

jedan temelj tužbe, a onda i čl.27. Zakona o parničnom postupku s obzirom na sporove s međunarodnim elementom. Za sporove pak o odgovornosti za proizvode čl.53. ZPP-a izričito predviđa nadležnost u sporu s proizvođačima i prodavateljima određenih predmeta uz jamstvo /pa bi trebalo tek vidjeti kada će praksa pretpostaviti da jamstvo postoji, isko nije izričito preuzeto/. Pokraj tih nadležnosti još u našem pravu postoje i forum patrimonii, forum contractus i forum solutionis /čl.57. ZPP-a/, tako da bez denegatio iustitiae jugoslavenski sudovi u slučaju kao što je prikazani američki slučaj ne bi mogli otkloniti nadležnost.

E.P.

---

1/ AMC 1982, 2, str.910.

2/ "Discovery", tj. pružanje dokaza koji se nalaze u rukama protustranke sudu u sporu medju strankama jest ustanova koja je vrlo detaljno razradjena u judikaturi zemalja common lawa, daleko bolje nego u kontinentalnim državama.

3/ V. поближе Ž.Matić, Haška konvencija o pravu koje je mjerodavno za odgovornost proizvođača za štetu od proizvoda od 12.X 1973, u Odgovornost u udruženom radu, Zbornik 1981, str.129 i d.

## VI. I ZEMALJSKI SUD, Düsseldorf

Presuda od 14.I 1982.

### ODGOVORNOST VOZARA ZA OŠTEĆENJE TERETA

Ne postoji odgovornost vozara za mehaničko oštećenje tereta ako primatelj ne dokaže da je to oštećenje znatnije od oštećenja utvrđenog prije ukrcaja tereta - Oštećenje tereta nastalo zbog loših vremenskih prilika koje su bile predvidive, ne oslobadja vozara odgovornosti za naknadu štete, jer nije upotrijebio dužnu pažnju prilikom davanja broda koji bi bio dorastao takvim prilikama

Teretni brod "D" je u svibnju 1979, po nalogu tužitelja, utovario u Gijonu /španjolska/ dio čeličnih ploča radi prijevoza do Antwerpena. Zapovjednik broda je 15. svibnja strojem unio u teretnicu primjedbu "neke ploče su savijene" bez daljnjeg obrazloženja. Nakon dolaska broda

u Antwerpen iskrcaj je izvršen pod kontrolom dvaju poduzeća za utvrđivanje kvalitete. Pregledom je utvrđeno da postoji iskrivljenje na nekim pločama i rdjave mrlje na ukupno 92 ploče. Predstavnici poduzeća za utvrđivanje kvalitete nisu dali nikakvo mišljenje o mogućim uzrocima i vremenu nastanka oštećenja na teretu.

Primatelj tereta prenio je svoj zahtjev na jednu hamburšku tvrtku koja je podigla tužbu na naknadu štete zbog oba oštećenja pred Zemaljskim sudom u Duisburgu.

Drugo vijeće /2. Kammer/ za trgovačke sporove Zemaljskog suda u Duisburgu je tužbu odbilo u cijelosti.

Tužitelj je uložio žalbu Višem zemaljskom sudu u Düsseldorfu. Drugostepeni je sud odbio žalbu u dijelu kojim se traži naknada štete zbog mehaničkog oštećenja na 19 ploča. U pogledu zahtjeva za naknadu štete zbog rdjavih mrlja na 92 ploče, kao i u pogledu svih troškova spora, presuda Zemaljskog suda u Duisburgu je ukinuta i predmet je vraćen prvostepenom sudu na ponovno razmatranje i odluku.

U obrazloženju drugostepene presude Viši zemaljski sud u Düsseldorfu navodi razloge odbijanja dijela tužbenog zahtjeva koji se odnosi na naknadu od 1.918,77 DM za mehanička oštećenja /iskrivljenje/ 19 ploča. Tužitelj nije naime mogao pružiti nijedan pouzdan dokaz da je ova šteta nastala zbog stanja tereta opisanog u teretnici i to u vrijeme za koje je vozar - tuženi odgovarao za teret. Kako pregled tereta u Antwerpenu od strane dvaju stručnih poduzeća nije mogao pružiti dokaze o eventualnim uzrocima oštećenja, trebao je tužitelj dokazati osnovu nastanka oštećenja prije ukrcaja tereta na brod "D", kao i činjenicu da oštećenja utvrđena pregledom u Antwerpenu nisu identična onima prije ukrcaja, unešenim u teretnicu, već da su nastala nakon ukrcaja i preuzimanja tereta od strane vozara. Obzirom da tužitelj nije pružio ove dokaze, drugostepeni je sud zaključio da mehaničko oštećenje na 19 ploča ne daje tužitelju pravo na zahtjev za naknadu štete po par.606. HGB-a /njemačkog Trgovačkog zakona/.

