

## **ODLUKE DOMAĆIH SUDOVA I DRUGIH ORGANA**

VIŠI PRIVREDNI SUD HRVATSKE

Rješenje broj II Pž-1577/86-2 od 22. 12. 1987.

Vijeće: Ivan Gembarovski, mr. Veljko Vujović, prof. dr. Branko Jakaša

### **ODGOVORNOST BRODSKOG AGENTA, NJEGOVA PODAGENTA I BRODARA ZA IZDAVANJE NETOČNE I ANTIDATIRANE TERETNICE**

*Ako su agent ili njegov podagent izdali ove teretnice po nalogu broдача, oni za štetu koja je iz toga nastala ne odgovaraju — Nalog mora dati sam broдар ili osoba koja je ovlaštena da ga zastupa prema trećim osobama — U svim drugim slučajevima za tu štetu agent i podagent odgovaraju osobno i njihove radnje ne obvezuju broдача, jer su te radnje krivična djela — Za ta djela, ako ne postoji nalog broдача ili njegovih navedenih zastupnika, broдар ne odgovara — Odgovornost postoji prema svim oštećenima uključivši broдача i treće osobe — Agenti i podagenti odgovaraju neposredno i solidarno, pa i u slučaju da je podagent izdao navedene teretnice na nalog svoga agenta — Mora biti dokazana šteta, te uzročna veza između štete i izdavanja navedenih teretnica.*

Početak studenoga 1978. obratila se lučko-špediterska radna organizacija E. u Rijeci lučko-agencijskoj radnoj organizaciji I. također u Rijeci, s molbom da bi joj ova, kao agent broда S. izdala teretnicu kao da je teret od 2.000 m<sup>3</sup> rezane jelove građe ukrcan u Rijeci na broд S. dana 9. studenoga 1978. za prijevoz toga drva do jedne afričke luke i predaju imenovanom primatelju.

U stvari, broд još nije bio stigao u Rijeku, a drvo nije bilo ni ukrcano ni predano agentu broда.

Riječki špediter E. zatražio je izdavanje ove teretnice na molbu svog komitenta, autsrijskoga izvoznika drva, koji je predmetnu drvnu građu prodao afričkom kupcu i koji je vrijednost prodane građe mogao naplatiti iz akreditiva uz uvjet da akreditivnoj banci podnese teretnicu iz koje proizlazi da je roba ukrcana na broд za odnosnu afričku luku do 9. 11. 1978.

Za osiguranje agenta I. od njegove odgovornosti za izdavanje antidatirane teretnice, špediter E. predao je agentu I. jamčevno pismo koje se pri-laže pod A.

Na temelju toga pisma agent I. izdao je 9. 11. 1978. i predao je špedi-teru E. teretnicu iz koje proizlazi da je brođar ukrcao za prijevoz do afri-čke luke 2.000 m<sup>3</sup> rezane drvene građe (pril. B).

Čim je primio teretnicu, špediter I. uputio ju je svom komitentu, au-strijskom izvozniku, a ovaj je naplatio robu. Banka koja je izvršila isplatu otpremila je teretnicu afričkom kupcu kao dokaz da je roba ukrcana za prijevoz do mjesta njegova sjedišta.

Oko 25. studenoga 1978. brod S. stigao je u riječku luku tako da je imao ukrcati drvenu građu za luku Jeddah.

Njegov agent na Rijeci I. zatajio je zapovjedniku da je još prije njegova dolaska izdao i izručio teretnicu prema kojoj bi 2.000 m<sup>3</sup> drva bilo ukrcano za afričku luku i naveo je preko dezinformacija zapovjedniku da je na kra-ju ipak ukrcao teret, koji je u međuvremenu stigao, za afričku luku.

Zbog drugoga tereta koji je već ranije bio ukrcan u Italiji, te zbog neod-govarajućega slaganja od strane agenta, zapovjednik nije mogao krcati či-tave 2.000 m<sup>3</sup> drva. Zbog stabilитета brođa morao je otkloniti ukrcaj zadnjih 117 svežnjeva rezane građe.

O onome što je stvarno ukrcao, zapovjednik je izdao urednu teretnicu na stvarno ukrcanu teretnicu.

Ni agent brođa I. ni krcatelj-špediter E. nisu pri isplovljenju brođa iz Rijeke upozorili zapovjednika da primatelj robe u afričkoj luci ima u ruka-ma teretnicu na veću količinu građe od one koju je on mogao ukrcati.

