

UČINCI PRIGOVORA U PRIJEVOZU STVARI I PRTLJAGE MOREM

Prof. emeritus Ivo Grabovac*

UDK 347.763

347.426

Izvorni znanstveni rad

Pravna ustanova prigovora ima veliko značenje za primatelja stvari i za putnika u pomorskom prijevozu. Pravodobni i pravovaljani (pisani) prigovor predmnijeva, do protudokaza, da su primjedbe o oštećenju na stvarima ili prtljazi istinite. Valja pri tome voditi računa (zbog propisanih rokova) je li riječ o vidljivim oštećenjima ili o onima koja se nisu mogla zapaziti. U prijevozu putničke prtljage važno je za uvjete pravovaljanosti prigovora razlikovati ručnu (kabinsku) od ostale (predane) prtljage.

Ako primatelj nije uložio prigovor, odnosno propustio ga je pravovaljano uložiti na vrijeme, na osnovi Haaških pravila i nacionalnih zakona koji ih prihvaćaju (kamo spada i hrvatski Pomorski zakonik), smatra se, zapravo predmnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da su mu stvari predane kako su naznačene u teretnici (u teretnom listu) ili kako su primljene na prijevoz ako prijevozna isprava nije izdana. Propustom ulaganja pravovaljanog i pravodobnog prigovora primatelj ne gubi pravo zahtijevati naknadu štete od prijevoznika. Nastupa samo pretpostavka iuris tantum. To konkretno znači da će primatelj moći - unatoč propustu u svezi s prigovorom - dopuštenim dokaznim sredstvima obarati pravnu pretpostavku da je prijevoznik pravovaljano izvršio svoju činiđu u trenutku predaje tereta. U prijevozu putnika jednaki su pravni učinci kao i u prijevozu stvari morem. Naime, ako putnik nije podnio pisani prigovor o roku, predmnijeva se (pretpostavlja se), dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju.

Ključne riječi: prijevoz stvari morem, ustanova prigovora, Pomorski zakonik

1. U prijevozu stvari primatelj koji kao tužitelj pretendira na naknadu štete dužan je dokazati neposredan interes na tim stvarima (npr. legitimacija putem

* Prof. em. Ivo Grabovac, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, Split

ovlaštene isprave), da su stvari predane prijevozniku neoštećene, štetu i visinu štete. Ako je konkretno riječ o gubitku, manjku ili oštećenju stvari, tužiteljeva je dužnost dokazati da je šteta nastala¹ od trenutka kada je prijevoznik primio stvari do trenutka predaje primatelju ili prestanka obveze čuvanja na drugi pravno dopušteni način. Dokazuje se, zapravo, da je šteta nastala u razdoblju u kojem prijevoznik odgovara za stvari (teret, robu). Konkretno, trebalo bi usporediti vrstu, količinu i stanje stvari u trenutku predaje prijevozniku i u trenutku njihove predaje primatelju. Ako su te činjenice sukladne, ako nema razlike u relevantnim podacima o stvarima u spomenutom početnom i završnom razdoblju, nema ni štete.

Primatelj poduzima stanovite radnje kako bi štetu mogao dokazati. U prijevozu stvari u svim granama prometa postoji ustanova *prigovora* (prosvjeda, protesta). To je jednostrana izjava primatelja upućena prijevozniku u kojoj bi trebalo utvrditi da prijevoznik nije predao stvari (teret) kako se obvezao. Ako je stanje tereta utvrđeno *kontradiktorno* (zajedničkim očevidom, uvidom, pregledom stranaka), takva obavijest (prigovor), naravno, nije potrebna.

U našem obveznom pravu postoje opće norme o prigovoru i njegovu učinku. Naime, Zakon o obveznim odnosima² uređuje značajnu ustanovu prigovora kojim se primatelj služi kako bi dokazao štetu i ostvario zahtjev za naknadu štete. Članak 686. Zakona o obveznim odnosima glasi: "(1) Kad primatelj preuzme pošiljku bez prigovora i isplati prijevozniku njegova potraživanja, prestaje odgovornost prijevoznika, izuzev ako je oštećenje zapisnički utvrđeno prije preuzimanja pošiljke. (2) Prijevoznik ostaje odgovoran za oštećenja pošiljke koja se nisu mogla opaziti u času predaje, ako ga je primatelj obavijestio o tim oštećenjima odmah po njihovu otkrivanju, ali ne kasnije od osam dana od predaje. (3) Prijevoznik se ne može pozivati na odredbe prethodnih stavaka ako je oštećenje prouzročeno namjerno ili krajnjom nepažnjom".

Spomenute odredbe valja tumačiti na sljedeći način. Ako su se oštećenja na pošiljci mogla zamijetiti, opaziti, već prilikom preuzimanja (a primatelj je isplatio prijevozniku i njegove tražbine, prevozninu i dr.), primatelj *gubi* i pravo na naknadu štete, prestaje odgovornost prijevoznika, ako nije prigovorio, odnosno ako se oštećenje nije zapisnički utvrdilo prije takva preuzimanja. Međutim, ako se oštećenja nisu mogla zapaziti u trenutku predaje, primatelj ima još

¹ Postoje ipak slučajevi u plovidbenom pravu u kojima se pretpostavlja u kakvom je stanju teret primljen na prijevoz i kakvog ga je brodar (prijevoznik) predao primatelju.

² Narodne novine, br. 35/2005.

moćnosti prigovora. O odgovornosti prijevoznika za oštećenje pošiljke raspraviti će se ako ga je primatelj obavijestio o tim oštećenjima odmah nakon njihova otkrivanja, ali najkasnije u roku od osam dana od dana predaje. To je vrijeme u kojem će primatelj moći otkriti mane koje nisu bile zamjetljive u trenutku prijma stvari. Tek nakon objektivnog roka od osam dana od preuzimanja stvari *prestaje* odgovornost prijevoznika ako nije bilo reakcije primatelja. Prekluzija zahtjeva primatelja (oštećenoga) neće nastupiti ako je prijevoznik oštećenja prouzročio *namjerno* ili *grubom* (krajnjom) *nepažnjom* (naravno, uključeni su i zaposlenici prijevoznika). Kvalificirana krivnja mora mu se dokazati.

