

vozara općenito pa ni željeznicu da postupi dužnom pažnjom i u skladu sa savjesnim poslovanjem. Ovo se osobito odnosi na slučaj kao što je gornji, kod kojega je i sam vozar bio dužan kontrolirati da li su tovarnom listu priložene sve isprave potrebne za prijevoz mrtvaca. Kad je željeznica ustanovila da sve takve isprave nisu priložene, morala je, izgleda nam, postupajući kao dobar privrednik od pošiljaoca sve manjkajuće isprave zatražiti odjednom. Inače je ona nepotrebno prouzrokovala ležarinu vagona. Poznato je pravno načelo privrednog prava na osnovi kojega jedna stranka mora, ukoliko se to ne protivi njenim opravdanim interesima, postupati tako da u što većoj mjeri budu očuvani interesi njezinog suugovarača. Od ove dužnosti sigurno ne može ni željeznica biti oslobođena. Stajalište izneseno u gornjoj presudi moglo bi se načelno braniti samo onda kad željeznica ne bi bila dužna znati koji su sve dokumenti potrebni za izvršenje prijevoza, pa ih traži onda kad dozna za njihovu obveznost. Budući se kod mrtvaca radi o propisima administrativnog karaktera, ona ih je, kao vozar, dužna poznavati, pa i kad se radi o međunarodnom prijevozu, jer je ovlaštena na takvu djelatnost. Ovo svei bez obzira na okolnost što je već po zakonu bila dužna kontrolirati prilikom primanja pošiljke da li su svi potrebni dokumenti bili priloženi. Konkretno, čini nam se, da je željeznica bila dužna, čim je nastala smetnja u prijevozu, ukoliko joj to nije bilo poznato, informirati se kod nadležnih organa, koje su sve isprave potrebne za prijelaz mrtvaca preko granice i njih u normalno mogućem roku zatražiti od pošiljaoca. Sudovi su, po našem mišljenju, trebali utvrditi iz kojih razloga je željeznica zatražila ispravu u dva navrata, pa joj priznati pravo na punu ležarinu samo pod uvjetom kad bi se ustanovilo da u tom pogledu nije kriva. Primjenjivanje principa gornje presude na druge slučajeve moglo bi biti bez pravnog temelja veoma štetno za imaoce prava.

B. J.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 23.VI 1964.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Branko Jakaša, dr Emilije Pallua

Prijevoz stvari morem - Prekostojnice - Zastara - Legitimacija špeditera kao primaoca - Zastara za naknadu za prekostojnice počinje teći za svaki dan prekostojnica posebno, bez obzira što su stranke obračun izvršile nakon iskrcaja cijelog tereta - Špediter koji primi teret pasivno je legitimiran prema brodaru ako iz postupka izričito ne proizlazi da je brodar upozorio da ne radi u vlastito ime - Brodar je odgovoran za prekostojnice ako brodske pumpe ne mogu izbaciti teret prema ugovornim uvjetima - Primalac mora postaviti takove cijevi koje

moгу normalno propuštati teret - činjenica da je službenik bro-
dara primaoca savjetovao kako te cijevi moraju biti konstruirane
ne me nameću brodaru obvezu za naknadu štete ako savjet nije
bio uspješan

Brodar je prevezao šećernu melasu. Na odredištu robu je preuzeo špediter. Budući je brod bio neobično dugo pod iskrcajem, brodar tuži špeditera za naknadu prekostojnica. Špediter se brani navodeći slijedeće razloge: Ističe prigovor zastare i pomanjkanja pasivne legitimacije. Što se tiče pomanjkanja pasivne legitimacije iznosi da on nije radio u vlastito ime, nego u ime trećeg primaoca. Zastara je nastupila jer početak zastarnog roka ne teče od momenta konačnog iskrcaja tereta već za svaki dan posebno čim nastupe prekostojnice, jer od toga časa brodar, prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova ima pravo tražiti naknadu za prekostojnice, i to za svaki dan unaprijed. On iznosi nadalje da brodske pumpe nisu po svom kapacitetu mogle udovoljavati ugovornoj brodarevoj obvezi. Ističe i to da je brodarov službenik njemu dao savjet kako će konstruirati priključne cijevi, a da te cijevi nisu bile pravilno konstruirane.

