

11/58). Odredbe ove Konvencije primjenjuju se analogno u domaćem cestovnom saobraćaju samo u onim slučajevima gdje nedostaju odgovarajući pozitivni zakonski propisi.

V.V.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br. IV-P-1387/70
od 20. VI 1972.

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

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Brodarova odgovornost - Nautička i komercijalna djelatnost članova posade broda - Ograničenje brodarove odgovornosti - Na sporove iz ugovora o prijevozu stvari morem primjenjuje se Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. godine ako je u sporu jugoslavenska osoba s osobom koje je država potpisala tu Konvenciju - Aktivna legitimacija osigurateljeva koji je osigurao teret - Osiguratelj je aktivno legitimiran prema brodaru ako pridonese cesionu ispravu kojom mu primalac tereta koji nije osiguranik prenese svoja prava koja ima prema brodaru - Nautička djelatnost posade je ona kojoj je neposredna svrha održavanje sigurnosti broda sa statičkog i dinamičkog stajališta - Međutim nautičko-tehnička djelatnost oko broda rutinske prirode koja može ugroziti teret smatra se komercijalnom djelatnošću - Na temelju toga šteta koja je prouzrokovana teretu, kao prelijevanje vode povodom punjenja dubinskih tankova, rezultat je komercijalne djelatnosti posade - Ako je u teretnicu unesena količina tereta po broju određene vrsti pakovanja, kao jedinica tereta u smislu ograničenja brodarove odgovornosti, smatra se pojedino koletu i bez obzira na okolnost da je vozarina ugovorena po toni ili zapremnini tereta

Brodar je prevezao teret kakaovca na određenoj ustanovljeno da je određena količina tereta oštećena. Na temelju toga osiguratelj vlasnika tereta tuži brodara za naknadu isplaćene osigurnine.

U tužbi i u toku spora tužitelj tvrdi da je sporni kakaovac bio smočen morskom vodom, pa je primalac robe dopisom od 9. IV 1969. g. oštećenje protestirao agentu tuženoga. Prilikom prijema robe izvršen je pregled robe i utvrđeno je da tuženi brodar nije predao 3 vreće kakaovca u

težini od 193 kg, i 22 vreće u težini od 1.418 kg, te da je oštećenih vreća morskom vodom bilo 669. Dalje tvrdi da je roba oštećena propustom dužne pažnje članova posade broda prilikom punjenja "dubokih tankova" u luci Genova, iznad kojih je bio ukrcan i složen teret kakaovca u vrećama, pa je zbog nepažnje posade prilikom punjenja tankova vodom, kojih su poklopci bili otvoreni, došlo do prelijevanja morske vode iz tankova na vreće s kakaovcem, pa je kakaovac oštećen u obimu kako je to u luci iskrcaja utvrdio avarijski komesar i kako je to navedeno u tužbenom zahtjevu. Oštećenje kakaovca vodom posljedica je propusta dužne pažnje posade broda za koje propuste odgovara tuženi brodar.

Tuženi je u toku spora i u odgovoru na tužbu osporio tužbeni zahtjev u cijelosti, ističući prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije na strani tužitelja, zatim ističući da za nastalu štetu brodar nije odgovoran, jer da je šteta posljedica greške i propusta člana posade broda, upravljanja brodom, a za koje štete ne odgovara tuženi brodar, jer se radi o nautičkim greškama. Prigovorio je načinu i iznosu obračuna tužbenog zahtjeva, i istakao da tužitelj kao osiguratelj ne može tražiti veću odštetu i kad bi na nju imao pravo, i kad bi tuženi za takvu štetu odgovarao - nego što je stvarna šteta. Osim toga istakao je prigovor ograničenja odgovornosti tuženoga kao brodara do iznosa dinara 3.500 po toni, ističući da se u smislu ugovora o prijevozu robe (Booking note) od 23.XII 1968. g. vozarina ima obračunavati po toni, pa kako je oštećeno 44 tone robe, to bi tužitelj odgovarao najviše do 10.296 USA \$. Osim toga ističe da šteta nije na pravilan način utvrđena jer na utvrđivanje štete tuženi nije bio pozvan, i smatra da nalaz avarijskog komesara ne može biti dokaz za iznos štete s jedne strane, a s druge strane ističe da tužitelj ničim nije dokazao da li je na najpovoljniji način i kako oštećenu robu prodao, te da li je doista postignuti iznos od 2.655.000.- Lit. odnosno 1.770.- Lstg. zaista najpovoljnija cijena koju je tužitelj mogao postići prodajom robe koja je bila avarirana.

