

DAVANJE BRODA U ZAKUP — PRIJEVOZ STVARI MOREM — BRODAR

PRIVREDNI SUD HRVATSKE

Presuda br. II Pž-3363/88-2 od 30. 01. 1990.

Vijeće: Dragan Franić, mr. Veljko Vujović, Stjepan Sušec

Ako se radi o davanju broda u zakup, brodar kao zakupoprimac, koji kao takav odgovara za obveze koje nastaju na temelju ugovora o prijevozu stvari — Na ovo ne utječe ni činjenica da je zapovjednik potpisao teretnicu kao zapovjednik zakupljenoga broda, ako iz sadržaja teretnice slijedi da ju je zapovjednik potpisao kao zastupnik zakupoprimca — Brodarom se smatra osoba koja je vlasnik ili korisnik broda, dok se ne dokaže suprotno — Za pojam brodara nije potrebno da odnosna osoba kao brodar bude upisana u upisnik brodova.

Tužitelj je korisnik prijevoza, a tuženici su brodar i osoba s kojom je brodar zaključio ugovor o zakupu.

U tužbi i tijekom postupka tužitelj je naveo da utuženi iznos potražuje s naslova naknade štete zbog manjka 703.230 kg mlinske pšenice, jer je umjesto količine od 20.000.000 kg, koliko je predano na prijevoz u francuskim lukama (Le Havre i Rouen) u luci Solun (Thesaloniki, Grčka) primatelju predano 19.296.770 kilograma. Količina manjka; od 703.230 kg puta jedinična cijena od 173,80 američkih dolara po toni, daje utuženi iznos protuvrijednosti manjka u spomenutom dolarskom utuženom iznosu.

Za manjak tereta tužitelj smatra solidarno odgovornim obje tužene osobe na strani prijevoznika: 1) drugotuženika s kojim je u neposrednom pravnom odnosu na temelju ugovora (o zakupu broda »Dinara«) sklopljenog 28. XII. 1981. godine (list 8) na temelju kojega je ugovora izdana i teretnica od 13. I. 1982. izdane u luci Rouen kao brodara nositelja plovidbenoga prihvaća i jer je brodaru preko agenta podnio protest o manjku tereta uredno i na vrijeme i 2) podredno, prvotuženika pak smatra solidarno suodgovornim za manjak tereta, samo zato što je vlasnik broda »Dinara«, kojega je izdao u zakup drugotuženom brodaru, a zato i jer je zapovjednik broda »Dinara« potpisao cit. teretnicu na kojoj se nalazi, ne samo potpis zapovjednika, nego

i pečat broda prvotuženika »Dinara« protest manjka koji je podnio brod agentu, smatra da se ujedno odnosi i na prvotuženika.

Tužitelj, naime, smatra da su pravno oba tuženika brodari — prijevoznici i zbog toga mu trebaju obojica solidarno isplatiti protuvrijednosti manjka tereta.

Prvotuženik stavlja prigovor promašene pasivne legitimacije, jer da nije u pravnom odnosu s tužiteljom on, nego drugotuženik. Ovo iz razloga što je on izdao svoj brod u zakup drugotuženom kao zakupoprimcu, a ovaj pak 28. XII. 1981. godine sklopio ugovor o prijevozu neposredno s drugotuženim i pozivom na taj ugovor pristao na prijevoz po izdanoj teretnici od 13. I. 1982. godine, platio vozarinu unaprijed drugotuženom i podnio protest za manjak robe drugotuženom, a podredno, ako bi se i eventualno zaključilo da je i on prvotuženik brodar, stavlja prigovor ograničenja odgovornosti po jedinici tereta i tvrdi da je manjak ustvari kalo koji je nastao nakon iskrcaja tereta iz broda, ili, u krajnjoj liniji, zbog upotrebe iskrcajnih uređaja, koji rade pod pritiskom od više atmosfera pa dolazi do gubitka na teretu za koje brodar nije ni odgovoran.

Drugotuženiku je imenovan privremeni zastupnik prema članu 146. ZPP.

Drugotuženik nije podnio odgovor na žalbu.

Prvostepeni sud je nakon provedenih svih predloženih dokaza i provedene glavne rasprave donio svoju presudu koja glasi ovako:

I. Odbija se tužbeni zahtjev protiv prvotuženog kao neosnovan;

II. tužitelj se obvezuje da prvotuženom naknadi parnične troškove...;

III. obvezuje se drugotuženik prema tužbenom zahtjevu na isplatu cijeloga utuženog iznosa ... s kamatama tužitelju.

U obrazloženju presude sud je naveo da je iz teretnice od 13. I. 1982. i ugovora od 28. XII. 1981. godine ustanovio:

1) — da je brodar drugotuženik, da mu je podnesen uredan i valjan protest, zato mora u skladu s obvezom iz ugovora o prijevozu naknaditi tužitelju manjak po navedenoj cijeni po kojoj je pšenica prodana, jer je tako navedeno u ugovoru o prijevozu, sklopljenom između drugotuženoga kao brodarka i korisnika prijevoza robe;