Nakon dolaska u afričku luku primatelj tereta, koji je već imao u ruka-ma antidatiranu teretnicu za plaćene 2.000 m<sup>3</sup> drva, nije najprije htio pre-uzeti nepotpunu količinu tereta, a zatim je pristao, ali čim je preuzeo svu stigliu robu, zatražio je i ishodio preko lokalnog suda privremenu mjeru zadržavanja brođa S. zbog one manje ukrcane razlike od 117 svežnjeva.

Došlo je do sudskog procesa pred sudom afričke luke.

Poslije toga tužio je brođar brođa S. agenta I. i špeditera E. pred riječ-kim sudom za naknadu štete prouzročene naprijed opisanim postupkom.

Nakon ove presude brođar je poveo spor pred Okružnim privrednim su-dom u Rijeci. Tuženi su: 1) pravni sljednik špeditera, 2) RO »Luka« Rijeka OOUR »Pogon lučkih usluga« i 3) RO »Luka« Rijeka OOUR »Jadrošped« kao pravni sljednici ranije tuženog Exportdrva.

Spor se vodio pod br. II P-797/79-85, a presuda je donesena 17. prosinca 1985.

Članovi vijeća bili su: mr. Marija Pospišil Miler, Milan Franković i Zvo-nimir Fišćur.

Sud je tužbu odbio.

U tužbi od 31. 10. 1979. podnesenoj protiv »Interagent« Koper kao prvotuzenika i »Exportdrvo« Zagreb OOUR »Lučko skladišni transport i špedicija« Rijeka kao drugotuzenika, tužitelj navodi da je u XI. mjesecu 1978. zaključio prijevoz tereta brodom »Seagull« iz Ancone i Rijeke za Jeddah, da je brod trebao u Anconi krcati generalni teret, a u Rijeci drvo, da je brod stigao u Rijeku 25. 11. 1978., a ukrcaj drva da je počeo 28. 11. 1978., da je tužitelju saopćeno da zbog snijega teret za Jeddah neće stići iz Austrije, te mu je ponuđen teret za Port Sudan, da je tužitelj prihvatio teret za Port Sudan, ali da je zapovjednik otklonio ukrcaj 117 svežnjeva drva zbog pomanjkanja sigurnog smještaja do kojeg je došlo radi neodgovarajućeg slaganja, a da se kasnije ispostavilo da je prvotuzenik još prije ukrcaja izdao u ime brodara antidatiranu teretnicu od 9. 11. 1978. na čitavu količinu tereta uz garantno pismo drugotuzenika.

Navodi nadalje da je brod stigao u Port Sudan 18. 12. 1978., a da je primalac tereta odbio preuzeti isti jer je u rukama imao teretnicu na čitavu količinu tereta, te kada je pristao preuzeti teret da je ishodio privremenu mjeru zbog nedostajućeg dijela tereta prema teretnici zbog čega je brod bio zadržan do 22. 2. 1979. kada je primalac primio bankovno jamstvo. Ističe da je tužitelj zbog izdavanja antidatirane teretnice pretrpio štetu za koju su mu odgovorni tuženici solidarno jer da je šteta prouzrokovana njihovim zajedničkim protupravnim nedopuštenim djelom, a iznosi 211.013,72 US\$ od čega se iznos od 162.000,00 US\$ odnosi na štetu zbog zadržavanja broda u luci 68 dana, iznos od 28.504,58 US\$ na izdatke tužitelja zbog privremene mjere, iznos od 15.082,40 US\$ na izdatke tužitelja učinjene agenciji i luci Port Sudan u vezi sa čekanjem i zadržavanjem broda, iznos od 5.426,74 US\$ na izdatke tužiteljevog P&I kluba u vezi sa zadržavanjem broda i izdavanjem bankovnih jamstava. Podredno, ukoliko bi tužbeni zahtjev bio odbijen prema prvo i drugotuzeniku solidarno, tužitelj je postavio supsidijarni zahtjev u smislu čl. 197 ZPP-a samo prema prvotuzeniku.

