

ru pošiljaoca. Prema tome, ako izričito nije drukčije ugovoreno, ovakove pošiljke željeznica prevozi kao sporovozne pošiljke, i na njih će primijeniti Tarifu br. 129/66 za III kolski razred, koja iznosi 349,30 dinara. Prijevoz će se izvršiti brzovozno, ili ekspresno samo na izričiti zahtjev pošiljaočev, pa će tada željeznica primijeniti odgovarajući tarifni razred za takve pošiljke.

S obzirom na izloženo, kad se prijevoz robe vrši cestovnim motornim vozilima, a primjenjuje se željeznička tarifa, tada dolazi do primjene onaj željeznički tarifni razred koji je među strankama izričito ugovoren. Međutim ako stranke (pošiljalac i vozar) nisu ugovorile izričito primjenu određenog tarifnog razreda - što je ovdje bio slučaj - primijenit će se najniži tarifni razred (u konkretnom slučaju Tarifa br. 129/66 za III kolski razred). Okolnost što je prijevoz cestovnim motornim vozilima obavljen eventualno brže, ne upućuje na to, kako pogrešno smatra žalitelj, da bi se mogla primijeniti ekspresna, ili brzovozna željeznička tarifa, samo zbog toga što je roba prevezena u kraćem roku nego su to rokovi isporuke predviđeni za pojedinu vrstu prijevoza u željezničkom transportu. Iz iznesenih razloga valjalo je žalbu tužiteljevu odbiti, i odlučiti kao u izreci.

V.V.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br.IV-SI-961/72-2
od 6.XI 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Ernest Vajić, prof.dr Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Stojnice i prekostojnice - Pismo spremnosti - Spremnost broda za iskrcaj tereta - Lučki koordinacioni odbor - Linijski prijevoz - U linijskoj plovidbi odredbe o stojnicama i prekostojnicama primjenjuju se samo ako stranke tako ugovore - Primanje pisma spremnosti bez prigovora ne sprečava primaoca da naknadno dokaže da brod u vrijeme predaje pisma nije bio spreman za iskrcaj tereta - Među elemente spremnosti broda spada i postavljanje broda na mjesto iz kojega se može nesmetano iskrcajati teret - Pogodno mjesto za iskrcaj nije samo ono na kojemu je u luci uobičajeno da se iskrcaje odnosni teret, već i svako ono kojemu se nesmetano može iskrcajati odnosni teret - Za pogodno mjesto potrebno je da se teret iz toga mjesta može iskrcajati ugovorenom brzinom - Stojnice ne počinju teći dok se

sporni teret zbog drugog tereta na brodu nije mogao uopće ili nije mogao bez veće štete iskrcevati - Primalac koji je potrebu iskrcaja svoga tereta prijavio koordinacionom odboru luke, učinio je sve što je do njega stajalo da se dobije dozvola za iskrcaj tereta od strane lučkih organizacija

Nesporno je medju strankama: da je prijevoz spornog tereta izvršen linijskim brodom, da je tužitelj svojim brodom "Novi Vinodolci" prevezao na temelju dviju teretnica iz Buenos Airesa u Rijeku teret kukuruza od 621 tone, da je u teretnici ugovoreno da će se teret iskrcati u 14 tekućih sati, ukoliko dopuste vremenske prilike, izuzev nedjelje i blagdana. Vrijeme stojnica počinje teći slijedećeg radnog perioda kad zapovjednik ili agent dađe pismo spremnosti primaocu ili njegovom agentu, uz navod da je brod spreman iskrcati ovaj dio tereta, da je brod dana 17.VII 1971. g. dao pismo spremnosti tuženomu, uz navod da je brod stigao u luku Rijeku 17.VII u 0,4 sata, te da je u svakom pogledu spreman za iskrcaj tereta, prema ugovoru koji pokriva ovo putovanje (covering this voyage), da je tuženi primio odnosno pismo spremnosti 17.VII 1971. g. u 0,8 sati, da tuženi nije odbio prijem pisma spremnosti, niti stavio pismu spremnosti bilo kakav prigovor, da je sporni teret kukuruza iskrcean 22.VII 1971. godine.

