

UDK: 347.79

izvorni znanstveni rad
primljen 18. prosinca 2003.

Dr. sc. Ivo Grabovac,
redoviti profesor Pravnog fakulteta u Splitu

PRAVNI UČINCI PRIGOVORA U PRIJEVOZU STVARI I PUTNIČKE PRTLJAGE MOREM

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 pritom voditi računa (zbog propisanih rokova) je li riječ o vidljivim oštećenjima, ili o onima koji se nisu mogli 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 činidbu u trenutku predaje tereta. U prijevozu putnika jednaki su pravni učinci kao i u prijevozu stvari morem. Naime, ako putnik nije podnio pisani prigovor u roku, predmnijeva se (pretpostavlja se) dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju.

UVOD

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

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.

u trenutku njihove predaje primatelju. Ako su te činjenice sukladne, ako nema razlike u odnosu na relevantne podatke 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 konstatirati da prijevoznik nije predao stvari (teret) kako se obvezao. Ako je stanje tereta utvrđeno kontradiktorno (zajedničkim očevitom, 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 674. 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 pravo na naknadu štete, prestaje odgovornost prijevoznika, ako nije prigovorio, odnosno ako se oštećenje nije zapisnički ustvrdilo prije takva preuzimanja. Međutim, ako se oštećenja nisu mogla zapaziti u trenutku predaje, primatelj ima još mogućnosti prigovora. O odgovornosti prijevoznika za oštećenje pošiljke raspraviti će se ako ga je primatelj obavijestio o tim oštećenjima odmah po njihovu otkrivanju, 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 prijama 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 oštećenje prouzročio namjerno ili grubom (krajnjom) nepažnjom (naravno, uključeni su i zaposlenici prijevoznika). Kvalificirana krivnja mora mu se dokazati.

Pozivom na čl. 652. 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 glede ustanove 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 ovom 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 strane su grane prijevoza u kojima pro-

² Narodne novine, br. 53/91, 73/91, 111/91, 3/94, 107/95, 7/96, 91/96 i 112/99.

pust 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 prebacivanje 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. 17/94, 74/94, 43/96) prijevoz putnika i prtljage regulira kao jedinstven pravni posao. Naime, prijevoz prtljage jedan je od prestacija u prijevozu putnika. S razlogom se zato govori o prijevozu putničke prtljage. Prijevoz putnika u najužoj 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 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 naš Pomorski zakonik sadrži 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. 685. st. 2.). Za oštećenje stvari koje putnik drži «uza se» (ručna prtljaga) prijevoznik odgovara prema općim pravilima o odgovornosti (čl. 685. 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 o teretnici, 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 njegovom 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 je stanje robe zajednički ustvrdilo 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, 1978. (Hamburška pravila), Konvencije Uje-

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

dinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. i Pravila UNCTAD/ICC za isprave o multimodalnom prijevozu⁴, 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 1924/1925. (Zakon o prijevozu robe morem) doslovno recipirao Haaško/Visbyjska pravila (Visbyjska pravila su skraćeni naziv za Protokol o izmjeni Haaških pravila, 1924.). Kanadski Carriage of Goods by Water Act 1924. ponavlja poznate odredbe o prigovoru iz Haaških pravila u istom članku (čl. 3. st. 6.). Američki Zakon o prijevozu robe morem 1924. (U.S. Carriage of Goods by Sea Act) američka je verzija Haaških pravila. Talijanski Zakonik o providbi (Codice della navigazione) 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 1966. u čl. 57. prihvaća načela Haaških pravila (a to znači da razlikuje vidljive gubitke ili oštećenja ili ona koja nisu vidljiva, te u skladu s time predviđa rokove i pretpostavku ako je propušten prigovor). Zanimljivo je istaći jednu osobu 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 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 ovom pitanju ću kasnije više raspraviti. Isti takav tekst je i u poljskom Pomorskom zakoniku iz 1961. (i u novom iz 2001.). Govori se također samo o manjku ili oštećenju u francuskom prijevodu⁶ «...que marchandises sont manquantes ou endommagées ...»). Bugarski Zakon o pomorskoj plovidbi, 1970.⁷ zanimljiv je po nekom drugom detalju. Naime, specifično djelovanje pisane obavijesti ne odnosi se samo na oštećenje nego i na gubitak 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 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. 549.). 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 brod (prijevoznik) ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti. Ako su brod (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 prije-

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 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.

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

voza nema pravni učinak. Brodar (prijevoznik) i primatelj dužni su u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju (čl. 550.).