Prvotuzenik je u odgovoru na tužbu osporio tužbeni zahtjev u cijelosti ističući prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije i prigovor promašene pasivne legitimacije navodeći da je prvotuzenik bio sub-agent tužiteljevog agenta Sitmarve — Venecija, te da je antidatirana teretnica izdana temeljem teleks naloga agencije Sitmarve od 7. 11. 1978. uz jamstvo drugotuzenika, te da stoga prvotuzenik ne može biti odgovoran za štetu tužitelju nego eventualno agencija Sitmarve. Istakao je da do zadržavanja broda u Port Sudanu i nije došlo zbog antidatiranja teretnice nego zbog manje ukrceanog tereta protivno klauzuli na teretnici da dijelomičan ukrcaj nije dopušten (part shipment not allowed), a krcanje tereta da je stvar zapovjednika a ne sub-agenta. Osim toga istakao je da je tužitelj sam rukovodio ukrcajem preko svojih osoba A. Ansaria koji je bio u Veneciji i Dharmakana koji je bio u Rijeci u vrijeme ukrcaja i koji je određivao koji teret i kako će se krcati. Prigovorio je da bi bio odgovoran za bilo kakvu štetu, a pogotovo ne solidarno s drugotuzenikom, te posebno petitu kako je postavljen temeljem čl. 197 ZPP-a.

Drugotuženik je u svom odgovoru na tužbu osporavajući tužbeni zahtjev u cijelosti, istakao da je sa tužiteljem zaključio prijevoz drva ne samo za luku Jeddah nego i za luku Port Sudan što proizlazi iz zaključnica, a da tužitelj nije ispunio svoju ugovornu obvezu i svojom krivnjom nije izvršio prijevoz čitave količine drveta kako je ugovoreno i o čemu su dokaz zaključnice.

U nastavku postupka tužitelj je ustvrdio da se u konkretnom slučaju radi o vanugovornoj odgovornosti, odnosno odgovornosti zbog civilnog delikta iz zajedničkog protivpravnog djela tuženih, te da prvi tužbeni zahtjev ima značaj solidarne obveze za oba tuženika temeljem čl. 206 st. 1 i 2 ZOO-a koji zajedno predstavljaju prvog tuženika, a ako bi takav tužbeni zahtjev bio odbijen, tužbeni zahtjev se postavlja supsidijarno samo protiv »Interagenta«. Tužitelj navodi da agencija Sitmarve nije bila tužiteljev agent, odnosno da je trebala biti za ovo prvo putovanje brodom »Seagull«, da tužitelj nije znao da se ima krcati i teret za Port Sudan, a što da proizlazi iz teleksa upućenog od strane prvotuženika agenciji Sitmarve u Veneciji dana 25. 11. 1978. priloženom po prvotuženiku kao dokaz pod EEE, a koji teleks razgovor su vodili Basić i Klarić, radnici drugotuženika, istakao je da je ostatak tereta prevezen brodom »Salonae« ali da je tužitelju nastala šteta zadržavanjem broda »Seagull« u luci Port Sudan, a posebno da tužitelj nije mogao dati primaocu uobičajeno jamstvo prilikom zadržavanja broda u Port Sudanu opet iz razloga antidatirane teretnice za što da su odgovorni tuženici.

Nadalje je tužitelj obavijestio sud da su kod prvo i drugotuženika nastale statusne promjene uslijed čega je predložio da sud pozove pravne sljednike prvo i drugotuženika na preuzimanje parnice nakon čega su parnicu preuzeli »Interevropa« Koper TOZD »Interagent« Koper kao pravni sljednik prvotuženika, te RO »Luka« Rijeka OOUR »Pogon Sušak« Rijeka i »Luka« Rijeka OOUR »Jadrošped« Rijeka kao pravni sljednici drugotuženika. Tužitelj je također specificirao tužbeni zahtjev navodeći troškove po stavkama posebno u podnesku od 28. 11. 1985. kojim je konačno postavljen i petit tužbenog zahtjeva prema prvo, drugo i trećetuženiku za solidarnu isplatu iznosa od 214.465,22 US\$ čime je povišen tužbeni zahtjev.

Prvotuženik je osporavajući navode tužitelja istakao da je radio kao sub-agent po nalogu agencije Sitmarve, Venecija, da on nije izdao teretnicu, nego ju je po nalogu Sitmarve pripremio i potpisao, ali samo kao agent, odnosno sub-agent te predao krcatelju, da on kao sub-agent ne može biti odgovoran za manje ukrcanu količinu tereta jer je to stvar zapovjednika, da prvotuženik nije prešutio zapovjedniku da se ima krcati teret za Port Sudan jer su teleks razgovori od 25. 11. 1978. vodili drugovi Basić i Klarić radnici agencije Sitmarve iz Venecije, a ne radnici ni prvo niti drugotuženika, a da se ima krcati teret za Port Sudan da su znali i A. Ansari i Dharmakana pa kako je A. Ansari direktor tužitelja, to je prema tome, znao sam tužitelj. Osporio je opreza radi visinu tužbenog zahtjeva i predložio da se odbije tužitelja s tužbenim zahtjevom u cijelosti.