Pozivom na čl. 665. Zakona o obveznim odnosima odgovarajuće se norme tog zakona primjenjuju na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine grane nije drugačije određeno. To znači da će se i na ustanovu prigovora primjenjivati posebni propisi iz pojedinih zakonskih regulativa za pojedine grane prometa, bez obzira na rješenja iz Zakona o obveznim odnosima. Valja napomenuti da u Republici Hrvatskoj u svim granama prijevoza postoje posebni i izdvojeni zakonski propisi, koji su relevantni jer imaju prednost u primjeni.

Ako se u svezi s prigovorom uspoređuju rješenja u raznim granama prijevoza, zamjećuje se da nema jednakog pristupa tom problemu. Zadržavajući se u ovom uvodnom dijelu samo na globalnim objašnjenjima, uočava se osnovna razlika u pojedinim granama prijevoza u našem pravu s obzirom na pravne posljedice propusta da se primatelj posluži ustanovom prigovora. S jedne su strane grane prijevoza u kojima propust pravodobnog i pravovaljanog prigovora u načelu znači prekluziju prava primatelja prema prijevozniku, a s druge strane u prijevozu stvari takav propust ima za posljedicu samo prebacivanja tereta dokaza o šteti na primatelja.

U prvoj su kategoriji željeznički, cestovni i zračni prijevoz, a u drugoj pomorski prijevoz i prijevoz na unutarnjim vodama. Posvećujem se raščlambi samo pomorskog prijevoza stvari (uz napomenu da u našem pravu i glede prigovora postoje jednaka zakonska rješenja za pomorsku i unutarnju plovidbu³).

2. Hrvatski Pomorski zakonik (Narodne novine, br. 181/2004) prijevoz putnika i prtljage regulira kao jedinstven pravni posao. Naime, prijevoz prtljage jedna je od prestacija u prijevozu putnika. S razlogom se zato govori o prijevozu putničke prtljage. Prijevoz putnika u najnužnijoj je svezi s prijevozom prtljage. Ugovor o prijevozu putnika osnova je obveznopravnih odnosa prijevoznika i putnika u prijevozu prtljage. Bez ugovora o prijevozu putnika nema prijevoza

³ Usp. Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (Narodne novine, br. 19/1998), čl. 2. st. 2.

prtljage. Međutim, bez obzira na povezanost prijevoza putnika i prtljage, posrijedi su posebni objekti prijevoza, pa se prijevoz putnika i prijevoz prtljage izdvajaju posebnim načelima u uređenju odnosa. Stoga Pomorski zakonik sadržava i posebne odredbe o prijevozu prtljage.

U uređenju odnosa iz prijevoza prtljage osnovno je razlučiti *ručnu* prtljagu (putnik je sam čuva) od prtljage koja se prijevozniku predaje na prijevoz i čuvanje (*predana* prtljaga ili "ostala" prtljaga).

Zakon o obveznim odnosima ističe da za gubitak ili oštećenje prtljage koju mu je putnik predao prijevoznik odgovara prema odredbama za prijevoz stvari (čl. 698. st. 2.). Za oštećenje stvari koje putnik drži "uza se" (ručna prtljaga) prijevoznik odgovara samo ako mu se dokaže krivnja (čl. 698. st. 3.). Primjenjuju se, međutim, posebni propisi koji u Republici Hrvatskoj postoje u svim granama prijevoza i za putničku prtljagu, pa tako imamo rješenja i u pomorskom prijevozu (odnosno u prijevozu unutarnjim vodama).

OPĆI POREDBENI PRIKAZ USTANOVE PRIGOVORA U PRIJEVOZU STVARI MOREM

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila i o teretnici iz 1924. (Haaška pravila) u čl. 3. st. 6. ističe da se pretpostavlja, *predmnijeva*, dok se protivno ne dokaže (*prima facie evidence*), da je prijevoznik predao onakve stvari (robu) kakve su opisane u teretnici ako se tom prijevozniku ili njegovu službeniku nije uputila pisana obavijest u luci iskrcavanja, prije ili u trenutku preuzimanja stvari ili njihove predaje na čuvanje osobi koja je po ugovoru o prijevozu ovlaštena primiti ih, o gubitku ili oštećenju ili o naravi tog gubitka ili oštećenja. Ako pak gubici ili oštećenja nisu *vidljivi* (uočljivi), obavijestiti se mora prijevoznik u roku od tri dana od predaje. Pisana obavijest nije potrebna ako se stanje robe zajednički utvrdilo u trenutku primitka. Konačno, prilikom stvarnog ili predmnijevanog gubitka ili oštećenja prijevoznik i primatelj međusobno će nastojati razumno olakšati pregled robe (stvari) i provjeravanje broja koleta.

Iste učinke kao i Haaška pravila glede prigovora imaju i odredbe Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari morem iz 1978. (Hamburška pravila), Konvencije Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. i Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu,⁴

⁴ UNCTAD je kratica za Konferenciju Ujedinjenih naroda o trgovini i razvitku, a ICC za Međunarodnu trgovačku komoru (pobliže Ivo Grabovac, Značenje novih UNCTAD/ICC

ali se rokovi ulaganja razlikuju (usp. poglavlje: Raščlamba osnovnih obilježja ustanove prigovora).