Sud je djelomično udovoljio tužbi.

Prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije sud je odbio iz razloga jer je tuženik letimiran na činjenicu da je on kao špediter nastupio i prijavio se tužitelju kao primalac tereta, pa ga je tužitelj kao takvog primio i s njim stupio u poslovni odnos. Uostalom tuženik nije ni porekao da je kao špediter preuzeo teret, te već iz te okolnosti slijedi da je tuženik kao špediter koji radi u vlastito ime, a za tuđi račun, stupio u odnos za prijem tereta s tužiteljem, te je čak, što više, izdao tužitelju potvrdu o prijemu tereta. Upravo ova okolnost upućuje da je tuženik ušao u ugovorne odnose o prijevozu robe kao ovlaštenu primalac, pa je prema tome i pasivno legitimiran u ovom sporu.

Rješavajući pitanje odgovornosti za nastale prekostojnice, ispitujući uzroke koji su uvjetovali nastanak prekostojnica, tj. nepravovremeni iskrcaj broda, sud je iz podnesenih dokaza i iskaza svjedoka našao da je za nepravovremeni iskrcaj, odnosno za nastanak prekostojnica, odgovoran djelomično tužitelj, a djelomično i tuženik. Ova okolnost potvrđena je i nalazom i mišljenjem vještaka, tj. činjenicom da je brod "IŽ" bio obskrbljen centrifugalnim pumpama, koje nisu pogodne za iskrcavanje tekućine kao što je melasa, koja je po svojim kemijskim osobinama gusta i imade dosta krutih tvorevina, te da su za ispumpavanje ove vrste tereta pogodnije zupčaničke i stapne pumpe, napose ako se radi o melasi, koja je kod iskrcaja zagrijavana do 40 stupanja kako je to bilo određeno predmetnim brodarskim ugovorom. Medjutim valja istaći da je do nemogućnosti ispumpavanja iz

broda ugovorom predviđenih količina melase najvećim dijelom došlo zbog nepravilnog i nedovoljnog uređaja, tj. cjevovoda na kopnu, kao i zbog gubitka vremena premještajem i čekanjem vagona cisterni. Naime, uređaje cjevovoda na kopnu prema ugovoru o prijevozu imao je pripremiti primalac. Okolnost da je tužitelj predstavnik davao neke upute kakav cjevovod treba napraviti, što uostalom slijedi iz iskaza saslušanih svjedoka, ne upućuje na to da bi tužitelj kao brodar preuzeo na sebe da daje projekte i rješenja potrebna za postavljenje kopnenog cjevovoda. Uostalom iz iskaza svjedoka Stipčevića, a i ostalih svjedoka, slijedi da je Stipčević interesentima tereta samo dao ideju kako cjevovod treba da izgleda, i kako su takvi cjevovodi konstruirani u drugim lukama. Izvođenje odnosno cjevovoda na kopnu bila je stvar primaoca, pa ako je odnosni cjevovod napravljen s nekim nedostacima koji su djelovali da kroz njega melasa nije mogla prolaziti onakvom brzinom koliko su brodske pumpe mogle izbaciti do ograde broda, ne može se pripisati krivnja ili odgovornost brodaru. Isto vrijedi i za cjevovod u sjevernoj luci u Splitu, kao i za eventualne nedostatke koje je i taj cjevovod pokazao, tj. da cijevi nisu bile grijane i da su sastavni dijelovi bili tako postavljeni da je nužno dolazilo do zgušnjavanja melase prilikom ispumpavanja, a time i do otežavanja iskrcaja. Uostalom treba istaći da je naručitelj broda izričito postavio zahtjev da se melasa prilikom ispumpavanja grije do 40 stupanja, a ne više, te da je u toku iskrcaavanja došlo do jačeg zagrijavanja melase tek na prijedlog zapovjednika broda i po pristanku primaoca. Iz nalaza i mišljenja vještaka Ing. Šilovića, a napose iz grafičkog prikaza količina iskrcavanih u pojedinim danima vidi se da je nakon što je melasa bila zagrijana na 80 stupanja, ispumpavanje bilo postizano i preko predviđene norme od 35 tona po satu, što ukazuje na okolnost da nije bila jedina zapreka za potrebno ispumpavanje u pogledu količina samo na nepogodnosti brodskih pumpi, koje nisu prema nalazu i mišljenju vještaka Spalatina pododne za ispumpavanje odnosno vrste tereta. Očito je prema tome da je većim dijelom zapreka bila na strani uređaja na kopnu za koje treba da snosi odgovornost tuženik kao primalac tereta.