Drugo i trećetuženik kao pravni sljednici ranijeg drugotuženika su u nastavku postupka osporili navode tužitelja da bi bili odgovorni za zadržava-

vanje broda »Seagull« u luci Port Sudan temeljem jamčevnoga pisma izdanog od strane njihovog prednika jer da je prednik drugo i trećetuženika bio u posjedu cjelokupnog tereta u vrijeme ukrcaja na brod, te da je brod čitav teret mogao ukrcati jer mu je bio na raspolaganju, ali je zapovjednik odbio ukrcaj 117 svežnjeva zbog stabiliteta broda.

Sud je proveo dokaz uvidom u sve isprave priložene spisu, te saslušanjem svjedoka Basić Jovana, Klarić Miodraga, Fabris Uroša i Maržić Vjekoslava.

Tužbeni zahtjev nije osnovan.

Tužbeni zahtjev se odnosi na naknadu štete nastale tužitelju zadržavanjem broda »Seagull« u Port Sudanu krajem 1978. i početkom 1979. g. Tužitelj zasniva tužbeni zahtjev za naknadu štete prema tuženicama na izdavanju antidatirane teretnice od strane prednika prvotuženika i jamčevnog pisma od strane prednika drugo i trećetuženika kao protupropisnim i nedopuštenim radnjama iz kojih da proizlazi solidarna odgovornost tuženih za naknadu štete.

Među strankama nije sporno da je prednik prvotuženika potpisao teretnicu br. 1 od 9. 11. 1978. za brod »Seagull« za prijevoz 2000 m<sup>3</sup> drvene građe iz Rijeke za Port Sudan, da je ova teretnica bila antidatirana i predana predniku drugo i trećetuženika temeljem (garantnog) jamčevnog pisma prednika drugo i trećetuženika, da je teretnica sadržavala klauzulu »part shipment not allowed«, da je zapovjednik odbio ukrcaj 117 svežnjeva drva, te da je ovaj ostatak tereta kasnije prevežen drugim brodom i to brodom »Salonae«.

Među strankama je sporno da li je šteta nastala tužitelju zadržavanjem broda »Seagull« u Port Sudanu u uzročnoj vezi s antidatiranjem teretnice, te da li su tuženici odgovorni za antidatiranje teretnice, a sporna je i visina tužbenog zahtjeva po svim stavkama.

Na sporni odnos imaju se primijeniti odredbe Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Sl. list SFRJ br. 22/77). Prema odredbi čl. 680 ZPUP-a ugovorom o plovidbenom agencijskom poslu plovidbeni agent obvezuje se da na temelju opće ili posebne punomoći, u ime i za račun nalogodavca, obavlja plovidbene agencijske poslove, a nalogodavac da plovidbenom agentu nadoknadi troškove i plati nagradu.

U toku postupka sud je utvrdio da tužitelj i prednik prvotuženika nisu bili u ugovornom odnosu nego da je tužitelj agent za predmetno putovanje brodom »Seagull« bila agencija Sitmarve iz Venecije što, iako je u početku osporavao, kasnije i sam tužitelj priznaje u više navrata i to u podnesku od 12. 11. 1980. (list 51 spisa), u podnesku od 13. 2. 1981. (list 129 spisa), te u podnesku od 23. 3. 1985. (list 408 spisa), a što proizlazi i iz činjenice da je prednik prvotuženika sve naloge dobivao od agencije Sitmarve, da je tužitelj vozarinu za brod »Seagull« za predmetno putovanje primio od agencije Sitmarve (list 54 spisa), te da je prednik prvotuženika otpremni račun za isti brod (list 86 spisa) podnosio agenciji Sitmarve, a agencija Sitmarve da je