Mnoga su nacionalna, domaća prava reproducirala odnosno prihvatila spomenuta načela Haaških pravila. Poznato je tako da je britanski Carriage of Goods by Sea Act 1971/1992. (Zakon o prijevozu robe morem) doslovno recipirao Haaško/Visbyjska pravila (Visbyjska pravila skraćeni su naziv za Protokol o izmjeni Haaških pravila iz 1968.). Kanadski Carriage of Goods by Water Act 1936. ponavlja poznate odredbe o prigovoru iz Haaških pravila u istom članku (čl. 3. st. 6). Američki Zakon o prijevozu robe morem iz 1936. (U.S. Carriage of Goods by Sea Act) američka je verzija Haaških pravila. Talijanski Zakonik o plovidbi (Codice della navigazione) iz 1942. normama gotovo jednakim kao i u Haaškim pravilima regulira problematiku u čl. 435. Francuska Uredba o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima iz 1966. u čl. 57. prihvaća načela Haaških pravila (a to znači da razlikuje vidljive gubitke ili oštećenja od onih koja nisu vidljiva te u skladu s time predviđa rokove i pretpostavku ako je propušten prigovor). Zanimljivo je istaknuti jednu osebnost u tom tekstu. Naime, u rok od tri dana, koji preostaje primatelju da na vrijeme prigovori za mane koje nisu vidljive, ne računaju se praznički dani. Norme poput Haaških pravila mogu se zapaziti i u bivšem sovjetskom (sada na snazi u Ruskoj Federaciji) Zakonu o trgovačkoj mornarici iz 1968. (čl. 156). Vrijedno je uočiti da se u tekstu u prijevodu na engleskom jeziku⁵ (nisam imao izvorni tekst) prigovor vezuje za slučajeve manjka ili oštećenja ("shortage or injury"); ne spominje se gubitak, a o tom ću pitanju kasnije više raspravljati. Isti takav je tekst i u poljskom Pomorskom zakoniku iz 1961. u čl. 139. Govori se također samo o manjku ili oštećenju u francuskom prijevodu⁶ "...que marchandises sont manquantes ou endommagées..."). Bugarski Zakon o pomorskoj plovidbi iz 1970.⁷ zanimljiv je po nekom drugom detalju. Naime, specifično djelovanje pisane obavijesti ne odnosi se samo na oštećenje nego i na gubitak

pravila za isprave o multimodalnom prijevozu, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 30, 2, 1993, str. 445-455).

⁵ The Merchant Shipping Code of the USSR (1968), prijevod i redakcija William E. Butler i John B. Quigley, Baltimore - London, 1970.

⁶ Code maritime polonais (Loi du 1er décembre 1961), redakcija René Rodière, Paris, 1970. Poljaci imaju novi Pomorski zakonik (2001) koji prihvaća Haaško/Visbyjska pravila, v. Iwona Zuzewicz, Le nouveau Code maritime polonais, Le droit maritime français, 642, 2003, str. 982-983.

⁷ Code de navigation maritime bulgare (Loi du 24 juin 1970), redakcija René Rodière, Paris, 1973.

robe, a pri tome se izričito spominje djelomični i potpuni gubitak (u francuskom jeziku: "la perte totale ou partielle").

Pomorski zakonik Republike Hrvatske glede ustanove prigovora također se inspirirao načelima Haaških pravila. Naime, ako primatelj tereta ne stavi pisani prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta odmah pri preuzimanju, predmnijeva se, dok primatelj ne dokaže suprotno, da mu je teret predan onako kako je naznačen u teretnici (ili teretnom listu) ili - ako prijevozna isprava nije izdana - onako kako je primljen na prijevoz (čl. 537). Ako pak oštećenje ili manjak nisu vidljivi, primatelj može pisano prigovoriti u roku od tri dana od dana preuzimanja tereta. Svaki prigovor mora biti dovoljno određen. Ako primatelj stavi pisani prigovor u zakonskim rokovima, predmnijeva se (pretpostavlja se), dok prijevoznik ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti. Ako su prijevoznik i primatelj pri iskrcavanju i predaji tereta zajednički pisano ustvrdili da postoji oštećenje ili manjak tereta, nije potreban prigovor. Sporazum stranaka sklopljen protivno spomenutim zakonskim odredbama koji je na štetu korisnika prijevoza nema pravni učinak. Prijevoznik i primatelj dužni su, u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju (čl. 538. st. 6).

RAŠČLAMBA OSNOVNIH OBILJEŽJA USTANOVE PRIGOVORA

1. Pomorski prijevoznik dužan je primatelju predati teret koji je primio na brod ili je označen u teretnici (teretnom listu). Ako postoji nedostatak ili manjak tereta (stvari), primatelju pri preuzimanju stoji na raspolaganju ustanova prigovora kako bi olakšao ostvarenje svojih prava.

2. Prigovor mora biti *pisani*. Međutim, nema posebnih zahtjeva u kojem bi se konkretnom pisanom obliku trebalo uložiti taj prigovor. Ne mora se u prigovoru ni spominjati da je riječ baš o prigovoru; relevantan je sadržaj isprave. Tako se, na primjer, prigovorom smatra i tzv. potvrda o primitku tereta.⁸ Inače, postoji bogata sudska praksa gdje su se rješavale mnoge pojedinosti oblika, prihvaćale se ili odbijale kao pravovaljane razne isprave, izvještaji, intervencije i sl.⁹

⁸ Poblize William Tetly, *Marine Cargo Claims*, second edition, Toronto, 1978, str. 426; Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, treća knjiga, *Ugovori o iskorištavanju brodova*, Čakovec, 1983, str. 131-132.

⁹ Poblize Jakaša, *op.cit.*, str. 132, 138-140; Tetly, *op. cit.*, str. 426-427; René Rodière, *Traité général de droit maritime, Affrètements et transports*, tome II, *Le contracts de transport de marchandises*, Paris, 1968, str. 245.