2) — da, prvotuženik nije brodar u smislu odredaba čl. 6. toč. 38. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, broj 22/77. — u daljnjem tekstu skraćeno ZPUP), jer to proizlazi iz ugovora od 28. XII. 1981. godine, iz koga se vidi da je nositelj plovidbenoga pothvata drugotuženik na temelju ugovora o zakupu koji daje drugotuženiku pravo da na tržištu disponira brodom »Dinara« u svoje ime i za svoj račun a za uzvrat on plaća prvotuženom kao zakupodavcu zakupninu;

3) — da prvotuženik nije pasivno legitimiran ni na temelju člana 447. ZPUP-a kao potprijevoznik, jer ugovor od 28. XII. 1981. i ugovor Time Charter od 21. I. 1981. godine ukazuje da prvotuženik nije potprijevoznik;

4) — da prvotuženiku nedostaje pasivna legitimacija i da je radi toga tužbeni zahtjev protiv njega u cijelosti neosnovan.

Tužitelj žalbom pobija cit. prvostepenu presudu samo u točkama I. i II. kojima je odbijen zahtjev protiv prvotuženog i on je obavezan prvotuženiku platiti parnične troškove (drugotuženik se nije žalio pa je prema njemu prvostepena presuda postala u točki III. pravomoćna).

Prvostepenu presudu, žalitelj pobija, zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenoga činjeničnoga stanja, zato što smatra da iz potpisa teretnice od strane zapovjednika broda »Dinara« i nesporne okolnosti da je prvotuženik vlasnik toga broda kojim je prevezen teret, a izručen primaocu s manjkom, proizlazi automatska obveza na plaćanje naknade štete zbog manjka primaocu tereta tj. njemu (žalitelju). U ugovoru od 28. XII. 1981. godine ni u jednom članu ne piše da strana koja ustupa brod s posadom ne snosi odgovornost za naknadu štete zbog manjka prevezene robe nastale u toku prijevoza. (Taj ugovor, u svom prijevodu nije potpun, nema potpisa i datuma, nije sudski ovjeren pa mu se ne zna ni vrijeme važenja).

Pogrešnu primjenu materijalnoga prava žalitelj vidi u tome što prvostepeni sud nije po članu 550. ZPUP-a smatrao brodarom prvotuženika kao što je pravilno smatrao brodarom i drugotuženika, pa zato predlaže da se prvostepena odluka u pobijanom dijelu preinači, ili podredno da se ukine.

Odgovor na žalbu prvotuženika nije podnesen.

Drugostepeni sud smatra da žalba prvotuženika nije osnovana.

Sud je ispitao prvostepenu presudu, u granicama žalbenih navoda, i preko njih po službenoj dužnosti u smislu stava 2. člana 365. Zakona o parničnom postupku u pogledu bitnih povreda određaba parničnoga postupka, iz stava 2. članka 354. toga Zakona. Ustanovio je, da takvih bitnih povreda u prvostepenom postupku i prvostepenoj presudi, uopće nema, baš naprotiv, pobijana presuda je donesena u skladu s odredbom člana 338. stav 4. ZPP-a, jer je u svom obrazloženju vrlo koncizno i logično navela sve relevantne tvrdnje stranaka i cijnila sve provedene dokaze na odlučne, a sporne činjenice po članu 7. i 8. ZPP-a; i za njihovu ocjenu navela jasne i valjane zakonske razloge; i konačno, na temelju jasno, potpuno i pravilno utvrđenoga činjeničnoga stanja pravilno je primijenila materijalno pravo u točki I. i II. izreke, kad je odbila tužbeni zahtjev protiv prvotuženoga kao neosnovan, pozivom na mjerodavne valjane propise. Razloge prvostepene presude u cijelosti usvaja i ovaj drugostepeni sud pa da bi se izbjeglo suvišno ponavljanje na njih upućuje žalitelja.

Preostaje da se žalitelju još odgovori na njegovu žalbu u pogledu žalbenoga razloga nepotpuno i pogrešno (navodno) utvrđenoga činjeničnoga stanja ovo:

Činjenično stanje se u ovoj stvari mora istraživati u pravcu ocjene prigovora prvotuženog da mu nedostaje pasivna građansko-pravna procesna legitimacija.