Obzirom na izloženo, a napose uzevši u obzir da iz utvrđenog činjeničnog stanja, tj. vremenske tablice, u kojoj su prikazane zapreke i zadržavanja, slijedi da je zadržavanje zbog čekanja i izvlačenja vagona trajalo 5 dana, 14 sati i 15 minuta, očito da je i još jedan dio zapreka pri iskrcaavanju bio na strani tuženika kao primaoca tereta.

Ne upuštajući se, međjutim, u analizu koliko je dana prekostojnica nastalo brodarovom krivnjom, a koliko dana prekostojnica krivnjom primaočevom, a ovo napose iz razloga jer se uvažava prigovor zastarjelosti potraživanja, sud je stekao uvjerenje da je za ovaj broj dana prekostojnica, koliko je dosudjeno tužitelju, odgovoran tuženik.

Naime, rješavajući pitanje prigovora zastarjelosti valja istaći da je prigovor zastarjelosti naknade za prekostojnice računajući od 6.VIII do 30.VIII 1962. osnovan, pa je stoga za dio prekostojnica do 30.VIII 1962. valjalo odbiti tužiteljev zahtjev.

Vrijeme zastarjelosti za potraživanje naknade za prekostojnice počinje teći od dana kad je odnosnu obavezu trebalo ispuniti /čl.128. st.2. t.1. in fine Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova/. Kako prekostojnice u smislu odredaba čl.45. st.3. Zakona treba platiti za svaki dan unaprijed, to se i zastarjelost potraživanja za prekostojnice ima računati za svaki pojedini dan i njegov dio napose. Nije se mogao prihvatiti prigovor tužiteljev da se naknada za prekostojnice ima računati od dana završenog iskrcaja. Istina da su odredbe Zakona o ugovorima za iskorištavanje pomorskih brodova dispozitivne naravi i da se mogu mijenjati ugovorom stranaka, no ako ugovor ne predviđa protivno, ima se primijeniti u pogledu nastanka obaveze za plaćanje prekostojnica odredba Zakona. Međutim, razmatrajući odredbe tačke 8. ugovora valja istaći da i ugovor predviđa da se prekostojnice plaćaju po tekućim danima za svaki izgubljeni dan i njegov dio, pa prema tome tvrdnja tužiteljeva da bi se prekostojnice imale obračunavati tek po završenom iskrcaju ne može se prihvatiti. Naime, okolnost da se obračun prekostojnica vrši tek nakon izvršenog iskrcaja ukazuje na to da bi i obaveza plaćanja prekostojnica, tj. njihove dospelosti, nastajala tek po izvršenom iskrcaju i obračunom utrošenog vremena. Naprotiv treba istaći da brodar ima pravo na prekostojnice odmah nakon isteka stojnica i da naknada za prekostojnice dospijeva za svaki tekući dan i dio dana unaprijed. Obzirom na to ima se i vrijeme zastarjelosti računati od dana nastanka obveze, kako je to već naprijed istaknuto.

Obzirom na izloženo zahtjev tužiteljev za naplatu naknade za prekostojnice osnovan je računajući godinu dana unatrag od dana podnošenja tužbe, tj. od 30.VIII 1962. kad je tužba predana pošti. Prema tome zahtjev tužiteljev osnovan je za naplatu prekostojnica za 3 dana i 12 sati /tj. za dane 30.VIII, 31.VIII, 1.IX i 2.IX do 12 sati/ što iznosi računajući po danu 600 Lstg 2.100 Lstg, odnosno dinara 4,410.000, pa je stoga s viškom zahtjeva valjalo tužitelja odbiti.

G.B.