3. Osim uvjeta da se prigovor uloži u pisanom obliku, određuje se i rok prigovora. Ako su oštećenja ili manjkovi na stvarima vidljivi, primatelj mora uputiti prigovor *odmah* prilikom njihova preuzimanja.¹⁰ Vidljivi su oni nedostaci koji se mogu zamijetiti golim okom odnosno drugim osjetilima (mirisom, sluhom) bez potanijeg i stručnog pregleda (vanjska oštećenja ambalaže, osjetni manjak u masi, vidljivo istjecanje, vonj pokvarenog tereta, zveket polomljenog stakla itd.). Za mane koje *nisu vidljive* rok prigovora je *tri* dana od dana preuzimanja tereta. Rok od tri dana objektivan je rok, pa smatram da bi primatelj morao prigovoriti prijevozniku i prije isteka toga roka, *odmah* čim sazna za oštećenje ili nedostatak. U svakom slučaju predmnijeva se da je prigovor uložen neposredno pošto je šteta otkrivena, pa bi suprotno morao dokazivati prijevoznik. Rok od tri dana trebao bi primatelju omogućiti da pregledom, ekspertizom i stručnom analizom (eventualno i trgovačkim društvom koje se bavi utvrđivanjem kakvoće i količine tereta) otkrije skrivene mane na stvarima.¹¹

Rokovi su kratki, pa na tu okolnost primatelj mora obratiti posebnu pozornost.

U našem pravu, konkretno, traži se da primatelj stvari (tereta) stavi pisani prigovor *odmah* "pri preuzimanju". Za oštećenje ili manjak koji nisu vidljivi primatelju se daje rok od tri dana "od dana preuzimanja tereta". O toj problematici, odnosno o tome kada se smatra da je teret "preuzet", već je raspravljao profesor Jakaša.¹²

U svezi s rokovima za prigovor zanimljivo je spomenuti i odredbe čl. 19. Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari morem iz 1978. (Hamburška pravila). Te odredbe ne mijenjaju djelovanje i učinak prigovora s obzirom na Haaška pravila (o čemu dalje u tekstu). Međutim, Hamburška pravila mijenjaju, tj. produžuju rokove za takav prigovor. Ako su vidljive mane, ne mora se *odmah*

¹⁰ Kada se govori o pojmu "odmah", razlikuju se slučajevi preuzimanja (primanja) individualno određenih koleta (npr. automobil) od onih kada je roba pakirana (npr. sanduci, vreće). U prvom slučaju upućuje se prigovor zbog oštećenja čim se koletu primi, a u drugoj situaciji prigovora se zbog oštećenja ili manjka nakon što se preuzme sva količina robe po dotičnoj teretnici (teretnom listu) ili kako je primljena na prijevoz ako prijevozna isprava nije izdana (Ivo Bartulović, Predaja tereta u pomorskim prijevozima, Rijeka, 1998, str. 38-39).

¹¹ Poblize o vidljivim i nevidljivim štetama u teoriji i praksi, Jakaša, op. cit., str. 137-138.

¹² Op. cit., str. 135; v. također Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama (skupina autora, redaktor Siniša Triva), Zagreb, 1981, str. 224-225 (komentar B. Jakaša).

uložiti prigovor, može se još pravodobno uložiti sutradan (idućeg radnog dana). Takvo je rješenje Hamburških pravila sasvim prihvatljivo i, može se tvrditi, odgovara potrebama prakse. Naime, prilikom manipulacije teretom primatelju je tehnički često nemoguće “odmah” uložiti prigovor.¹³ Diskutabilno je, međutim, je li rok za skrivene mane od 15 susljednih dana od dana kada je teret predan primatelju primjeren. Očito se željelo što više zaštititi primatelja koji bi zbog zakašnjenja s prigovorom (a tri dana je često kratko vrijeme) morao dokazivati štetu u trenutku prijma, a to je vrlo teško, jer se može pretpostaviti da je šteta nastala na kopnu, baš kod primatelja, pa će primatelj praktički izgubiti mogućnost ostvariti naknadu štete. Ipak, u roku od 15 dana, koji se po Hamburškim pravilima smatra pravodobnim, teret iskrčan s broda mogao je dospjeti do raznih (udaljenih) mjesta, gdje će utvrđivanje stanja tereta biti znatno otežano, što će djelovati na pravnu sigurnost. Smatram, stoga, da bi za nedostatke koji nisu vidljivi prikladnije bio jedan kompromisno određeni rok, recimo od sedam dana.¹⁴ Prilika je da usput spomenem da je u Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe iz 1980. jednako rješenje za vidljive mane glede rokova kao i u Hamburškim pravilima. Međutim, kod gubitaka ili oštećenja koji nisu vidljivi rok je šest susljednih (uzastopnih) dana nakon dana kada je roba predana primatelju, što se može smatrati kao primjeren i realan rok za prigovor. Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu, koja su se počela primjenjivati 1. siječnja 1992., predviđaju da će predaja, u slučaju ako primatelj, u vrijeme kada mu roba bude predana, ne uputi poduzetniku pisani prigovor o gubitku ili oštećenju robe, uz opis opće prirode tog gubitka ili oštećenja, biti predmnjeva do protudokaza da je poduzetnik multimodalnog prijevoza isporučio robu kako je označena u ispravi o multimodalnom prijevozu. Međutim, kada je riječ o gubicima ili oštećenjima koji nisu vidljivi, rok je, kao i u Konvenciji o multimodalnom prijevozu, šest susljednih dana nakon dana kada je roba predana primatelju.

Da bi prigovor proizveo učinak, o kojem ću u daljem tekstu detaljnije raspravljati, uz poštovanje oblika (u smislu da mora biti uloženo pisano) i roka, primatelj ili osoba koja radi u njegovo ime (npr. skladištar)¹⁵ mora ga predati

¹³ Emanuel Dvorski, Primopredaja brodskih tereta u teoriji i praksi, Pomorski zbornik, Zadar, knjiga 5, 1967, str. 341.

¹⁴ Ivo Grabovac, Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg 1978, s komentarom, Split, 1978, str. 55.