Prvostepeni sud je djelomično udovoljio tužbenom zahtjevu iz slijedećih razloga:

Nesporno je među strankama da je tuženi u luci Takoradi po teretnici br.5 preuzeo na prijevoz 14.II 1969.g. kakaovac za luku Rijeka. Nesporno je među strankama da je 800 vreća kakaovca bilo oštećeno u toku putovanja, prilikom punjenja dubinskih tankova na brodu tužiteljevu u luci Genova; nadalje da je roba bila predana tužiteljevom predniku u oštećenom stanju; da je prednik tužiteljev uložio pismeni protest u pogledu oštećenja robe pravovremeno, te je nesporno da je manjak odnosno oštećenje robe utvrđeno u količini

od 800 vreća, od koje količine je 3 kom. neisporučenih vreća i 797 vreća oštećenih, da je od odnosne količine odvajanjem spašeno 128 vreća, pa da je prema tomu manjak 672 vreće.

Medju strankama je medjutim sporna količina u kg kao i obračun i način obračuna štete s jedne strane, a s druge strane sporno je medju strankama da li je tuženi odgovoran za nastalu štetu ili ne, da li je tužitelj aktivno legitimiran, te konačno da li se tuženi može poslužiti prigovorom ograničenja odgovornosti na din. 3.500 po toni.

Rješavajući o spornim pitanjima valja istaći da prigovor tuženoga u pogledu nedostatka aktivne legitimacije tužiteljeve nema osnove, jer je tužitelj svoju legitimaciju dokazao valjanom cesijom primaoca robe poduzeća "Tranšped" iz Beograda, pa prema tome tužitelj je dokazao i svoju aktivnu legitimaciju za zahtjev za naknadu štete, kao osiguratelj koji je ovlaštenom primaocu robe naknadio štetu iz osiguranja, pa time subrogacijom ušao u prava svoga osiguravatelja, odnosno vlasnika robe.

Rješavajući pitanje odgovornosti tuženoga za nastalu štetu sud je prethodno riješio pitanje primjena prava u odnosnom sporu, te je našao da se na predmetni spor ima primijeniti Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, jer se radi o prijevozu robe u međunarodnom prometu za koju vrst prijevoza vrijede odredbe odnosne Konvencije koju je ratificirala naša država.

Ocjenjujući pitanje odgovornosti tuženoga, a napose u svjetlu prigovora tuženoga da se radi o šteti koja je posljedica nautičke greške člana posade i pozivanja da u smislu odredaba našeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, pa i u smislu odredaba Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici čl.4, st.2, sl.a) tuženi kao brodar ne odgovara za takove štete, sud je nakon ocjene činjeničnih navoda stranaka stekao uvjerenje da je tužitelj za ovako nastalu štetu odgovoran, jer odnosna šteta obzirom na način nastanka štete ne može se pripisati nautičkoj grešci broдача. Naime, po nalazu suda nautička djelatnost zapovjednika ili članova posade je ona kojoj je neposredna svrha održavanje sigurnosti broda kako sa statičkog, tako i sa dinamičkog stajališta. Istina veliki broj ovih djelatnosti nije moguće jasno razgraničiti od tzv. komercijalnog djelovanja zapovjednika i posade, tj. one djelatnosti kojoj je neposredna svrha očuvanja tereta. Naime ima nautičkih radnji koje mogu u datom slučaju ugroziti teret. U ovakovim mješovitim slučajevima treba prvenstveno cijeliti da li je zapovjednik broda, odnosno zaduženi član posade, u vršenju radnji nautičke dje-

latnosti, koja je rutinske prirode, primijenio dužnu pažnju ne samo pri vršenju odnosno nautičko-tehničke radnje, nego i da li je pri tome vodio računa o tome da li su poduzete i sve potrebne mjere da bi se otklonila eventualna opasnost za teret, koja bi mogla doći u obzir prilikom izvođenja odnosno nautičko-tehničke radnje. Ako takva pažnja u pogledu čuvanja tereta nije bila poduzeta u izvođenju nautičko-tehničkog djelovanja, tada po svaćanju ovog suda ovakva radnja i propust mora se ocijeniti kao komercijalno djelovanje.

