

ceste. Pored svega toga tužitelj ništa više ne potražuje od tuženika nego što bi potraživao na temelju ugovora da je ovaj prije prijevoza zaključen. Sada ne bi bilo ni opravdano ni pošteno da tuženi, koji je htio izbjeći plaćanju premašaja u opterećenju ceste, prodje materijalno bolje od onih poduzeća koja su postupala ispravno i prije prijevoza zaključila s poduzećem za ceste odgovarajući ugovor.

Ovaj sud prihvaća razloge kojima se rukovodio prvostepeni sud kad je odbio prijedlog tuženika za ponovno vaganje vozila i tereta.

J.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br. III-S1-229/73-2
od 28. II 1974.

Vijeće: Ivo Bešker, Gavro Badovinac, prof. dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Ograničenje brodarove odgovornosti - Krcanje tereta na palubu - Na ugovor o prijevozu stvari morem, koji je zaključen između jugoslavenskog broдача i inozemnog naručitelja prijevoza primjenjuje se jugoslavensko pravo ako je luka iskrcanja u Jugoslaviji, a primalac koji prima teret na temelju indosirane teretnice po naredbi jugoslavenska osoba - Pod ovim pretpostavkama primjena jugoslavenskog prava je obavezna i ne dolazi do primjene klauzula teretnice o primjeni stranog prava ili Konvencije o teretnici - Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova broдар odgovara ograničeno i kada je šteta prouzrokovana kvalificiranom krivnjom njegovih ljudi - S obzirom da tu nije potrebno ulaziti u ispitivanje da li je teret na palubu smješten krcateljevim pristankom, ili da li za takav smještaj postoji običaj u luci ukrcaja - Potvrda brodarovog agenta da u luci ukrcaja postoji običaj koji dopušta krcanje na palubu određenog tereta ne može poslužiti kao vjerodostojan dokaz, ako je ta potvrda izdana u broдарovu korist

Tužitelji su osiguratelji tereta (sindikati kod Lloyd). Isplatom osigurnine primaocu robe subrogacijom su stupili u pravo primaoca robe prema broдарu. Regresnom tužbom traže od broдача isplatu iznosa od 4.565.- Lstg spp, s naslova naknade štete nastale gubitkom robe u prijevozu. Tvrdе da je tuženik svojim brodom "Matko Laginja"

preuzeo na prijevoz pet bačava sa soljenim janjećim crijevima po teretnicama broj 23, 25 i 26 na relaciji London - Rijeka. Ističu da su bačve bile smještene na palubi i da su tokom prijevoza otplavljene s palube. Brodar je međutim izdao čiste teretnice "ukrcano" u kojima nije naznačio da je teret smješten na palubu broda. Tužitelji zahtijevaju naknadu štete u iznosu prometne vrijednosti robe iste kvalitete i količine u luci iskrcaja (u Rijeci) na dan dolaska broda u tu luku.

Tuženi doduše priznaje svoju odgovornost za nastali manjak. Međutim, u pogledu iznosa nastale štete tuženi smatra da odgovara samo do najvišeg propisanog iznosa u smislu čl.56, st.1. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Sl. list SFRJ br. 20/59 i 25/69), od po din. 3.500.- po jedinici tereta tj. po jednoj bačvi, što ukupno iznosi 17.500.- din, a preračunato u stranu valutu 486,11 Lstg.

Tuženi brodar svoje stajalište o tome, da odgovara ograničeno do najvišeg propisanog iznosa po jednoj bačvi, temelji na slijedećim tvrdnjama: Prvo, da u luci ukrcaja postoji običaj da se teret ovakve vrsti krca na palubu. Drugo, da je bačve ukrcao i prevezio na palubu na osnovi pismenog pristanka krcatelja, jer je u svim teretnicama koje je potpisao krcatelj odštampana klauzula broj 4 koja glasi: "Brodar si zadržava apsolutno pravo da ukrca teret na palubu ili u skladišta".

Sporno je između stranaka da li se na ovaj spor primjenjuju odredbe Međunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici, sklopljene u Bruxellesu 25.VIII 1924. (u daljnjem tekstu Haška pravila), ili odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (u daljnjem tekstu ZUIPB).