U pogledu drugog dijela zahtjeva tužitelja na naknadu štete zbog rdjavih mrlja na 92 ploče, drugostepeni sud smatra da je odluka Zemaljskog suda u Duisburgu nevaljana zbog procesne pogreške suda u smislu par.539.ZPO-a. Zemaljski sud u Duisburgu je povrijedio odredbu par.286. ZPO-a kad je odbio provesti predložene dokaze na tvrdnju tužitelja kako je vozar trebao i u svibnju računati s jakim

olujama na pomorskom putu u Biskajskom zaljevu te da stoga ovaj brod nije bio sposoban za ukrcaj tereta i plovidbu.

Što se tiče jednogodišnjeg prekluzivnog roka za podignuće tužbe prema par.612. HGB-a, tužitelj je doduše prekorao taj rok, podnoseći tužbu sudu 18. studenog 1980, umjesto unutar godine dana od predeje tereta /20. svibnja 1979/, ali je nesporno da je tuženi produžio rok do zaključno 20. studenog 1980, pa je tužba podnešena na vrijeme.

U pogledu osnovanosti zahtjeva za naknadu štete zbog rdjavih mrlja, po par.606. HGB-a takav zahtjev je osnovan ukoliko su mrlje otkrivene u Antwerpenu, nastale u vremenu od preuzimanja tereta do otpreme, prilikom ukrcaja, slaganja ili otpreme robe te ukoliko takvo oštećenje nije nastalo zbog prilika koje se uobičajenom pažnjom vozara nisu mogle otkloniti.

Zemaljski sud u Duisburgu je stao na stajalište kako dodatna klauzula u teretnici u odnosu na utvrđene mrlje u Antwerpenu ne daje podloge pretpostavci da bi te mrlje mogle potjecati iz vremena ukrcaja u Gijonu. Naime, stručnim pregledom tereta prilikom ukrcaja u Gijonu 17. svibnja 1979, utvrđeno je da ploče u cjelini dobro izgledaju, iako su uglovi oksidirali, najvjerojatnije zbog poduljeg stajanja u pristaništu. Nausprot tomu, stručnim pregledom tereta prilikom iskrcaja u Antwerpenu utvrđene su rdjave mrlje vidljive već uobičajenim i površnim pregledom, a koje su mogle i morale nastati u kontaktu s morskom vodom.

U ovom je dakle slučaju vozar morao dokazati ili da se uobičajenom pažnjom vozara nije mogla izbjeći ovakva šteta ili da je nastupio slučaj nepredvidjenih okolnosti prema par.608, st.1. HGB-a.

Zemaljski sud u Duisburgu je prihvatio postojanje nepredvidjenih okolnosti u smislu par.608, st.1, br.1. HGB-a u korist tuženoga, s obzirom da je stručnim pregledom u Antwerpenu utvrđeno da su rdjave mrlje vjerojatno prouzročili mlazovi morske vode, koja se po olujnom noru u Biskajskom zaljevu slijevala preko palube i prodirala kroz zapašaće /Lukenabdichtungen/ u prostor za teret.

Isti sud je propustio međjutim provesti predložene dokaze tužitelja uz tvrdnju kako vozar - na putu iz sje-

verne španjolske u Antwerpen - u svibnju mora računati s olujnim morem i eventualnim štetnim posljedicama.

Tužitelj je predložio stručni pregled broda kako bi se utvrdilo da brod nije bio sposoban za ukrcaj tereta i putovanje, jer se pravilnim ukrcajem teškog tereta, čak ni u slučaju olujnog mora, brod ne bi toliko naginjao da morska voda prodre u prostor za teret. Zemaljski sud u Duisburgu je prema svom uvjerenju utvrdio da je takva sposobnost postojala, pa nije tražio stručni pregled broda.

Viši zemaljski sud u Düsseldorfu utvrdio je povredu postupka prvostepenog suda kada je protivno par.286.ZPO-a /njemačkog parničnog postupka/ odbio provesti po tužitelju ponudjene dokaze, te pouzdajući se u svoju nedovoljnu stručnost sam ocijenio vremenske prilike u svibnju u morskom predjelu između sjeverne španjolske i Antwerpena, kao i sposobnost broda za ukrcaj tereta i plovidbu.

Zbog ove postupovne pogreške sud nije mogao ocijeniti da li će tužitelj uspjeti dokazati da je olujno vrijeme i jak vjetar /9 beauforta/ moguć i predvidiv u svibnju na pomorskom putu kojim je brod trebao ploviti, pa da li stoga postoji odgovornost vozara za nastalu štetu.