ovaj račun uključila u svoj obračun i naplatila od vozarine što sve potvrđuje i sam tužitelj (list 184 spisa), pa je prema tome osnovan prigovor promašene pasivne legitimacije prvotuzenika jer je tužitelj bio u ugovornom odnosu s agencijom Sitmarve, Venecija a ne sa prednikom prvotuzenika. Stoga, svi navodi tužitelja koji se odnose na nekorektnost agenta prema tužitelju kao nalogodavcu ne mogu se odnositi na prvotuzenika. Naime, prvotuzeniku nalogodavac nije bio tužitelj, nego agencija Sitmarve pa je osnovan i prigovor nedostatka aktivne legitimacije u odnosu na prvotuzenika, a što je sud utvrdio i uvidom u teleks od 7. 11. 1978. (list 31 spisa) kojim je navedeni tužitelj agent Sitmarve ovlastio prednika prvotuzenika da sa »Exportdrvom« tj. sa prednikom drugo i trećetuženika zaključili prijevoz tereta od 2000 m<sup>3</sup> drva za Port Sudan i izda »booking note«, te da izda i preda predniku drugo i trećetuženika teretnicu uz uobičajeno jamčevno pismo.

Međutim, kada ovi prigovori i ne bi bili osnovani tužbeni zahtjev nije osnovan i iz ovih razloga: Uvidom u zaključnice (list 65, 66, 67 spisa) sud je utvrdio da je teret za Port Sudan zaključen 8. 11. 1978., a da je teret za Jeddah zaključen 1. 11. 1978., ali samo za količinu od 1000 m<sup>3</sup> dok je 6. 12. 1978. zaključen daljnji teret za Jeddah za 18 CDM, dakle već za vrijeme ukrcaja broda koji je krcao od 28. 11. 1978. do 7. 12. 1978. kako to proizlazi iz vremenske tablice (list 57 spisa) iz koje je vidljivo da je teret za Port Sudan krcan tek 7. 12. 1978. tj. već na kraju ukrcaja iako je ovaj teret zaključen još mjesec dana prije od dijela tereta zaključenog za Jeddah.

Uvidom u spornu teretnicu od 9. 11. 1978. (list 124 i 137 spisa) utvrđeno je da glasi na cijelu količinu tereta i da sadrži sve podatke i klauzule prema prijavi o krcanju od 8. 11. 1978. (list 178 spisa), a među strankama nije sporno (vidi list 545 spisa) da je prednik drugo i trećetuženika bio u posjedu čitave količine tereta za Port Sudan u vrijeme ukrcaja na brod. Iz navoda samoga tužitelja već u tužbi (list 3 spisa), a također i iz podneska od 14. 11. 1980. (list 55 spisa) proizlazi da čitav teret za Port Sudan nije mogao biti ukrcan zbog neodgovarajućeg slaganja tereta kod ukrcaja.

Uvidom u isprave suda u Port Sudanu i prijevode istih priložene po tužitelju (list 141 do 161 i 199 do 208 spisa) sud je utvrdio da je brod zaustavljen od strane primatelja tereta zbog manjka tereta, a što potvrđuje i sam tužitelj u podnesku od 29. 6. 1981. (list 185 spisa), te u podnesku od 23. 3. 1985. (list 402 spisa). Također iz navoda samoga tužitelja proizlazi da je primatelj najprije odbio preuzeti teret zbog manje ukrcanih 117 svežnjava drvene građe (podnesak tužitelja od 24. 8. 1984. — list 342 spisa), te da je brod bio zadržan u luci i od strane agencije u Port Sudanu, te od članova posade radi zahtjeva za isplatu njihovih plaća (podnesak od 23. 3. 1985. — list 408 spisa).

Prema tome, antidatiranu teretnicu prednik prvotuzenika je izdao u skladu s nalogom svog nalogodavca, agencije Sitmarve, pa ukoliko je ista agencija prekoračila svoja ovlaštenja u odnosu na tužitelja kao svog nalogodavca, kako to tvrdi tužitelj, onda je tužitelju i odgovorna agencija Sitmarve za štete prouzročene prekoračenjem tih ovlaštenja, a ne prvotuzenik.

S druge strane, iz provedenih dokaza sud je utvrdio da do zadržavanja broda u Port Sudanu nije došlo zbog antidatiranja teretnice nego što čitav teret nije bio ukrcaj, a čitav teret nije bio ukrcaj zbog neodgovarajućeg slaganja, za što je odgovoran sam tužitelj kao brodar koji je znao da je zaključio prijevoz tereta za Port Sudan jer je isti zaključen 8. 11. 1978. dakle mjesec dana prije ukrcaja, a ako i nije znao, za to mu je odgovoran njegov agent tj. agencija Sitmarve po čijem nalogu je ovaj teret zaključen.

