora istakao prigovor da je šteta posljedica koja je nastala zbog skrivene mane robe prije ukrcaja, te da obzirom na način oštećenja plijesni koja je nastala unutar prvih omota očito ukazuje da je moralo doći do ovlaženja robe prije ukrcaja, sud je ocjenjujući ove prigovore i gore navedena svojstva odnosno robe prema stručnoj literaturi našao da je do odnosnog oštećenja sirovog kaučuka zaista došlo i moglo doći uslijed ovlaženja prije ukrcaja. Naime u toku spora tužitelj nije utvrdio, a niti dokazao da sporni kaučuk nije bio pravilno i na stručan način ukrcan u brod, a niti je izričito

osporio da odnosni kaučuk nije bio niti mogao biti ovlažen prije ukrcaja. Dokaz o stanju robe na koji se poziva tužitelj tj. na teretnice bez primjedbe - čiste teretnice i certifikat o kvalitetu robe izdan od strane prodavaoca odnosno kontrolne organizacije ne pružaju potpuni i siguran dokaz da odnosna roba nije bila niti mogla biti ovlažena prije ukrcaja. Naime poznato je a i nesporno da je roba ukrcana u brod u Rangun tj. u tropskim predjelima, gdje mogu pasti kraće nagle kiše, ili se pojavljuju teške i vlažne magle, koje mogu robu koja čeka na ukrcaj ovlažiti. Uslijed djelovanja tropskog sunca ovakva vlaga brzo nestaje i ovlaženje prilikom ukrcaja nije moguće primijetiti, pa na taj način u toku putovanja, a bez brodarove krivnje može nastupiti oštećenje odnosne vrste. Obzirom na takovo činjenično stanje sud smatra da u predmetnom slučaju a u smislu odredaba čl.54, toč.3 valja uzeti da je do oštećenja robe došlo zbog skrivene mane, odnosno osobite prirode tereta, pa da za ovako nastalu štetu brodar ne odgovara (čl.54, t.8).

Što se tiče odgovornosti drugotuženoga očit je da šteta nije nastala na odnosnoj robi niti mogla nastati za vrijeme dok se roba nalazila kod drugotuženoga, jer iz avarijskog certifikata kao i izvještaja o utvrdjenju štete, koji je dao Zavod za kontrolu kvaliteta u Rijeci, slijedi da je roba bila smještena u suha i zračna skladišta, s jedne strane, a s druge strane da je od dana iskrcaja do dana utvrdjivanja štete prošao vrlo kratak rok tj. 4 do 5 dana, pa nije moguće da bi odnosna šteta mogla nastati za vrijeme dok se nalazila kod drugotuženoga.

Očito je da se oštećenje robe prilikom iskrcaja i preuzimanja od brodarara nije moglo otkriti što slijedi iz provedenih dokaza, te je oštećenje bilo otkriveno tek prilikom uzorkovanja. Primalac robe - špediter "Transjug", uputio je proteste o oštećenju robe 16.V 1969.g. ali je propustio da na pravilan način, a obzirom na otkriveno oštećenje robe, obavijesti prvo i drugotuženog i pozove ih na utvrdjivanje uzroka i iznosa oštećenja. Medjutim ovakav propust špeditera i primaoca robe po tereticama nije u uzročnoj vezi s nastalom štetom, pa ti propusti nisu imali ni utjecaja na donošenje presude. Medjutim ipak je potrebno istaći da bi dokazivanje o prirodi, uzrocima i obimu štete bilo daleko bolje da je primalac robe - špediter "Transjug", u odnosnom slučaju postupao s većom pažnjom, tj. da je o danu i mjestu kao i satu utvrdjivanja štete i njenih uzroka obavijestio prvo i drugotuženoga, jer bi se u takovom slučaju moglo eventualno provesti i dokazivanje o stanju prostorija i brodskih skladišta u kojima je bio teret prevožen, jer se u to vrijeme brod nalazio u luci.

Ovakovo provodjenje dokaza nakon odlaska broda iz luke nije više moguće provesti, sve i kad bi takovo utvrđivanje zatražio primalac robe, tvrdeći da su uzroci plijesni posljedica neprikladnog prijevoza robe u skladištima vlažnim i nepovoljnim.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-31/72  
od 10.II 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, dr Đuro Vranešić

Stvarna prava na zrakoplov - Nadležnost suda - Za prosuđivanje sporova o stranom zrakoplovu koji se nalazi zadržan na teritoriji Jugoslavije nadležan je jugoslavenski sud - Za prosuđivanje sporova o stvarnim pravima na zrakoplov primjenjuje se pravo države upisa zrakoplova

U tužbi i u toku spora tužitelj je tvrdio da je tuženom prodao zrakoplov B A C 1 - 11 D-ALAS na kredit koji mu kredit nije plaćen, pa tužitelj na ime neplaćenog iznosa za prodani zrakoplov potražuje od tuženoga utuženi iznos od 1,407.595.- Lstg. (engleskih funti). Svoje potraživanje od tuženoga kao kupca tužitelj je osigurao ugovorom o kreditu od 9.IV 1970.g, koji je ovjeren od strane notara Dr Karla-Heinza Herrmanna 8.IV 1970.g. Založno pravo u registru zrakoplova pod brojem 42 LR 526 utemeljio je kod registarskog suda u Braunschweigu, i to upisom hipoteke na odnosni zrakoplov u iznosu od 2,010.878.- engleskih funti. Za imenovani zrakoplov tuženi duguje tužitelju još 1,407.595.- Lstg. te u dokaz tomu podnosi pismeno priznanje duga tuženoga od 15.X 1971.godine.

Odnosni zrakoplov sada se nalazi u Dubrovniku zadržan na aerodromu Čilipi, rješenjem Općinskog suda u Dubrovniku, zbog potraživanja nekih vjerovnika.

Tužitelj ističe da je državna registracija zrakoplova Savezna Republika Njemačka, po čijim se propisima stvarna prava na zrakoplov stječu upisom u registar zrakoplova, pa smatra da je upis hipoteke u registar zrakoplova punovažan i da tužitelj ima prvenstveno pravo namirenja za naplatu svojih potraživanja osiguranih odnosnom hipotekom. Ističe dalje da se i primjenom prava SFRJ u pogledu priznanja važnosti hipoteke, a u smislu odredaba Zakona o zračnoj plovidbi takodjer priznaju.