¹⁵ Smatram da nije opravdano kritizirati odredbu iz Hamburških pravila (čl. 19. st. 1) koja spominje samo primatelja kao osobu koja prijevozniku upućuje pisanu obavijest, jer da se

ovlaštenoj osobi (brodaru, zapravo prijevozniku, zapovjedniku broda, ovlaštenom agentu). Isto tako, prigovor mora biti *o d r e đ e n*. To znači da ne smije biti općenit. Je li određen ili nije - *quaestio je facti*. Sudska praksa od slučaja do slučaja rješava taj problem.¹⁶ Mogao bih se poslužiti mišljenjem profesora Jakaše, koji općenito ističe dva bitna elementa za priznanje određenosti prigovora: mora biti vidljivo o kojem se teretu i kakvoj se šteti radi, a ako su dijelovi tereta individualizirani, i na koji se dio tereta odnosi ta šteta.¹⁷

PRAVNI UČINCI ULOŽENOG PRIGOVORA

Ako je prigovor *pravovaljano* i *pravodobno* uložen, *p r e d m n i j e v a* (pretpostavlja) se da su navodi prigovora istiniti, ali prijevoznik može dokazivati suprotno (npr. da podaci iz prigovora o nedostatnom stanju tereta nisu točni). Naime predmnijeva se da je šteta koja je prigovorom određeno opisana postojala upravo u vrijeme preuzimanja stvari od prijevoznika. Taj zaključak nedvojbeno proistječe iz odredaba čl. 538. st. 3. Pomorskog zakonika.¹⁸ Takva se tumačenja izvode i iz smisla odgovarajućih odredaba Haaških pravila. Ističe se da primatelj ima *prima facie* dokaz o stanju tereta prilikom iskrcaja.¹⁹ Međutim, postoji i mišljenje, osobito u svezi s mogućim sporovima o dokazivanju, radi li se o vidljivim ili nevidljivim (skrivenim) štetama, što može biti odlučno za pravodobnost i pravovaljanost prigovora, da bi tužitelj morao i dokazivati da šteta postoji, naravno baš u vrijeme preuzimanja stvari od prijevoznika.²⁰

time dovodi u pitanje valjanost prigovora od druge osobe (u Haaškim pravilima govori se o osobi koja je ovlaštena primiti robu). V. George F. Chandler, A Comparison of "COGSA", the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 15, N^o 2, April 1984, str. 257.

Naime, ne bi smjelo biti problema pri tumačenju da prigovor može uložiti i osoba koja radi u ime primatelja, što je u skladu s dosadašnjom praksom.

¹⁶ Jakaša, op. cit., str. 132.

¹⁷ Poblježe Jakaša, op. cit., str. 132.

¹⁸ Ako primatelj stavi pisani prigovor u rokovima iz stavka 1. ovoga članka i članka 537. ovoga Zakonika pretpostavlja se, dok prijevoznik ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti.

¹⁹ Tetley, op. cit., str. 428.

²⁰ Jakaša, op. cit., str. 133.

Na koje se vrste šteta odnosi specifičan pravni učinak ustanove prigovora? Bilo je prilike, prikazujući međunarodna i nacionalna vrela, konstatirati da se prigovor upućuje prigodom “gubitka ili oštećenja” (*“loss or damage”*), ali se u nekim domaćim pravilima, kao što je i naše, prigovor odnosi na “oštećenje ili manjak”.

Smatram da prilikom potpunog gubitka nije potreban prigovor u propisanom obliku i rokovima. Za *potpuni gubitak* stvari nema potrebe da se predvidi postupak prigovora, s osebujnim obilježjima i pravnim posljedicama, jer prvenstveno nedostaje osnovni uvjet vezan uz pravodobnost prigovora - krajnje vrijeme do kada se može odnosno mora uložiti. Kako odrediti trenutak dužnosti ulaganja prigovora ako je brod stigao bez tereta? Ako brod nije ni stigao, moglo bi se konstruirati vrijeme kada je trebao stići, ali za ustanovu prigovora u smislu pravovaljanog ulaganja to bi bio neprikladan, neprecizan, nesiguran i sporan kriterij. Osim toga, Haaška pravila, a to vrijedi i za naš zakonik, nemaju pretpostavljeni rok o gubitku tereta. To je, dalje, okolnost koja dovodi do pravne nesigurnosti ako je sporno vrijeme gubitka tereta. Čekati zastarni rok da bi se teret konačno smatrao potpuno izgubljenim ne uklapa se u suvremene uvjete poslovanja.²¹ Ako pak prijevoznik izjavi kada je i kojom prilikom došlo do gubitka, tada nema ni potrebe utvrđivati činjenicu gubitka jer nije sporna. Osim toga, valja istaknuti još jedan razlog koji ne ide u prilog primjene osobite ustanove prigovora. Naime, primatelj uvijek može tvrditi da su stvari izgubljene, a prijevoznik uvijek može i mora dokazivati da je stvari u cjelini, kako se obvezao, predao primatelju. Kako prijevoznik mora dokazati da su stvari ipak predane, irelevantno je da li je primatelj prije toga nekim prigovorom (pisanom obavijesti) tvrdio da nije primio teret. Primatelj (korisnik prijevoza) može do zastarnog roka svim dopuštenim i prikladnim procesnim sredstvima tvrditi da je nastao (potpuni) gubitak i služiti se dokazima prema okolnostima slučaja.²² Ako je u pitanju *oštećenje*, situacija je drugačija, jer primatelj dokazuje kakva su to oštećenja postojala baš u vrijeme preuzimanja. Oštećenja mogu biti različita.

²¹ Poblize Jakaša, koji konstatira da sudska praksa pronalazi elastičnija rješenja (op. cit., str. 32). Usput spominjem da Hamburška pravila propisuju pretpostavku o gubitku robe (čl. 5. st. 3).

²² U praksi, ipak, kada je riječ o komadnoj robi, prigovor se ulaže i u slučaju neisporuke cijele pošiljke pa se provjeravanjem (*investigation*) ponekad pronađu pošiljke u luci ukrcaja ili u nekoj od luka iskrcaja u koje je brod pristajao na svom putovanju. Naravno, nema razloga za prigovor kod pošiljaka rasutog tereta ako roba nije stigla očekivanim brodom, ili brod uopće nije stigao (Bartulović, op. cit., str. 39).