Iz svega navedenog proizlazi da tužitelj nije dokazao da je prvotuzenik odgovoran za izdavanje antidatirane teretnice, a niti je dokazao da je šteta nastala zaustavljanjem broda u Port Sudanu, posljedica izdavanja antidatirane teretnice pa se tužbeni zahtjev u odnosu na prvotuzenika ukazuje neosnovan u cijelosti.

Uvidom u jamčevno pismo izdano od prednika drugo i trećetuženika (list 12 i 13 spisa) sud je utvrdio da je ono izdano radi izdavanja antidatirane teretnice kao jamstvo za eventualne zahtjeve s temelja antidatiranja teretnice i kao jamstvo da će teret biti na raspolaganju za ukrcaj na brod naveden u antidatiranoj teretnici.

Kako po usvojenoj sudskoj praksi (garantna) jamčevna pisma izdana u svrhu antidatirane teretnice ne uživaju sudsku zaštitu, na što ukazuje i sam tužitelj, to niti tužitelj ne može s uspjehom temeljiti svoj zahtjev prema drugo i trećetuženiku na izdanom garantnom pismu po njihovom predniku. Međutim, i kada bi se pružila sudska zaštita zahtjevu tužitelja iz temelja jamčevnoga pisma, kako tužitelj nije dokazao da je šteta koja čini predmet tužbenog zahtjeva posljedica antidatirane teretnice, to ni u tom slučaju tužbeni zahtjev ne bi bio osnovan prema drugo i trećetuženiku, pa je tužitelja valjalo odbiti s tužbenim zahtjevom u cijelosti kao u točki I izreke.

Protiv ove presude žali se tužitelj. U žalbi uglavnom iznosi da su tuženici odgovorni jer su izdavanjem odnosne teretnice izvršili krivično djelo, pa za štetu koja je tim djelom prouzročena neposredno odgovaraju.

Drugostepeni sud je ukinuo presudu prvostepenog suda i predmet vratio prvostepenom sudu na ponovno raspravljanje iz ovih razloga:

Okružni privredni sud je svojom presudom od 17. XII. 1985. godine broj P 797/79 odbio u cijelosti tužbeni zahtjev inozemnog brodaru, protiv sva 3 tuženika, prvotuzenog — podagenta te drugotuzenog i trećetuženog — krca-telja — po izdanoj teretnici i prvenstveno uvažanjem prigovora pomanjka-nja legitimacije; u odnosu na prvotuzenika — podagenta jer da ne stoji s brodarom u pravnom odnosu, budući da, nema nikakva pravnog odnosa na relaciji brodar — podagent nego samo brodar — agent, a agent je ovdje sasvim treća osoba. Ovo proizlazi iz teleksa s lista spisa strana 31. i 557; nada-lje, ali podredno, sud smatra, da podagent nije odgovoran brodaru za izdavanje antidatirane teretnice, nego agent brodaru koji je dao podagentu protupravni izričiti nalog kojim je prekoračio ovlaštenje brodaru. Znači kriv može biti samo agent a ne podagent. Konačno, najpodrednije još i zato, što po ocjeni suda pojmovno nema uopće štete, jer plaćanje troškova u vezi s

tim nije došlo iz razloga što je brodaru izdana antidatirana teretnica, nego iz drugog razloga, a to baš zato, što (sav) teret nije bio ukrcan u ukrcajnoj luci Rijeka, baš zbog neodgovarajućeg tj. lošega slaganja tereta na brod, što dakle ide na odgovornost tj. štetu brodara, jer on pazi i odgovara za ispravno slaganje (list 558. stav 3. strane 6. užeg obrazloženja presude).

Tužbeni zahtjev protiv drugotuženih trećetuženih kao krcatelja (odnosno njihovih prednika u poziciji krcatelja tereta u Rijeci) je odbijen pak iz drugih razloga.

Naime, izdali su jamčevno (garantno) pismo brodaru u svrhu izdavanja antidatirane teretnice ali pošto takva pisma slabe povjerenje u teretnicu a po stajalištima usvojenim u sudskoj praksi zato ne uživaju sudsku zaštitu, vice versa to treba da ovdje znači, da ni sam tužitelj kao brodar ne može osnovano temeljiti svoj zahtjev za odštetu prema drugo i trećetuženima. Međutim, uz to, ovdje je bio podredno zahtjev odbijen još i zato što tužitelj nije uspio dokazati da je pretrpio štetu zbog antidatiranja teretnice u vezi s tim jamčevnim pismom (list 558 in fine).