Sporno je medju strankama da li se vrijeme stojnica u smislu ugovorne klauzule ima računati od dana 17. VII 1971. g, tj. od časa protoka predaha nakon predaje pisma spremnosti, ili se vrijeme ima računati od časa kad se brod privezao na obalu V. Nazor, na kojoj se prema običajima u luci Rijeke vrši iskrcaj rasutog tereta (žitarica u rasutom stanju), tj. od dana 21.VII 15,15 sati, te da se ugovorene stojnice od 14 sati računaju od toga trenutka, pa prema tome da zahtjev tužiteljev za plaćanje prekostojnica nije osnovan.

Nakon provedene rasprave i izvedenih dokaza prvostepeni sud je osudio tuženoga da plati tužitelju 85.531,25 dinara sa 8% kamata od 18. studenog 1971. g. na ime prekostojnica, iz razloga jer je sud uzeo da vrijeme stojnica počinje teći od 17.VII 1971. g. Naime tuženi je u 0,8 sati primio pismo spremnosti te u smislu ugovorne klauzule o stojnicama bio je dužan da iskrca teret u 14 tekućih sati, računajući od 17.VII 1971. g. u 12 sati.

Sud smatra da je zapovjednik broda doveo brod na mjesto pristajanja, dobio potrebne dozvole i izvršio sve prethodne radnje koje su mu omogućile iskrcaj spornog

tereta. Tuženi kao primalac da je bio dužan da brodaru prilikom dolaska na odredište pravodobno osigura pogodan privez za iskrcaj njegovog tereta i predaju tereta upravo njegovog, a što je tuženi propustio učiniti. Okolnost da brod nije dobio po prispijeću na odredište odgovarajući privez koji bi tuženom omogućio iskrcaj kukuruza, te da je brod u međuvremenu iskrcajavao drugi teret, po nalazu prvostepenog suda nema utjecaja na odnose stranaka u spornom slučaju. Činjenica da se sa iskrcajem spornog tereta nije otpočelo odmah po predaji pisma spremnosti, sud smatra da pada na teret tuženoga, jer se nije pobrinuo da brod dobije odgovarajući vez da bi mogao izvršiti upravo one operacije iskrcaja koje su bile predviđene ugovorom. Tuženi nije dokazao da je poduzeo sve potrebno da bi brod na vrijeme dobio privez na prikladnom mjestu za iskrcaj kukuruza, te nije ni odbio prijem pisma spremnosti.

Presudu žalbom pobija tuženi zbog povreda formalnog i materijalnog prava i predlaže da se presuda preinači i tužitelj odbije sa zahtjevom, odnosno da se presuda ukine i stvar vrati prvostepenom sudu na ponovno raspravljanje i sudjenje.

Povredu prava tuženi vidi u tome što smatra da prvostepeni sud, obzirom na utvrđeno činjenično stanje, nije uzeo u obzir da je tuženi prije dolaska broda u Rijeku, tj. još dana 15.VII 1971. g. dao poduzeću "Luka", koje vrši ukrcaj i iskrcaj brodova, dispoziciju za prihvati i uskladištenje odnosnog tereta kukuruza. To isto učinio je tuženi čim je brod stigao u luku Rijeke 17.VII, te je osim toga svakodnevno od dolaska broda požurivao iskrcaj. Ovo sve slijedi iz iskaza svjedoka. Ako je doista to učinio tuženi, onda se ne može uzeti, kako to pogrešno uzima prvostepeni sud, da on nije poduzeo sve što je potrebno da bi brod dobio određeno mjesto za privez i iskrcaj odnosnog tereta. Ako brod od nadležnog lučkog organa, a to je poduzeće "Luka", nije dobio privez na mjestu na kome bi brod mogao odmah iskrcavati odnosni teret, ne znači da je tuženi kao primalac robe bilo u čemu učinio propust, te da bi morao snositi štetne posljedice takovog propusta kako to pogrešno uzima prvostepeni sud. Žalitelj ističe kad je on dao nalog poduzeću "Luka", Rijeka, za iskrcaj kukuruza sa tužiočevog broda, da je učinio sve što je bio dužan učiniti kao primalac tereta, pa okolnost da li je brod tužiteljev dobio ovaj ili onaj privez ne može pogoditi tuženoga. Nadalje ističe da sud nije vodio računa o tome da u riječkoj luci postoji posebna tehnika raspoređivanja iskrcaja i ukrcaja brodova, na koordinaciji koja se sastoji od svih zainteresiranih poduzeća u luci, te koja jedino donosi konačnu odluku kako će se i kojim redom brodovi vezati i vršiti operacija ukrcajanja odnosno iskrcajanja.