I po ocjeni ovoga drugostepenoga suda, tuženik kao primalac tereta po teretnici od 13. I. 1988. godine i ugovoru od 28. XII. 1981. godine kao sastavnim dijelom te teretnice (po tekstu iz teretnice), je u pravnom odnosu s disponentom broda »Dinara« tvrtkom J Lauritzen iz Copenhagena (drugotuženim, protiv koga je usvojen tužbeni zahtjev dijelom ove prvostepene presude iz III. točke njezinoga dispozitiva), a ne stoji u pravnom odnosu s prvotuženikom, jer je brodar i nositelj plovidbenoga pothvata J Lauritzen zaključio ugovor o prijevozu u svoje ime s korisnikom prijevoza Tradex Exportom — pravnim prednikom tužitelja na strani tereta. To i sam tužitelj tvrdi u svom podnesku od 17. I. 1986. broj 0306/99-1/83 na stranici 3. u stavku prvom pod oznakom VIII., jer navodi ovo: »... s obzirom na paritet pšenice kupljene SIF Solun prodavač pšenice Tradex Export je zaključio ugovor s brodarom Lauritzen za prijevoz predmetne pšenice od utovarne luke Rouen do iskrcajne luke Solun, pa je zato tužitelj utužio drugotuženog Lauritzenu koji se u ovom poslu javlja kao prijevoznik brodom »Dinara« koji je vlasništvo firme Slobodne plovidbe iz Dubrovnika«.

S obzirom da je ovo što i sam žalitelj priznaje u svom podnesku potpuno točno, a kad se dublje analizira duh i smisao pojedinih klauzula ugovora od 28. XII. 1981. godine i vidi da je disponent (unajmitelj, tj. zakupoprimac) bio Lauritzen za brod »Dinara« i posadu, te da je zapovjednik broda bio pod komercijalnim nadzorom Lauritzena, a ne Slobodne plovidbe iz Šibenika, jer je ona za uzvrat dobivala ugovorenu dolarsku zakupninu, zato što brod i zapovjednik »služe i slušaju« zakupoprimca i ne samo njega nego i predstavnika tereta na brodu koji nadgledaju stanje i količinu tereta za sve vrijeme trajanja prijevoza i iskrcajnih poslova, onda doista ne može biti govora o pasivnoj legitimaciji tuženika Slobodne plovidbe Šibenik.

Okolnost, što je teretnicu izdao i za brod »Dinaru« potpisao zapovjednik broda dana 13. I. 1982. godine, nije bitna zbog posebnoga razloga što u njoj jasno piše da je ona izdana od strane zapovjednika broda u skladu s obvezom zapovjednika broda iz Ugovora od 28. XII. 1981. godine da izdaje korisniku prijevoza i osobama na strani tereta teretnice kao zakupoprimčev punomoćnik, dakle u ime Brodara Lauritzena, a ne Slobodne plovidbe, jer se Slobodna plovidba Šibenik gubi iz plovidbenoga komercijalnoga pothvata Lauritzena prema korisnicima prijevoza. To se jasno i logično razabire kada se razmotre odredbe Ugovora od 28. XII. 1981. godine o iskorištavanju broda »Dinara« od strane Lauritzena prema Tradex Exportu (list spisa 27., 28. 29.).

Prema tomu, doista prvotuženiku nedostaje pasivna legitimacija u ovom sporu, pa je zbog toga žalbu tužitelja trebalo odbiti kao neosnovanu i potvrditi prvostepenu presudu kao pravilnu i na zakonu osnovanu. Ovdje treba još posebno istaći, da se po članu 6. točke 38. ZPUP-a pretpostavlja da je brodar vlasnik broda dok se ne dokaže protivno. Vlasnik broda je ovdje prvotuženik. On je dokazao protivno, tj. da je brodar drugotuženik. Za obaranje ove pretpostavke nije potrebno da je neovlasnik (drugotuženik kao zakupac) broda upisan u upisniku brodova.

Neovisno o iznesenom samo podredno ukazuje se (neovisno o tomu što prvostepeni sud nije u analizi spora išao dalje od utvrđenja da je tuženik Slobodna plovidba Šibenik izvan pravnoga odnosa s tužiteljem), da tužitelj

protest na manjak tereta nije podnio prvotuzeniku. (U ugovoru piše da treće osobe imenuju i zapošljavaju agente broda, pa se prema tome ne radi o agentima prvotuzenika, nego agentima trećih osoba i eventualno drugotuzenika). Odatle pak proizlazi da, sve kad bi se iz bilo kojih razloga uzelo da je eventualno možda i prvotuzenik brodar (a za što ni u kom slučaju nema dokaza), tužitelju nije podnio protest prvotuzeniku, a to bi pak imalo za daljnju posljedicu da vojuje pretpostavka da je teret predao u stanju i količini u kojoj je bio primljen na prijevoz.

Veljko Vujović, sudac Privrednog suda Hrvatske

Summary

HIRING OF VESSEL — CARRIAGE OF GOODS — THE OPERATOR

If the vessel is bareboat chartered, the bareboat charterer is liable for all obligations arising out of the contract for carriage of goods by sea. The same is also true when the ship's master signed a bill of lading in the capacity of the charterer's representative. A shipowner or a person who uses the vessel is considered as the ship's operator until the opposite is proved. According to Yugoslav Law it is not necessary for such a person to be entered as a ship's operator in the relevant vessel folio of the registry for seagoing vessels.