RAŠČLAMBA OSNOVNIH OBILJEŽJA USTANOVE PRIGOVORA

1. Brodar, zapravo pomorski prijevoznik dužan je primatelju predati teret koji je primio na brod ili je označen na 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

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 dozna za oštećenje ili nedostatak. U svakom slučaju se predmnijeva da je prigovor uložen neposredno pošto je šteta otkrivena, pa bi suprotno morao dokazivati prijevoznik. Rok od tri dana trebalo 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

⁸ Poblize William Tetley, *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; Tetley, 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.

¹⁰ Kada se govori o pojmu «odmah» razlikuju se slučajevi preuzimanja (primanja) individualno određenih koleta (npr. automobil) od onih kada je pakirana roba (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.

rok od tri dana «od dana preuzimanja tereta». O toj problematici, odnosno o tome kada se smatra da je teret «preuzet», već je raspravio prof. Jakaša.¹²

U svezi s rokovima za prigovor zanimljivo je spomenuti i odredbe čl. 19. Konvencije Ujedinjenih naroda o prijevozu stvari morem, 1978. (Hamburška pravila). Te odredbe ne mijenjaju djelovanje i učinak prigovora u odnosu na Haaška pravila (o čemu u daljem tekstu). Međutim, Hamburška pravila mijenjaju, tj. produžuju rokove za takav prigovor. Ako su vidljive mane, ne mora se odmah uložiti prigovor, može se još pravodobno uložiti sutradan (idućeg radnog dana). Ovako 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 prijama, 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 iskrعان 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 u Konvenciji Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980. jednako je rješenje za vidljive mane glede rokova kao i u Hamburškim pravilima. Međutim, kod gubitaka ili oštećenja koja nisu vidljiva 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 od 1. siječnja 1992. godine, predviđaju da 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, takva predaja bit će predmnijeva 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 raspraviti, uz poštovanje oblika (u smislu da mora biti uložen pisano) i roka, primatelj ili osoba koja radi u njegovo ime (npr. skladištar)¹⁵ mora ga predati *ovlaštenoj osobi* (brodaru, zapra-

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).

¹³ Emanuel Dworski, *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 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, No 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.

vo prijevozniku, zapovjedniku broda, ovlaštenom agentu). Isto tako, prigovor mora biti određen. To znači da ne smije biti općenit. Je li određen ili nije – *quaestio je facti*. Sudska praksa od slučaja do slučaja rješava ovaj problem.¹⁶ Mogao bih se poslužiti mišljenjem prof. 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, predmnijeva (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. 550. st. 3. našeg 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

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 pravima, kao što je i naše, prigovor odnosi na «oštećenje ili manjak».

Smatram da prilikom potpunog gubitka nije potreban prigovor u propisanim 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 kad 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 istaći još jedan razlog koji ne ide u prilog primjene osobite ustanove prigovora. Naime, primatelj uvijek

¹⁶ Jakaša, op. cit., str. 132.

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

¹⁸ Ako primatelj stavi pisani prigovor u rokovima iz stavka 1. ovoga članka i članka 549. ovoga zakona pretpostavlja se, dok brodar ne dokaže suprotno, da su navodi prigovora istiniti.

¹⁹ Tetley, op. cit., str. 428.

²⁰ Jakaša, op. cit., str. 133.

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.).

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 je li primatelj prije toga nekim prigovorom (pisanim 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. 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 parcielle»). 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 prijevoznik je 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 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, a to 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, u roku ili nakon roka, na prijevozniku ostaje teret dokaza koju je količinu tereta predao u 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 osebnim 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 prijevozu u željezničkom prometu²⁴ (usp. Čl. 72.) i Zakon o prije-

²² U praksi, ipak, kad 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 iskrcanja 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).

²³ Narodne novine, br. 132/1998.

²⁴ Narodne novine, br. 87/1996.

vozu 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 ustvrditi. Naime, manjak je gubitak dijela tereta. Za manjak tereta je karakteristično «da umanjenoje kvantiteta ne utječe na potpunost identiteta robe»²⁶. Ako količinsko umanjenoje utječe na potpunost identiteta stvari, posrijedi je oštećenje. Tada i ustanova prigovora ima opravdanje.²⁷

PRAVNE POSLJEDICE PROPUSTA PRIGOVORA

Ako primatelj nije 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 ustvrditi da je šteta nastala upravo u razdoblju dok su stvari bile na čuvanje 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. Tvrdi 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 predmnijevi (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 neospornih 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 pomorskopravni pisac Manca tvrdi da kada nema pravodobnog i pravovaljanog prigovora, primatelj, koji želi uspjati sa zahtjevom za naknadu štete, jer sma-

²⁵ Narodne novine, br. 36/1998.

²⁶ Jakaša, op. cit., str. 32.