Prema tome tuženi kao primalac tereta sam nema nikakvog odlučnog utjecaja na okolnost kako i kada će koji brod biti ukrcao ili iskrcao. U predmetnom slučaju tuženi je na koordinacionim sastancima od 17. do 21.VII tražio da se teret kukuruza iskrca što prije, ali je prednost davana za iskrcaj drugih tereta, pa je poduzeće "Luka", u suradnji s agentom tužiteljevim, "Jadroagentom", i ostalim zainteresiranim strankama odredjivala privez broda na pristaništima gdje se iskrcava drugi teret, a to vjerojatno iz razloga jer bi iskrcavanjem kukuruza moglo doći do oštećenja drugoga tereta. Smatra stoga da prvostepeni sud pogrešno uzima da je tuženi propustio poduzeti potrebne radnje za dobivanje pogodnog priveza broda.

Žalitelj nadalje ističe da tužiteljev brod nije bio spreman za iskrcaj i predaju tereta kukuruza sve do 21. VII u 17,30 sati, jer je sve do toga dana bio privezan na drugim privezima, na kojima nije bilo moguće iskrcevati kukuruz. Okolnost da je brod tužiteljev dao pismo spremnosti, ne može utjecati na početak računanja toka stojnica. U predmetnom slučaju radi se o prijevozu tereta linijskim brodom, pa se na takav brod i onda kad su ugovorene stojnice ne mogu u cijelosti primijeniti kriteriji za početak stojnica koje predviđa Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, odnosno Lučke uzance. Očito je da pismo spremnosti koje je brod tužiteljev dao 17.VII u 0,8 sati nije odgovaralo spremnosti broda za iskrcaj upravo ugovorenoga tereta kukuruza. Naime brod tužiteljev nije mogao iskrcevati teret kukuruza sve dok nije bio privezan na gatu "Gortan istok", gdje se redovito iskrcevaju tereti žitarica. Iz nesporne činjenice da se brod tužiteljev, u času davanja pisma spremnosti 17.VII 1971. g, nalazio privezan na gatu "Barčić", radi iskrcaja 34 tone lanenog ulja, te da se na tome gatu nikad nije iskrcavao teret žitarica, jasno slijedi da brod nakon davanja pisma spremnosti nije bio zaista spreman za iskrcaj ugovorenog kukuruza, te da je brod postao spreman tek 21.VII u 17,30 sati, kad je brod bio privezan na gat "Gortan", gdje je bilo moguće iskrcevati kukuruz. Prema tome smatra tuženi početak ugovorenih stojnica treba računati tek od 21.VII 17,30 sati. Osim toga ističe žalitelj da je brod tužiteljev za čitavo vrijeme zadržavanja u riječkoj luci vršio ukrcavanje i iskrcavanje drugih tereta, pa radi iskrcavanja spornog tereta kukuruza brod nije imao nikakvog zakašnjenja niti gubitka u pogledu produženja vremena zadržavanja u riječkoj luci, pa mu od tuda nije nastala nikakova šteta, te zbog toga nema ni prava za naknadu za prekostojnice.

U odgovoru na žalbu tužitelj pobija navode i prijedloge žalbe i predlaže da se žalba odbije, a pobijana presuda potvrdi.

Drugostepeni sud je žalbu uvažio, te predmet vratio prvostepenom sudu iz slijedećih razloga:

U predmetnom slučaju radi se o brodarovu zahtjevu za naknadu prekostojnica broda u linijskom prijevozu.

Ocjena pitanja od koga se trenutka ima računati početak toka ugovorenih stojnica kod brodova u linijskom prijevozu, po nalazu ovoga suda ne može se prosudjivati po istom kriteriju kao kod brodova slobodne plovidbe.

