

zatim svom naručitelju. Međutim on ne dira u drugu tvrdnju presude, naime da brodar može biti odgovoran za naknadu štete naručitelju za to što prilikom izdavanja teretnice nije najprije naplatio vozarinu. Ova presuda je interesantna s razloga što se u praksi slučajevi jednaki ili slični ovome o kojem je ovdje sudjeno češće opetuju.

E.P.

## SAVEZNI VRHOVNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda od 26.I 1970.

Prijevoz stvari morem - Oštećenje tereta - Prekluzija - Vozar se oslobadja svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta ako zahtjev nije sudskim putem stavljen u roku od godine dana nakon predaje robe, ili od časa kad je roba trebala biti predana - Prekluzivni jednogodišnji rok može se produžiti sporazumom stranaka, ali on treba biti unesen u teretnicu - Arbitražna klauzula ne znači sporazum stranaka u pogledu produženja prekluzivnog roka

U prijevozu robe morem došlo je do štete na teretu. Primalac robe podigao je tužbu protiv vozara za naknadu štete, no Viši zemaljski sud u Bremenu odbio je tužbu iz razloga što tužitelj nije položio predujam sudskih troškova unutar jednogodišnjeg prekluzivnog roka. Sud je utvrdio da je prema par.612. njemačkog Trgovačkog zakonika tužitelj izgubio pravo na naknadu štete. Povodom tužiteljeve žalbe Savezni vrhovni sud SR Njemačke potvrdio je presudu nižeg suda, a žalbu odbio iz slijedećih razloga:

Na spor između stranaka trebalo je primijeniti njemačko pravo. Stranke su same ugovorile nadležnost njemačkog suda i nisu spomenule u ugovoru primjenu kojeg drugog materijalnog prava. Prema tome valjalo je primijeniti prekluzivni rok par.612. njemačkog Trgovačkog zakonika, prema kojemu se vozar oslobadja svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe, ako zahtjev nije sudskim putem stavljen u roku od godine dana nakon predaje robe. Iako je prekluzivan, taj se jednogodišnji rok može i produžiti sporazumom između stranaka. Za valjanost takovog sporazuma potrebno je da on bude unesen u teretnicu. Takova klauzula u konkretnom slučaju nije bila stavljena. Sud nije prihvatio navode žalbe da je takav sporazum indirektno proizlazio iz arbitražne klauzule čarter partije koja je preuzeta u teretnicu. Sud je smatrao da se unošenjem arbitražne klauzule u teretnicu vozar nije odrekao svoga vremenskog ograničenja odgovornosti za štetu na teretu. U angloameričkom pravu zastupa se stajalište da u slučaju ugovaranja arbitraže ne postoje vremenska ograničenja za zahtjev, ukoliko o njemu odlučuje arbitražna. To je zato jer se

arbitraža ("arbitration") ne smatra tužbom ("suit") u smislu zakona o prijevozu robe morem. Njemačka teorija i praksa, međutim, ne stoje na tom stajalištu. Arbitraža prema njemačkom shvaćanju stupa samo na mjesto državnog suda, a tužbeni zahtjev treba u zakonskom roku njoj podnijeti. Jedina osobitost arbitražnog postupka je u tome što se arbitraža mora ponajprije konstituirati (npr. imenovanjem arbitara od stranaka), prije nego što joj se zahtjev može podnijeti. Zato se smatra da su se stranke pridržavale roka ako su unutar roka imenovale arbitra. Tako je i u ovom slučaju trebalo tumačiti arbitražnu klauzulu iz teretnice, koja nije značila da se stranke odriču pridržavanja jednogodišnjeg prekluzivnog roka za tužbu, nego znači volju stranaka da se dobrovoljno podvrgnu specifičnostima arbitražnog postupka. Pogrešno je stoga stajalište tužiteljevo da rok iz par.612. vrijedi samo za redovni sudski postupak, a ne za postupak pred arbitražom. Tužitelj je bio dužan podnijeti tužbu u roku od godine dana od kada je robu primio ili trebao primiti. Budući da tužitelj nije na vrijeme platio predujam sudskih troškova, to se smatralo da u propisanom roku nije "zahtjev stavljen sudskim putem", pa je tako izgubljeno pravo na naknadu štete.

(Hansa, 1970, str.1791)

V.F.

#### Prekluzivni rok iz par.612. njemačkog Trgovačkog zakonika

Bruxelleska međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici od 1924, koje su odredbe izvršile vrlo velik utjecaj na izgradjivanje jedinstvenog prava odgovornosti kod prijevoza stvari morem, ograničava vremenski vozarovu odgovornost u svom čl.3, t.6, st.4 za gubitke ili oštećenja robe. Taj stavak Konvencije glasi: "U svakom slučaju vozar i brod bit će oslobođeni svake odgovornosti za gubitke ili oštećenja ukoliko se tužba ne podigne u roku od jedne godine, računajući od preuzimanja robe, odnosno od dana kad je roba trebala biti predana."

U teoriji i praksi pojedinih država koje su recipirale tu odredbu Konvencije o teretnici sporno je pitanje da li je taj rok zastarni ili prekluzivan. Neke države, npr. Francuska i Belgija, smatraju da se radi o zastari, u Italiji je bilo kolebanja, i konačno je ipak prevladalo mišljenje da se radi o zastari, a u Saveznoj Republici Njemačkoj smatra se da je taj rok prekluzivan. Međutim ta je prekluzija posebnoga karaktera. Gornja presuda bavi se upravo tim pitanjem, pa ćemo ga detaljnije razmotriti.