Nije u pitanju samo dvojba je li stvar izgubljena ili nije. Dakle, u oštećenju temeljni je problem o kojima i o kakvim je štetama riječ. Stoga je važan prigovor o kojoj se šteti radi, kakva su to materijalna oštećenja, kakva je konkretna šteta sa svim opisanim pojedinostima, a ona može biti, kao što znamo, vidljiva ili skrivena u vrijeme preuzimanja tereta. Stoga bih mogao zaključiti da upotrijebljeni izričaj "gubitak" ("loss") može značiti samo djelomičan gubitak, zapravo manjak (fran. "*perdite partielle*"). Zato smatram da je naš zakonik u citiranim odredbama dobro postupio što je izričaj iz Haaških pravila "gubitak" pravilno protumačio kao "manjak".

Formalno nema nikakvih zapreka da se prigovor upućuje prilikom *manjka*. Za razliku od potpunog gubitka, za slučaj manjka (djelomičnog gubitka) pomorski je prijevoznik morao predati teret, naravno uz količinsko umanjenje. Prema tome, postoji osnovna pretpostavka - mogućnost da se precizira vrijeme kada se prigovor mora uložiti ako primatelj želi da ga se smatra pravodobnim. Međutim, i prilikom manjka primatelj kao tužitelj može tvrditi da postoji manjak (kao što tvrdi da postoji potpuni gubitak) te takvu tvrdnju opisati u (pravovaljanom) prigovoru. No, to još ne znači da bi bilo nužno da postoji i pretpostavka da je manjka stvarno bilo u vrijeme preuzimanja tereta od prijevoznika. Moglo bi se, naime, dogoditi da primatelj tvrdi da je primio manje tereta, ali kako pretpostaviti da nije primio i drugi dio tereta, što on poriče, a zapravo s tim preostalim dijelom primio bi cjelokupnu količinu, što bi značilo da nema manjka. Iz toga bi slijedilo, kao i prilikom potpunog gubitka, da bi prijevoznik u svakom slučaju morao dokazivati koju je stvarnu količinu tereta predao. Bez obzira na to kada je prigovor uložen, o roku ili nakon roka, na prijevozniku ostaje teret dokaza koju je količinu tereta predao ako primatelj tvrdi - naravno sve u okviru zastarnog roka - da je primio manje. Znači, bez obzira na to u koje je vrijeme uložio prigovor, primatelj će uvijek moći tvrditi (dakle, radi se o njegovoj tvrdnji) da je primio manje tereta, pa to i dokazivati, ali *in ultima linea* na pomorskom prijevozniku je osnovni i konačni teret dokazivanja koliko je stvarno tereta predao primatelju. Postavlja se stoga pitanje je li ustanova prigovora svrsishodna i u slučajevima manjka. Čini mi se da bi se moglo zaključiti da je prigovor, sa svim svojim osebujnim učincima, potpun, potreban i opravdan samo prilikom oštećenja. Ako se tek sumarno pregledaju neki relevantni zakonski propisi u nas, može se zamijetiti da se jedino izričaj oštećenje rabi u već spomenutom Zakonu o obveznim odnosima te u Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (čl. 58).²³ Zakon o ugovorima o

²³ Narodne novine, br. 132/1998.

prijevozu u željezničkom prometu²⁴ (usp. čl. 72) i Zakon o prijevozu u cestovnom prometu²⁵ (v. čl. 169) govore o djelomičnom gubitku ili oštećenju.

Naravno, i djelomični gubitak (manjak) može biti "oštećenje", što valja od slučaja do slučaja utvrditi. Naime, manjak je gubitak dijela tereta. Za manjak tereta je karakteristično "da umanjenje kvantiteta ne utječe na potpunost identiteta robe".²⁶ Ako količinsko umanjenje utječe na potpunost identiteta stvari, posrijedi je oštećenje. Tada i ustanova prigovora ima opravdanje.²⁷

PRAVNE POSLJEDICE PROPUSTA PRIGOVORA

Ako primatelj n i j e uložio prigovor, odnosno propustio ga je pravovaljano uložiti na vrijeme, na osnovi Haaških pravila i nacionalnih zakona koji ih prihvaćaju, smatra se, zapravo *predmnijeva* se, dok se ne dokaže suprotno, da su mu stvari predane onako kako su naznačene u teretnici (teretnom listu) ili kako su primljene na prijevoz ako prijevozna isprava nije izdana. Propustom ulaganja pravovaljanog i pravodobnog prigovora primatelj ne gubi pravo zahtijevati naknadu štete od prijevoznika. Nastupa samo pretpostavka (predmnijeva) *iuris tantum*. To konkretno znači da će primatelj moći - unatoč propustu u svezi s prigovorom - dopuštenim dokaznim sredstvima do kraja zastarnog roka obarati pravnu pretpostavku da je prijevoznik pravovaljano izvršio svoju činidbu u trenutku predaje tereta. Međutim, primatelj tada mora na nesumnjiv način dokazati i utvrditi da je šteta nastala upravo u razdoblju dok su stvari bile na čuvanju kod prijevoznika.²⁸ Zapravo, primatelju bi bilo dovoljno dokazati da je teret imao nedostataka u trenutku preuzimanja suprotno opisu u teretnici (teretnom listu) ili primljenog na prijevoz. Ako mu dokaz uspije, primatelj je u istoj pravnoj situaciji u kojoj bi bio da je pravodobno izjavio pisani prigovor.

²⁴ Narodne novine, br. 87/1996.

²⁵ Narodne novine, br. 36/1998.

²⁶ Jakaša, op. cit., str. 32.