Prema iskazu stranaka u toku spora u pogledu nastale štete do oštećenja robe je došlo time, a to slijedi i iz nalaza i mišljenja avarijskog komesara, što je radi potreba broda i radova izvedenih na brodu u luci Genova bio dat nalog da se napune dubinski tankovi (Dep - tanks). Tom prilikom zapovjednik je naredio da posada broda pazi na punjenje i da se pravovremeno obustavi punjenje tankova. Činjenica je, obzirom da je došlo do prelijevanja vode iz tankova, da posada prilikom izvođenja te nautičko-tehničke radnje nije primijenila onu pažnju koju je bila dužna primijeniti, pa je upravo zbog propusta te pažnje došlo do prelijevanja morske vode iz dubokih tankova u skladište broda i time je nanesena šteta ukrcanom teretu. Prema gore izloženom ovakav propust članova posade u rukovanju i tehničkom djelatnošću brodom ne može se uzeti kao djelatnost nautičko-tehnička, već više kao propust dužne pažnje za čuvanje tereta, pa je stoga za propust takove pažnje posade broda u smislu odredaba Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici čl.3, st.2. odgovoran za nastalu štetu tuženik koju je dužan naknaditi u smislu odredaba čl.4, st.5 odnosno čl.2 protokola o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici od 23.II 1968.godine.

Rješavajući pitanje i prigovore primjene prava u pogledu ograničenja odgovornosti i načina obračuna štete, a napose na okolnost da li se ograničenje ima obračunavati prema jedinici tereta koja bi predstavljala jedinicu obračuna vozarine, ili se kao jedinica tereta za obračun tereta ima računati vreća, sud je našao da prigovor ograničenja odgovornosti broдача kako ga je istakao tuženi nema osnove. U slučaju kad je u teretnicu unesena količina tereta po broju određene vrste pakovanja, kao što je u predmetnom slučaju, a što je među strankama nesporno uneseno u teretnicu da je na brod "Bovec" ukrcano 3.200 vreća sirovog kakaovca u ukupnoj težini koja je iskazana u teretnici, očito je po nalazu ovog suda da se kao jedinica tereta u smislu čl.2 protokola o izmjeni Međunarodne konvencije, odnosno u smislu čl.4, točka 5 Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici kao koletu ima smatrati jedna vreća, a ujedno to koletu predstavlja i jedinicu tereta. Računanje jedinice tereta u smislu

obračuna vozarine po ocjeni ovog suda ima se uzeti samo u slučaju ako se radi o robi koja je ukrcana u rasutom stanju. Ovakovo shvaćanje u pogledu ocjene što se smatra jedinicom tereta po nalazu ovog suda vrijedi i u slučaju kad bi se na predmetni slučaj primijenilo i naše pravo, tj. čl.56. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, na koji se propis poziva tuženi. Obzirom na izloženo, a pošto je utvrđena odgovornost tuženoga za nastalu štetu, kao i utvrđena neosnovanost pozivanje tuženog na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta, sud je u pogledu količine i iznosa štete presudio kao u dispozitivu .

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-140/71
od 25.IX 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, dr Radojka
Luger-Katušić

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost za štetu na teretu - Primjena prava - Brodar ne odgovara za kvar tereta ako dokaže da je teret bio pravilno složen u suha i čista skladišta, te da je brod tokom putovanja naišao na oluju i pretrpio pomorsku nezgodu koja je prouzrokovala kvar tereta - U sporu između jugoslavenske stranke i stranke koje je država potpisnica Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. godine sud primjenjuje tu Konvenciju

Tužitelj je primalac robe, a tuženik je brodar.

Tužitelj je tužbom tražio da mu tuženik plati na ime naknade štete za izručenu količinu 926 vreća šećera, te 327 oštećenih vreća šećera, i za dio robe koji je oštećen u toku putovanja ukupan iznos od 5.137,35 US dolara.

Tuženik priznaje manjak, ali tvrdi da je taj manjak nadoknadio. Što se tiče oštećenja ističe da tu štetu ne priznaje jer je ona posljedica prirodnog svojstva robe za koje oštećenje tuženik ne može biti odgovoran. Ističe da je prilikom primanja i ukrcanja robe u brod roba bila ukrcana na pravilan način, a u toku putovanja da je došlo do pomorske nezgode koja je utvrđena pomorskim protestom, pa je odnosna šteta posljedica događaja za koji brodar nije odgovoran. U dokaz svojih navoda privremeni zastupnik tuženika predao je sudu pomorski protest od 31.I 1970. god.