Tužitelj (brodar) pobija prvostepenu presudu u cijelosti, zbog svih žalbenih razloga iz čl. 353. ZPP-a i predlaže da se ukine.

Vrlo iscrpno tužitelj obrazlaže svoju žalbu dokazujući ovo:

Prvo, tu se ne radi samo o ugovornoj odgovornosti nego i o široj izvanugovornoj (bliže deliktnoj) odgovornosti.

Drugo, tu očito postoji kauzalitet između štetnih radnji tuženih i njegove nastale novčane (materijalne) štete. Brodar osporava tvrdnju tuženih (koju je olako prihvatio prvostepeni sud) da bi on bio kriv zato što teret na brodu i u brodu nije bio pravilno naslagan.

Ovo stoga što su teret krcale i slagale u brod osobe na strani tereta, a ne on jer da nije ni bila dužnost brodara da vodi brigu o slaganju tereta u brod i na brodu (vidjeti pobliže list spisa 564 do 594, a posebno žalbi novopriložene dokaze s lista 595 do 599).

Prvotuženi u odgovoru na žalbu predlaže da se žalba odbije i potvrdi prvostepena presuda (list 602 do 608 spisa), a njemu priznaju troškovi postupka u vezi s tim odgovorom.

Žalba tužitelja (brodara) je osnovana.

Prvostepena presuda je donesena preuranjeno uz žalbeni razlog nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja iz čl. 353. t. 2. Zakona o parničnom postupku, pa je zato po čl. 369. toga zakona ukinuta i predmet vraćen prvostepenom sudu na ponovni postupak.

U nastavku postupka prvostepeni sud mora ovaj slučaj sagledati s gledišta izvanugovorne odgovornosti tuženih (odnosno njihovih prednika) u vezi s izdavanjem antidatirane, a i u pogledu kvantiteta netočno deklarirane teretnice, a to zahtijeva jednu sasvim drukčiju pravnu analizu činjeničnog materijala iz ovoga složenoga pomorskoga spora.



Naime, po pravnom stajalištu ovog drugostepenog suda, izdavanje neistinite teretnice, a napose antidatirane, predstavlja nešto što se mora najenergичnije kao društveno najštetnije suzbijati i zato je tu kriterij najstrožiji za osobe koje su sudionici u takvom nedopuštenom poslu.

Prvo: Nitko nije ovlašten na činjenje protupravnih djela, ni brodar ni agent, ni podagent, ni krcatelj, dakle, apsolutno nitko od sudionika u ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova.

Drugo: Ni punomoć (ovlaštenje) pa ni nalog (contractus mandati kao obveza) ne proteže se tj. nema pravnog djelovanja na nedopuštena djela. Ovakvi »opunovlastitelj« odnosno »mandat«, kao zastupani, ne može punomoćju odnosno nalogom ovlastiti odnosno obvezati punomoćnika odnosno mandatara, ali može sam doći u poziciju, da je neposredno odgovoran ili suodgovoran za štetne posljedice koje odatle proizađu: npr. kao podstrekač i slični suučesnici. S civilno pravnog gledišta, ovdje to znači, da brodar ako je dao protupravni nalog za antidatiranje teretnice ne bi imao pravo da traži naknadu štete koja mu je nastala s tim u vezi, ali to je pretpostavljalo davanje protupravnih instrukcija od strane njegovih rukovodećih službenika, tj. onih koji su apsolutno ovlašteni na zastupanje brodaru u pravnom prometu s trećim osobama. U ovakvom stanju eklatantne protupravnosti nikako se ne mogu smatrati valjanim zastupnicima brodaru ni generalni, ni ad hoc plovidbeni agent ni podagent. Naravno, iako doduše inače njihove pravne radnje načelno obvezuju brodaru ovdje one iznimno nemaju pravnog djelovanja u odnosu na brodaru, već baš naprotiv, oni odgovaraju materijalno i oštećenim trećim osobama i brodaru solidarno i direktno za nastalu štetu, dakle svim oštećenima.