²⁷ Stalno imamo na umu štete od gubitka odnosno manjka i oštećenja. Međutim, štete od zakašnjenja (daljnje štete) mora uvijek dokazivati primatelj, jer priroda takve štete nikada ne dopušta pretpostavke, što znači da se klasični institut prigovora ne primjenjuje u tim situacijama. Zapravo, riječ je o dokazivanju visine štete, a taj podatak u sadržaju prigovora nije uopće potrebno, a često, zbog kratkoće rokova, ni moguće navoditi.

²⁸ Takav zahtjev nedvojbenog utvrđivanja stanja tereta u trenutku preuzimanja, kada je prigovor propušten, zahtijeva i naša sudska praksa.

Tvrđi se da tada primatelj mora, suprotno pretpostavkama, dokazati: 1. da je šteta stvarno nastala i 2. trenutak kada je nastala šteta (pri tome je značajan trenutak preuzimanja stvari, a ne vrijeme kada primatelj upućuje zahtjev).²⁹

Iako se samo radi o oborivoj predmnjevi (pretpostavci), u praksi je često veoma teško obarati takvu pretpostavku o urednoj isporuci, osobito kada je prošlo dosta vremena od trenutka preuzimanja tereta od primatelja do trenutka kada je taj primatelj započeo postupak.

Ako nema nesumnjivih i nespornih dokaza da je šteta postojala u trenutku preuzimanja od primatelja, može se *pretpostaviti* da je šteta nastala i nakon predaje stvari, kada prijevoznik više za te stvari ne odgovara, npr. u skladištu na kopnu.

Poznati pomorskopравни pisac Manca tvrdi da kada nema pravodobnog i pravovaljanog prigovora, primatelj, koji želi uspjeti sa zahtjevom za naknadu štete jer smatra da brodar (prijevoznik) odgovara za gubitak ili oštećenje, nije samo dužan dokazati konkretnu štetu nego također pružiti daljnje dokaze o neizvršenju obveza pomorskog prijevoznika koji proizlaze iz ugovora o prijevozu. Pri tome posebice naglašava da bi bilo svejedno je li prigovor uložen na vrijeme ili nije ako bi jedina obveza primatelja, koji se nije pridržavao odredaba o pravovaljanom prigovoru, bila dokaz o konkretnom gubitku ili oštećenju. Inzistira na nužnosti da primatelj, koji je propustio prigovor, trpi i daljnje sankcije, odnosno da prijevoznik ne bude doveden u težu situaciju zbog (skrivenog) ponašanja primatelja.³⁰ Smatram da na temelju Haaških pravila, pa i talijanskog Zakonika o plovidbi (v. čl. 435), koji u tom pogledu preuzima načela tih pravila, nema osnova za takvo tumačenje. Propust prigovora ima sam po sebi teške posljedice za primatelja: dokazati baš postojanje štete u trenutku preuzimanja stvari, odnosno da je šteta nastala prije preuzimanja u razdoblju u kojem prijevoznik odgovara. Takvi dokazi, kao što sam istaknuo, u praksi stvaraju velike poteškoće za primatelja (*probatio diabolica*).

²⁹ Rodière, *Traité général...*, op. cit., str. 244.

³⁰ Plinio Manca, *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, volume secondo, Milano, 1975, str. 279.

POSEBNO O UČINCIMA PRIGOVORA U PRIJEVOZU PUTNIČKE PRTLJAGE MOREM

Pomorski zakonik predviđa ustanovu prigovora koja je, kao i pri prijevozu stvari, značajna u postupku dokazivanja činjenice o šteti na putničkoj prtljazi (v. čl. 629). Odredbe našeg zakonika u skladu su s Atenskom konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. (1976, 1990), usp. čl. 15.

Putnik je dužan uputiti pisani prigovor prijevozniku (ili njegovu zastupniku) u slučaju kada je posrijedi *vidljiva* šteta za ručnu prtljagu prije ili u trenutku njezina iskrcavanja (putnik je čuva i nosi sobom), a za ostalu (predanu) prtljagu u trenutku njezina izdavanja. Ako šteta na prtljazi *nije vidljiva* ili je prtljaga *izgubljena*, rok je pisanog prigovora 15 dana od dana iskrcavanja (ručna prtljaga) ili izdavanja (ostala, predana prtljaga) ili od dana kada je prtljaga morala biti izdana. Svrha roka jest bolja zaštita interesa putnika. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u nazočnosti obiju strana u trenutku njezina preuzimanja.

Kakve su pravne posljedice pravovaljano i pravodobno uloženog prigovora odnosno propusta takvog ulaganja? Kada je putnik pisani prigovor na vrijeme podnio, premda se da su navodi prigovora istiniti. Ako putnik nije podnio pisani prigovor o roku, predmnijeva se (pretpostavlja se), dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju. Dakle, jednaki su pravni učinci kao i u prijevozu stvari morem.

ZAKLJUČAK

Ustanova prigovora ima veliku važnost za primatelja stvari i za putnika u pomorskom prijevozu. Primatelj koji želi sebi olakšati ostvarenje svojih prava prilikom oštećenja na stvarima mora pravodobno reagirati te postupiti oprezno i s punom ozbiljnošću u konstataciji da postoje oštećenja pri preuzimanju. Isto tako, i putnik mora voditi računa o svojim interesima kada je riječ o prtljazi koju sam čuva ili je predaje na čuvanje prijevozniku. U postupku, koji će se eventualno voditi, postojanje ili nepostojanje pravodobnog i pravovaljanog prigovora može imati veoma relevantne posljedice. U postupku u značajnoj je prednosti osoba u čiju korist postoji neka pretpostavka.