²⁷ Usp. Ivo Grabovac, *Institut prigovora i njegovo značenje u sustavu odgovornosti u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 39, (65-66), 2000., str. 25-26.

Stalno imamo na umu štete od gubitaka, odnosno manjka i oštećenja. Međutim, štete od zakašnjenja (dalje 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, radi se o dokazivanju visine štete, a taj podatak u sadržaju prigovora nije uopće potrebno, a često, zbog kratkoće rokova ni moguće navoditi.

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

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

tra da brodar (prijevoznik) odgovara za gubitak ili oštećenje, nije samo dužan dokazati konkretnu štetu nego također pružiti dalje dokaze o neizvršenju obveza pomorskog prijevoznika koji proizlaze iz ugovora o prijevozu. Pri tome posebice naglašava da bi bilo svejedno uložen li je prigovor 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 smo po sebi teške posljedice za primatelja: dokazati baš postojanje štete u trenutku preuzimanja stvari, odnosno da je šteta nastala prije preuzimanja i u razdoblju u kojem prijevoznik odgovara. Takvi dokazi, kao što sam istakao, u praksi stvaraju velike poteškoće za primatelja (*probatio diabolica*).

POSEBNO O UČINCIMA PRIGOVORA U PRIJEVOZU PUTNIČKE PRTLJAGE MOREM

Naš Pomorski zakonik predviđa ustanovu prigovora koja je, kao i pri prijevozu stvari, značajna u postupku dokazivanja činjenice o šteti na putničkoj prtljazi (v. čl. 642.). 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 iskrćavanja (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 iskrćavanja (ručna prtljaga) ili izdavanja (ostala, predana prtljaga) ili od dana kada je prtljaga morala biti izdana. Rok ima za svrhu bolju zaštitu 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 propustu takva ulaganja? Kada je putnik pisani prigovor na vrijeme podnio, predmnijeva se da su navodi prigovora istiniti. Ako putnik nije podnio pisani prigovor u 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.

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

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 ona osoba u čiju korist postoji neka pretpostavka.

U skladu s načelima o zaštiti korisnika prijevoza, u Haaškim pravilima i u mnogim nacionalnim zakonima norme o odgovornosti brodarka (prijevoznika) su prisilne (kogentne) u smislu da nije dopušteno unaprijed ugovorom ublažavati ili isključivati propisanu odgovornost. Tako i u našem Zakoniku postoji opća norma o relativnoj kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika (čl. 584. st. 1. naglašava da se odredbe zakona o odgovornosti brodarka - prijevoznika ne mogu ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza). U čl. 584. st. 2. nabrajaju se slučajevi kad se dopušta dispozitivnost.³¹ Glede prigovora Pomorski zakonik u već citiranom čl. 550. st. 6. 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 norme o odgovornosti prijevoznika. Stoga bi se moglo zaključiti da je namjera našeg zakonodavca bila da u iznimnim slučajevima dopusti brodarku 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 ublažavanja odgovornosti prijevoznika (brodarka), kamo spada i slučaj prijenosa tereta dokazivanja koji pada na prijevoznika (v. čl. 644.), a da se pri tome ne predviđaju ni iznimke od tog načela.

³¹ Izimno se odgovornost prijevoznika može mijenjati u njegovu korist prilikom oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, zatim za štete zbog zakašnjenja, u prijevozu živih životinja i u prijevozu tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi (v. čl. 584. Pomorskog zakonika Republike Hrvatske).

THE LEGAL EFFECTS OF WRITTEN NOTICE OF LOSS OR DAMAGE TO CARGO DURING SHIPMENT

Summary

The law governing giving written notice of damage and loss during shipment is of great importance to consignees and passengers. Legally binding and valid written notice assumes that reports of damage to cargo and luggage are true unless proven otherwise. Due to designated deadlines, it must be stated whether or not the damage is apparent. Due to the conditions concerning the legal validity of written notice, a distinction between hand and cargo luggage must be made.

If the consignee fails to give written notice of exceeds the legally binding time limit, it is assumed, unless otherwise proven, on the basis of the Hague rules and related national laws including those of Croatian maritime law, that, either the cargo was delivered as described in the bill of lading or way-bill, or, if transport documents were not issued, that cargo was delivered in the condition at time of acceptance.

The consignee does not lose the right to claim compensation from the operator by failing to submit legally valid and binding written notice. Here the *iuris tantum* assumption takes effect. This actually means that, despite failure to comply with written notice, the consignee can, with acceptable evidence, overturn the legal assumption that the operator carried out his duty in discharging the cargo.

The same legal effect applies in passenger transport. That is, unless passengers submit written notice on time, it is assumed that, until proven otherwise, the luggage was collected in good order.