Tužitelj smatra da treba primijeniti Haška pravila, jer se radi o pomorskom vozarskom ugovoru na relaciji od Londona do Rijeke, zaključenog između domaćeg broderskog poduzeća i inozemnog krcatelja (iz Londona). Ističe da je izdana čista teretnica po naredbi i da je tužitelj prednik - primalac po naredbi, bio u dobroj vjeri te s povjerenjem u ovakovu čistu teretnicu, kao vrijednosni papir po naredbi, baš iz teretnice zaključio da je teret ukrcan i prevožen u skladištima broda. Smatra da odatle proizlazi da na ovaj spor treba primijeniti Haška pravila.

Tuženik naprotiv smatra da se na ovaj spor treba primijeniti Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Ovo stoga što je luka iskrcaja Rijeka u Jugoslaviji i što po odredbama čl.130 spomenutog zakona mora doći do primjene ovaj zakon, jer su te odredbe kogentne prirode. Posebno se poziva na odredbe čl.42 i 56, st.1. toga zakona.

Nadalje je sporno između stranaka postoji li u luci ukrcaja u Londonu običaj da se teret ovakve vrsti krca i prevozi i na palubi broda.

Tužitelj naime tvrdi da u luci ukrcaja ne postoji ovakav običaj, a tuženik to osporava i pismenim izvještajem svoga agenta ANGLO-YUGO iz Londona dokazuje postojanje ovog običaja u luci ukrcaja.

Sporno je da li između stranaka postoji sporazum, odnosno da li postoji izričiti pristanak krcatelja da brodar teret smjesti na palubu, tj. da li odštampani tekst spomenute klauzule broj 4 na teretnicama predstavlja takav pristanak.

Tužitelj tvrdi da krcatelj ni u kakvom obliku (ni u pismenoj formi, ni na bilo koji drugi način) nije pristao da se teret krca i prevozi na palubi. Naročito ističe da je brodar izdao teretnicu "ukrcano" bez posebnog naznačenja da je teret smješten na palubu ("on deck") nakon isplovljenja broda iz luke ukrcaja, pa prema tome da krcatelj nije ni znao, ni mogao znati, da teret nije smješten u brodska skladišta. Stoga sadržaj spomenute klauzule broj 4 u navedenim teretnicama tužitelj ne smatra pravno odlučnim.

Tuženik naprotiv smatra da je izričiti pristanak krcateljev, da se teret krca i prevozi i na palubi, sadržan već u spomenutoj klauzuli broj 4 navedenih teretnica potpisanih od strane krcatelja. Stoga smatra neodlučnom okolnost što u teretnicama nije posebno naznačeno da je teret smješten na palubu.

Konačno, sporan je i iznos prometne vrijednosti manjka robe.

Prvostepeni sud je nakon izvedenih dokaza i provedene rasprave donio presudu kojom je djelomično usvojio tužbeni zahtjev do iznosa od 486,11 Lstg spp, a odbio je višak tužbenog zahtjeva.

Prvostepeni sud smatra da se na predmetni spor moraju primijeniti odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (čl.42. i 56, st.1).

Prema ocjeni prvostepenog suda iz pismenog izvještaja brodarovog agenta ANGLO-YUGO od 25.VII 1971. proizlazi da u luci ukrcaja u Londonu postoji običaj da se teret ovakove vrsti krca i prevozi i na palubi. Osim toga, iz klauzule broj 4 spomenutih teretnica potpisanih od krcatelja, prvostepeni sud zaključuje da postoji pismeni pristanak krcatelja brodaru da teret krca i smjesti i na palubu broda, te da je time udovoljeno zakonskim uvjetima iz čl. 42. ZUIPB-a. Odatle sud zaključuje da brodar odgovara po st.1, čl.56. ZUIPB-a do najviše propisanog iznosa od po 3.500.- din. po jednoj bačvi, pa dinarsku protuvrijednost preračunava u stranu valutu i tužitelju dosudjuje samo iznos od 486,11 Lstg.

Pravodcbonom žalbom tužitelji pobijaju navedenu presudu samo u dijelu kojim je odbijen višak tužbenog zahatjeva, tj. u pogledu iznosa od 4.078,89 Lstg spp, a zbog svih žalbenih razloga iz čl.342. ZPP-a, te predlažu da se navedena presuda u pobijanom dijelu ukine.