U skladu s načelima o zaštiti korisnika prijevoza, u Haaškim su pravilima i u mnogim nacionalnim zakonima norme o odgovornosti prijevoznika prisil-

ne (kogentne) u smislu da nije dopušteno unaprijed ugovorom ublaživati ili isključivati propisanu odgovornost. Tako i u našem zakoniku postoji opća norma o relativnoj kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika (čl. 572. st. 1. naglašava da se odredbe zakona o odgovornosti prijevoznika ne mogu ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza). U čl. 572. st. 2. nabrajaju se slučajevi kada se dopušta dispozitivnost.³¹ Glede prigovora Pomorski zakonik u već citiranom čl. 538. st. 5. naglašava da sporazum stranaka suprotno odredbama o prigovoru koji je na štetu korisnika prijevoza nema pravni učinak. Na primjer, ne bi bilo dopušteno ugovoriti da je primatelj u slučaju mana koje nisu vidljive dužan uložiti prigovor u roku od dva dana od dana preuzimanja tereta, ili da pri propustu ulaganja prigovora nastupa gubitak prava za primatelja. Nesumnjivo je da odredbe o prigovoru, u svezi s kojim ovisi i teret dokazivanja, spadaju u okvir normi o odgovornosti prijevoznika. Stoga bi se moglo zaključiti da je namjera našeg zakonodavca bila da u iznimnim slučajevima dopusti prijevozniku da ugovara za sebe povoljnije uvjete i u odnosu na problematiku prigovora.

I kod prijevoza putnika (i putničke prtljage) u našem se zakoniku štite putnici općim odredbama o zabrani ugovornog oslobođenja ili ublaživanja odgovornosti prijevoznika, kamo spada i slučaj prijenosa tereta dokazivanja koji pada na prijevoznika (v. čl. 631), a da se pri tome ne predviđaju ni iznimke od tog načela.

³¹ Iznimno se odgovornost prijevoznika može mijenjati u njegovu korist prilikom oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, u prijevozu živih životinja, u prijevozu tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi i za štete zbog zakašnjenja.

Summary

Ivo Grabovac *

**LEGAL EFFECTS OF PROTEST IN CARRIAGE OF GOODS
AND PASSENGER LUGGAGE BY SEA**

The legal institute of protest is of great importance for the consignee of goods and for the passenger in carriage by sea. Timely and valid (written) protest presupposes, until counterevidence, that the protest about damage on goods or luggage is true. It should be taken into consideration (because of the required terms) whether it is the matter of visible damage or whether it could not have been noticed. In carriage of passenger luggage, it is important for the validity of protest to distinguish cabin luggage from other (checked-in) luggage.

If the consignee has not lodged a protest, or if it has not been lodged in due time, on the basis of the Hague rules and national legislations which have adopted them (as the Croatian Maritime Code has), it is considered, in fact presumed, until proved contrary, that the goods have been checked in as they are listed on the bill of lading or as they are taken for carriage if the transport document has not been issued. By failure to lodge a valid and timely protest, the consignee does not lose the right to require compensation for damage from the carrier. This only invokes the presumption of iuris tantum. It actually means that the consignee will be able to † in spite of the failure in connection with the protest ‡ by admissible means of evidence, challenge the legal presumption that the carrier has validly fulfilled his obligation at the moment of checking in the cargo. In passenger transport legal effects are the same as in cargo transport by sea. Namely, if the passenger has not lodged a written protest in time, it is presumed that the luggage has been received in proper condition until proved contrary.

Key words: carriage by sea, the institute of protest, Maritime Code

* Prof. em. Ivo Grabovac, Faculty of Law, University of Split, Domovinskog rata 8, Split

Zusammenfassung

Ivo Grabovac**

**RECHTSWIRKUNGEN DER BEANSTANDUNG
IN DER BEFÖRDERUNG VON SACHEN UND PASSAGIERGEPÄCK
IM SEEVERKEHR**

Das Rechtsinstitut der Beanstandung ist für den Empfänger von Waren und den Passagier im Seetransport von großer Bedeutung. Die fristengerechte und somit rechtsgültige (schriftliche) Reklamation setzt voraus, dass die Beanstandungen über die Beschädigung von Sachen bzw. Gepäck wahrheitsgemäß sind. Dabei muss (wegen vorgeschriebener Fristen) unterschieden werden, ob es sich um sichtbare Beschädigungen handelt oder um solche, die nicht offensichtlich sind. Für die rechtsgültige Reklamation in der Beförderung des Passagiergepäcks ist ausschlaggebend, ob es sich um Hand- (Kabinen-) oder sonstiges (abgeliefertes) Gepäck handelt.

Hat der Empfänger die Reklamation nicht erhoben oder hat er versäumt, sie fristgemäß vorzubringen, wird, bis das Gegenteil bewiesen wird, auf Grund der Haager Regeln und der nationalen Gesetze, die sie übernommen haben (das kroatische Seegesetzbuch gehört hierzu), vorausgesetzt bzw. angenommen, dass ihm die Sachen entsprechend den Angaben im Frachtschein (Frachtbrief) oder falls kein Frachtschein ausgestellt wurde, im gleichen Zustand wie bei der Abgabe zum Abtransport ausgehändigt wurden. Bei Versäumnis der Beanstandung innerhalb der vorgeschriebenen Frist erlischt der Anspruch des Empfängers auf Schadenersatz seitens des Frachtführers jedoch nicht. In diesem Fall ergibt sich die iuris tantum-Vermutung, was konkret besagt, dass der Empfänger - trotz der Versäumnis der Frist - die Rechtsannahme, der Frachtführer habe die Leistung im Augenblick der Frachtübergabe rechtsgültig vollbracht, mit zulässigen Beweismitteln anfechten kann. Für die Passagierbeförderung ergeben sich die gleichen Rechtswirkungen wie für die Seegüterbeförderung. Wenn der Reisende nämlich die schriftliche Beanstandung nicht innerhalb der vorgeschriebenen Frist vorbringt, wird, bis das Gegenteil bewiesen wird, angenommen bzw. vorausgesetzt, dass ihm das Gepäck im einwandfreien Zustand übergeben wurde.

Schlüsselwörter: Güterseeverkehr, Rechtsinstitut der Beanstandung, Seegesetzbuch

** Prof. em. Ivo Grabovac, Juristischen Fakultät in Split, Domovinskog rata 8, Split

734. str. prazna