Sud također nije proveo nikakav dokaz koji bi u smislu par.606, st.2. HGB-a oslobodio tuženoga odgovornosti za prodor morske vode u prostor za teret čak i u slučaju predvidivosti loših vremenskih prilika na pomorskom putu u Biskejskom zaljevu.

Stoga je drugostepeni sud prema par.539. ZPO-a uvažio žalbu u dijelu koji se odnosi na zahtjev za naknadu štete zbog rdjavih mrlja na 92 ploče, a u ostalom dijelu /zbog mehaničkog oštećenja/ odbio ju kao neosnovanu i time konačno odlučio o predmetu.

/HANSA 1982,18, str.1135/

LJ.M.

Bilješka. Zanimljivost ovog predmeta je u teretu dokazivanja krivnje vozara za nastala oštećenja tereta.

U njemačkom pravu kao i u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi /ZPUP/ vozar odgovara po načelu tzv. pretpostavljene krivnje za oštećenje, gubitak ili manjak tereta kao i za zakašnjenje iz ugovora o prijevozu stvari morem /čl.553. ZPUP-a/.

U pogledu prvog dijela zahtjeva tužitelja u ovom predmetu sud je opravdano odbio zahtjev za naknadu štete jer je vozar prilikom potpisivanja teretnice unio primjedbenu o postojanju iskrivljenja nekih ploča, i time prenio teret dokaza na tužitelja u pogledu utvrđivanja uzroka i vremena nastanka iskrivljenja, kao i činjenice da iskrivljenja utvrđjena prilikom ukrcaja i predaje tereta nisu identična onima utvrđenim prilikom preuzimanja tereta od strane vozara. Kako tužitelj nije pružio te relevantne dokaze, sud nije ni mogao utvrditi njegovo pravo na naknadu štete.

U pogledu drugog dijela zahtjeva za naknadu štete tuženi - vozar je pobijao osnovu svoje odgovornosti za naknadu štete po par.606. HGB-a pozivajući se na postojanje nepredvidivih okolnosti tijekom putovanja /lošeg vremena i olujnog mora/ prema par.608, st.1, br.1. HGB-a.

Nasuprot tome, tužitelj je sudu ponudio provodjenje dokaza iz kojih bi bilo vidljivo da loše vrijeme i olujno more u svibnju nisu za vozara nepredvidive okolnosti na pomorskom putu u Biskajskom zaljevu, a zatražio je također i provodjenje dokaza o plovidbenoj i ukrcajnoj sposobnosti broda od strane stručnih osoba, tvrdeći da ona nije postojala, jer u suprotnom loše vrijeme ne bi moglo izazvati toliko naginjanje broda da morska voda prodre u prostor za teret.

Prvostepeni sud u Duisburgu je međjutim na osnovi izjave dvaju poduzeća za kontrolu kvalitete iz Antwerpena, koja su naznačila kao mogući uzrok rdjavih mrlja - olujno vrijeme - prihvatio prigovor tuženoga o postojanju nepredvidivih okolnosti i oslobodio ga odgovornosti zadovoljavajući se vlastitim utvrđenjem plovidbene i ukrcajne sposobnosti broda za konkretno putovanje.

Drugostepeni sud je ovakvo odbijanje prvostepenog suda, da provede dokaze tužitelja, kojima bi se putem stručnih osoba utvrdile činjenice bitne za osnovu odgovornosti tuženoga, ocijenio kao povredu par.286. ZPO-a, jer sud nema dovoljno stručnosti sam utvrđivati takve činjenice.

Upravo pravilnim utvrđenjem postojanja ili nepostojanja predvidivosti u odnosu na vremenske prilike u Biskajskom zaljevu kao i postojanja ili nepostojanja plovidbene i ukrcajne sposobnosti broda dolazi se do odgovora da li je vozar postupao s dužnom pažnjom da ne dodje do oštećenja tereta ili je ipak kriv za nastala oštećenja.

Ako se može utvrditi predvidivost loših vremenskih prilika u svibnju na pomorskom putu u Biskajskom zaljevu, onda vozar očito nije upotrijebio dužnu pažnju uobičajenog vozara i odgovara po par.606. HGB-a.

Ukoliko se to ne bi moglo dokazati, ostala bi još uvijek mogućnost nastanka oštećenja zbog plovidbene nesposobnosti broda, za koju takodjer odgovara vozar po pretpostavljenoj krivnji.

Viši zemaljski sud u Düsseldorfu je dakle pravilno ocijenio da je provodjenje dokaza predloženih po tužitelju nezaobilazno i potrebno u ovome predmetu za pravilno utvrdjenje krivnje vozara. S obzirom na identičnu osnovu odgovornosti vozara i u našem pravu, naš bi sud takodjer bio obvezan u sličnom slučaju provesti takve dokaze.

LJ.M.