Ističu da navedena presuda primjenjuje kao mjerodavno materijalno pravo odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, a ne daje obrazloženje zašto na spor ne primjenjuje odredbe Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici.

Ističu da je zaključak prvostepenog suda da postoji običaj u luci ukrcaja da se teret ovakve vrsti i krca i prevozi i na palubi preuranjen, jer izvještaj brodarova agenta o tome nije dovoljan dokaz, budući da je agent kao zastupnik brodarov zainteresiran da brodar uspije u parnici.

Ističu da prvostepena presuda iz izvedenih dokaza pogrešno zaključuje da postoji pristanak krcateljev, odnosno sporazum između krcatelja i brodara da brodar može spomenuti teret krcati i prevoziti i na palubi. Priložena teretnica ne sadrži primjedbu da je teret ukrcan na palubu, a odštampana klauzula broj 4 teretnice ne može se smatrati izričitim pristankom krcateljevim da se roba prevozi na palubi, pa ni onda kad je takvu teretnicu potpisao krcatelj.

Obzirom na to žalitelji ističu da se brodar ne može s uspjehom pozivati na odredbe o ograničenju odgovornosti, jer je šteta koja je nastala žaliteljima posljedica

grube nemarnosti tuženoga broдача, što isključuje primjenu ograničenja odgovornosti, pa je tuženi dužan da naknadi tužiteljima štetu u punom iznosu.

U odgovoru na žalbu tuženik pobija navode i prijedloge žalbe i predlaže da se žalba odbije, a pobijana presuda potvrdi, te njemu nadoknadi trošak odgovora na žalbu.

Drugostepeni sud je žalbu odbio i potvrdio prvostepenu presudu iz ovih razloga:

Prvostepeni sud rješavajući spor proveo je sve dokaze i utvrdio sve činjenice odlučne za pravilno rješenje spora, pa je na temelju tako utvrdjenog činjeničnog stanja donio presudu koju je iscrpno i jasno obrazložio. Takvo utvrdjeno činjenično stanje i obrazloženje presude i ovaj sud prihvaća.

Prvostepeni sud je doduše propustio da u obrazloženju svoje presude iscrpnije obrazloži iz kojih je razloga primijenio na predmetni spor odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, a ne odredbe Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila u teretnici od 25.VIII 1924. Međutim takav nedostatak presude ne predstavlja bitnu povredu odredaba parničnog postupka iz toč.11, st.2, čl.543. ZPP-a.

Prigovor žalbe da na predmetni spor treba primijeniti odredbe Haških pravila a ne ZUIPB-a ne može se prihvatiti.

Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova u čl.130. određuje sve slučajeve za koje smatra da općenito treba da vrijedi on sam, pa za te slučajeve isključuje primjenu normi bilo kojeg drugog prava, te kao "lex specialis" isključuje primjenu odredaba i ratificirane Konvencije o izjednačenju nekih pravila o teretnici od 1924. (Haških pravila), koje je odredbe inače jednim dijelom i sam ozakonio. Sve ostalo, izuzev slučajeva povrede odredaba javnog poretka i zaobilaženje zakona, prepustio je potpunoj slobodi (autonomiji) ugovaranja, pa prema tome i u pogledu izbora primjene odredjenog prava.

Iz nesporne činjenice da je jedna ugovorna strana broдар koji ima sjedište u Jugoslaviji, a druga ugovorna strana - iako je krcatelj bio stranac - je primalac tereta jugoslavenska osoba, slijedi da su obje

ugovorne strane pravne osobe sa sjedištem u Jugoslaviji. Naime, primalac prijemom teretnice po naredbi kao primalac ušao je u ugovor o prijevozu koji je po svojoj prirodi ugovor u korist trećega. Iz propisa čl.130. ZUIPB-a koji je kogentne prirode slijedi da u slučaju kad su obje ugovorne strane pravne osobe sa sjedištem u Jugoslaviji, i kad je luka ukrcaja ili iskrcaja u Jugoslaviji, te kad se ispune ti uvjeti, što je ovdje slučaj, mora se primijeniti na takav odnos ZUIPB-a, a ne neko drugo pravo. Obzirom na to "Paramount" klauzula koju sadrže teretnice, a na koju se klauzulu u pogledu primjene prava pozivaju žalitelji, nema ovdje nikakvog učinka.