Ovdje je na temelju isprave u spisu list 275 do 277 (teleksa brodarovog agenta podagentu i jamčevnog pisma krcatelja podagentu danog u svrhu osiguranja podagenta za protupravno izdavanje antidatirane teretnice) nedvojbeno utvrđen temelj (osnova) odgovornosti podagenta i krcatelja brodaru za nastalu štetu, a da u tome nema dvojbe jasno se vidi iz dijela teleksa gdje se, in fine, kaže:

»... nemojte reći zapovjedniku o teretu za Port Sudan ...« pa je jasno da su agent, podagent i krcatelj radili u dosluhu da prevare brodaru i njegovog zapovjednika broda koji je trebalo da preuzme teret po spomenutim teretnicama. Zato tuženi ne uživaju u osnovi sudsku zaštitu, već naprotiv u osnovi podliježu odgovornosti za naknadu štete po kriterijima izvanugovorne odgovornosti za štetu (vidjeti pravni institut prekoračenja granica ovlaštenja iz odredbe čl. 87. (napose pretposljednji i posljednji stav) Zakona o obveznim odnosima (Sl. l. SFRJ, broj 29/78) skraćeno ZOO).

Međutim, ostale su neutvrđene dvije stvari:

Prvo: Pitanje kauzaliteta između protupravne radnje tuženih i tužitelju navodno nastale štete? Stoga je potrebno da to prvostepeni sud pouzdano utvrdi u nastavku postupka (čl. 371. ZPP).

Drugo: Ostalo je gotovo neutvrđeno pitanje opsega, a naročito visine štete tužitelju nastale u vezi s ovim antidatiranim i netočno deklariranim teretnicama.

Kod opsega štete prvostepeni sud mora ocijeniti u kojoj relaciji stoji propust brodarar ili krcatelj u vezi sa slaganjem tereta na brodu kad je već postalo izvjesno da se teret vozi za Port Sudan.

Za slaganje u pravilu odgovara brodar, međutim od ugovora stranaka ovisi čija je bila obveza slaganja tereta u brodu, da li je slaganje izvršeno u skladu s kargo planom, poštujući pravila o slaganju tereta u brodu itd. Sve to treba u nastavku postupka na pouzdan i kontradiktoran način utvrditi prvostepeni sud i potom odlučiti o opsegu štete.

Kod visine potrebno je utvrditi stavku po stavku štete prema specifikaciji iz tužbe na listu spisa strana 5 i to stavke:

a) šteta zbog zadržavanja broda u luci iskrcaja do 22. II. 1979. u 12 sati u iznosu od US \$ 162.000.

(Potrebno je za sve ovo u nastavku postupka pružiti i dokaze, izvršiti uvid u spise stranog suda itd.);

b) izdaci brodarar zbog privremene naredbe zadržavanja broda (potvrde o plaćanju tih iznosa US \$ 28.504,58;

c) izdaci brodarar za agenciju i luku u Port Sudanu u vezi sa čekanjem i zadržavanjem broda u toj luci (potvrda agencije i Lučke organizacije US \$ 15.082,40;

d) izdaci brodarar P. and I. kluba US \$ 5.426,74;

Ukupno dokaze za navodnu štetu od US \$ 211.013,72.

Svu ovu dokumentaciju potrebno je da tužitelj pribavi prvenstveno originalnu i u ovjerenim po sudskim tumačima prijevodima i dostavi sudu i protivnim strankama (jer je visina štete sporna).

Sve u svemu, dakle, prvostepena se presuda, kao što je već uvedno istaknuto, ukazala preuranjeno donesenom, pa je zato po čl. 369. ZPP ukinuta i dana uputa kako da se po čl. 370. ZPP postupi u nastavku postupka.

U nastavku postupka prvostepeni sud će odlučiti i o troškovima ovog drugostepenog postupka kao s daljnjim troškovima spora.

Stoga je odlučeno kao u izreci.

Veljko Vujović

### Summary

#### LIABILITY OF A SHIP AGENT, HIS SUBAGENT AND SHIP OPERATOR FOR THE ISSUANCE OF AN INCORRECT AND ANTEDATED BILL OF LADING

*If the agent or his subagent issued these bills of lading by the ship operator's order, they are not liable for the damage thus caused — The order must be provided by the ship operator or the person authorised to represent him against third parties — In all other cases, the agent and subagent are personally liable for this damage and their acts do not oblige the ship operator, because these acts are criminal offences — In the absence of a ship operator's or his mentioned agents' order, the ship operator is not liable for these acts — The liability exists against all injured parties including ship operator and third parties — Agents and subagents are directly, jointly and severally liable, even if the subagent issued the said bills of lading by the order of his agent — The damage must be proved, as well as the causal connection between the damage and the issuance of the said bills of lading.*