Njemački trgovački zakonik u svom par.612. propisuje:

"Vozar se oslobadja svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta ako zahtjev nije sudskim putem stavljen u roku od godine dana nakon predaje robe, ili nakon časa kad je roba trebala biti predana." Ta odredba odnosi se na sve zahtjeve prema vozaču u vezi s oštećenjem ili gubitkom robe, ukoliko zahtjev postavlja strana tereta (Ladungsbeteiligter) bez obzira da li na temelju ugovora o prijevozu ili iz teretnice. (Vidi Schaps-Abraham, Das deutsche Seerecht, Bd.II, str.484.) Taj rok je prekluzija (Ausschlussfrist), a ne zastara (Verjährungsfrist). (Vidi Schlegelberger-Liesecke, Seehandelsrecht, 1964, str.306.) Ipak se radi o prekluziji posebne vrsti. Posebnost se sastoji u tome što se rok prekida mirovanjem sudskog postupka ili višom silom, a može se i produžiti ugovorom stranaka. Da se ipak radi o prekluziji, dokaz je u tome što se utruće zahtjeva mora uvažiti po službenoj dužnosti. Važno je da se gubitak prava sprečava samo sudskim putem. Tužba pred nenadležnim sudom ne prekida rok. Rok počinje teći predajom robe, tj. danom koji slijedi nakon predaje robe. U slučaju potpunoga gubitka tereta bit će mjerodavan dan kojega je, prema redovnom toku stvari, trebala biti predaja.

Propisi par.612. "ius cogens", ali samo na teret vozača. To znači da se za razliku od uobičajenog shvaćanja pojma prekluzije, koja se ne može mijenjati sporazumom stranaka, dakle ni produživati ni skraćivati, prekluzivni rok iz par.612. može produžiti sporazumom stranaka. Tako vozač i naručilac prijevoza mogu ugovoriti i duži rok od godine dana, no takav sporazum, budući da predstavlja proširenje vozačeve odgovornosti, mora se unijeti u teretnicu (par.622. njem. Trg.zak.). Ipak ti rokovi vrijede samo za obaveze koje je vozač preuzeo od časa ukrcaja, pa sve do iskrcaja tereta. Znači da bi vozač nakon iskrcaja tereta, i povratka teretnice od primaoca, mogao s primaocem tereta ugovoriti produženje roka, koji onda ne bi mogao biti unesen u teretnicu (Schaps-Abraham, ibidem, str.486).

U jugoslavenskom pravu prema čl.128. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova potraživanja zastaraju po isteku godine dana. Dakle ako oštećeni primalac u tom roku ne pokrene sudski spor, tj. ako tužbom ne zatraži naknadu štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta, on gubi mogućnost da ostvari svoj zahtjev. Rok se u skladu s Konvencijom 1924. računa od dana kad je teret predan, odnosno kad je trebalo da bude predan, ako je u pitanju potpuni gubitak tereta. Ima u našoj literaturi mišljenja da bi i kod nas, iako zakonodavac govori o zastari potraživanja, trebalo taj rok smatrati prekluzivnim, pa da bi ga sudovi trebali uzimati u obzir po službenoj dužnosti. (Vidi u tom smislu Dworski, Ugovori o iskorištavanju brodova, II, str.44.) Mislimo da se u našem ZUIPB radi o zastari

i da se ne bi moglo govoriti o prekluziji. Medjutim postoji u našem pravu u pogledu shvaćanja pojma zastare anahronizam, koji bi trebalo mijenjati. Naime prema pravnim pravilima OGŽ-a (par.1.502) nisu se rokovi zastare mogli ugovoriti duže nego što je to zakonom ustanovljeno. Takovo stajalište zauzeo je i naš Zakon o zastari potraživanja (Sl.l.FNRJ 4o/1953) koji u čl.5. propisuje da se pravnim poslom ne može odrediti duže ili kraće vrijeme zastare od onoga koje je određeno zakonom. Takova odredba predstavlja smetnju slobodi stranaka u njihovom poslovanju. Budući da od volje obveznika zavisi da li će se prigovorom zastare poslužiti ili neće, ne vidimo razloga zašto se ne bi mogao i produžiti rok zastare, kao što je slučaj u nekim drugim pravnim sistemima (npr. Belgija). Interesi trećih ne bi takvim ugovorom bili povrijeđeni ako bi se odredilo da se zastarni rok može produžiti sporazumom stranaka nakon što je zahtjev nastao barem na području ugovora o pomorskim prijevozima, kao što to predviđa Protokol od 1968. za reviziju Konvencije o teretnici od 1924. Vjerujem da će u našem budućem Plovidbenom zakoniku pravila o zastari biti određena elastičnije.

V.F.

#### TRANSPORTNO OSIGURANJE

TRGOVAČKI SUD, Pariz

Presuda od 31.VII 1968.

Agence maritime Vairon c/a  
General Accident Fire i  
drugi osiguratelji

Osiguranje tereta - Osiguranje po polici "Za račun onoga koga se tiče" - Aktivno je legitimiran na tužbu protiv osiguratelja samo vlasnik tereta, tj. imalac interesa na osiguranoj stvari - Posrednik u osiguranju odgovara ugovaratelju osiguranja samo u slučaju grube greške

Pomorska agencija V. sklopila je preko posrednika u osiguranju (Cabinet Delmotte) ugovor o osiguranju tereta kemijskih derivata i petroleja u pomorskom prijevozu i prijevozu željeznicom do odredišta na relaciji Baltimor - Zarzaitine (Alžir) preko Alžira po polici koja je glasila "za svoj račun i za račun onoga koga se tiče". Na tužbu radi isplate odštete iz osiguranja tuženi osiguratelji osporili su Pomorskoj agenciji aktivnu legitimaciju smatrajući da ona nije pretrpjela nikakvu štetu, jer nije vlasnik robe i