Obzirom na izloženo prvostepeni sud rješavajući pitanje ograničenja odgovornosti tuženog broдача po nalazu ovoga suda pravilno je primijenio čl.56. ZUIPB-a.

Naime, broдарova odgovornost iznad iznosa većeg od predviđenog u čl.56, st.1. moguća je samo ako je to izričito ugovoreno, ili ako je vrijednost stvari naznačena u ugovoru, ili je prije ukrcaja krcatelj naznačio njevu vrijednost i ona je unesena u teretnicu, no i tada odgovara samo do te vrijednosti, ukoliko ne dokaže da stvar ima manju prometnu vrijednost.

Tužitelji u žalbi doduše pravilno dokazuju da je izvještaj broдарova agenta u pogledu utvrđivanja činjenice o postojanju običaja da se u luci ukrcaja sporni teret krca i prevozi na palubi nevjerodostojan dokaz, jer je agent kao zastupnik broдарov zainteresiran da broдар uspije u parnici. Međutim okolnost da li takav običaj postoji ili ne, po nalazu ovoga suda, neodlučna je za rješenje ovoga spora. Za primjenu odredaba o ograničenju broдарove odgovornosti iz čl.56 ZUIPB-a okolnost da li je šteta nastala grubom nemarnošću broдарa ili ne, nema utjecaja. Broдарovo pravo na ograničenje odgovornosti do najvišeg iznosa predviđeno je u čl.56, st.1 ZUIPB-a, odnosno u čl. 4, t.5. HP-a, po nalazu ovog suda nije uvjetovano okolnošću da li je šteta prouzročena broдарovom grubom nemarnošću, odnosno nemarnošću osoba kojima se broдар u svom poslovanju služi. Naime ni ZUIPB, ni HP, nema izričite odredbe koja bi isključivala pravo broдарu na ograničenje odgovornosti do propisanog najvišeg iznosa za slučaj da je šteta prouzročena grubom nemarnošću broдарovom kako je to slučaj kod prijevoza putnika (čl.101.c, st.4. ZUIPB odnosno čl.2, t.3. Protokola o izmjeni Medjunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici). Obzirom na to okolnost da li se

ukrcaj sporne robe na palubu ima smatrati grubom nemarnošću ili ne, te da li je krcanje i prijevoz odnosne robe na palubi broda uobičajeno ili ne, za rješenje ovoga spora i spornog pitanja visine ograničenja brodarove odgovornosti je bespredmetno.

Iz istih razloga neodlučno je i pitanje da li je postojao ili nije izričiti pristanak krcateljev da brodar teret krca i prevozi na palubi broda.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br.III-S1-1954/73-2
od 6.III 1974.

Vijeće: Ivo Bešker, Gavro Badovinac, prof.dr Branko Jakaša

Špediter - Špediter nije odgovoran za gubitak robe ako mu njegov komitent nije dostavio teretnicu na temelju koje bi se mogao legitimirati brodaru za preuzimanje robe - Ovo i pod pretpostavkom da se i ponašanju špediterovu može prigovoriti

Tužitelj je uvoznik, a tuženi je špediter.

Sporno je medju strankama da li je tuženi špediter dužan tužitelju platiti utuženi iznos od 103.340,20 din. na ime naknade štete za izgubljenih 20 kom. brodskih limova koji su prevezeni iz SSSR-a u Jugoslaviju brodom "Smela" po teretnici br. 1 od 15.III 1970. g, a koji su limovi djelomično iskrcani u Rijeci (3 kom), a 18 komada u Puli, kao višak tereta na pristaništu Brodogradilišta "Uljanik" u Puli, tako da odnosni limovi nisu isporučeni krajnjem korisniku robe Brodogradilištu "Viktor Lenac" u Rijeci.

Prvostepeni sud rješavajući spor odbio je tužitelja s tužbenim zahtjevom u cijelosti, iz razloga jer je nakon izvedenih dokaza i provedene rasprave našao da tužiteljev zahtjev nije opravdan stoga što tuženi nije mogao postupiti po dobivenim nalogima od tužitelja, da bi primio robu. Tuženi kao špediter nije imao posebnih obveza dok se roba ne dopremi u odredišnu luku Rijeku, jer se isporučitelj trebao pobrinuti za ukrcaj robe, plaćanjem vozarine i osiguranja robe do odredišta, pa je tuženom preostalo samo