Pronalazak pogodnog priveza za ukrcaj odnosno iskrcaj linijskih brodova, po nalazu ovoga suda ne pada na teret primaocu odnosno primaocima tereta. Obzirom na posebne uvjete prijevoza linijski brodari u lukama u koje prema redu plovidbe uplovljuju njihovi brodovi, sami se brinu za pravodoban i pogodan privez broda, kako bi operacije ukrcaja odnosno iskrcaja što prije mogli obaviti. Obzirom na takove okolnosti poslovanja, stojnica i prekostojnica kod linijskog prijevoza u pravilu nema, već se teret prima i predaje, odnosno ukrcava i iskrcava po načelu "tako brzo kako brod daje, odnosno prima".

U slučajevima ako linijski brod prevozi veću količinu tereta jednoga krcatelja, mogu se za ukrcaj toga tereta ugovoriti posebno stojnice, odnosno prekostojnice. U takvom slučaju ako su kod linijskog prijevoza ugovorene stojnice, za početak istih u prvom je redu odlučno što su stranke ugovorile, tj. stojnice počinju teći od trenutka kako su to stranke ugovorile. U spornom slučaju od trenutka davanja pisma spremnosti za iskrcaj upravo ugovorenog tereta. Međutim²³ ocjenu pitanja da li je brod u času davanja pisma spremnosti bio doista spreman ili ne, nije odlučna samo činjenica da je pismo spremnosti predano te da li je primalac primio pismo spremnosti bez prigovora, nego je i odlučna činjenica da li je brod zaista bio spreman za iskrcaj ugovorenoga tereta ili ne, tj. da li je na mjestu na kome se nalazio brod u času davanja pisma spremnosti pod redovnim okolnostima bilo moguće iskrcavati ugovoreni teret ili ne.

Iz nesporno utvrdjenih činjenica, a koje činjenice slijede i iz isprava koje su stranke podnjele u toku spora u cilju dokazivanja, slijedi da je brod tužitelj²⁴ bio najprije vezan na obali "Barčić", nakon toga na obali "V. Nazora", i konačno 21.VII na obali "V. Gortan - istok", gdje je tek započeo iskrcaj tereta. Obzirom na takovo činjenično stanje i tvrdnju tuženoga da na obali "Barčić", kao i na obali "V. Nazor", nije bilo moguće iskrcavanje ugovorenog tereta kukuruza, sud je trebao, obzirom na istaknute prigovore, utvrditi da li je doista brod tužitelj²⁴ mogao na odnosnim obalama početi sa iskrcajem tereta ili ne. Naime ako je nakon davanja pisma sprem-

nosti brod bio vezan na obali na kojoj nije moguće bez velikih teškoća vršiti iskrcaj utovarenog tereta, po nalazu ovog suda nije moguće uzeti da je brod bio zaista spreman za iskrcaj ugovorenog tereta, tj. da je udovoljio obavezama ugovorne klauzule o davanju pisma spremnosti. Okolnost da tuženi nije odbio pismo spremnosti ne može biti jedino odlučna, u slučaju spora, za utvrđivanje činjenice da li je brod bio zaista spreman ili ne, te prema tome da li su stojnice počele teći ili ne. Da bi stojnice počele teći potrebno je ne samo da brod da pismo spremnosti, nego je potrebno da brod zaista bude spreman i da je u takovoj mogućnosti da može teret bez štete i teškoća za primaoca predavati onakvom brzinom kako je to ugovoreno, tj. da je na odnosnom privezu bilo moguće pod redovnim okolnostima u roku od 14 sati iskrcati ugovorenu količinu tereta. Ovu činjenicu međjutim prvostepeni sud obzirom na zauzeto stajalište nije utvrđivao.

Isto tako valja utvrditi da li je brod nakon priveza na drugom gatu bio u mogućnosti da izvrši iskrcaj tereta pod istim uvjetima ili ne.

Ocjenjujući ove okolnosti kao i vodeći računa o prigovorima koje je istakao tuženi u toku spora i u žalbi, ovaj sud smatra da se kao kriterij za početak toka stojnica ne može prihvatiti stajalište tuženoga, tj. da bi stojnice trebale teći tek od trenutka kad je brod bio vezan na obali "V. Gortan - istok", tj. 21.VII 1971. g. Naime okolnost da je na tome mjestu uobičajeno u luci Rijeke vršiti iskrcaj žitarica nije jedini kriterij za početak toka stojnica. Po nalazu ovog suda ako je i na drugom gatu bilo kome bilo moguće pod redovitim uvjetima vršiti iskrcaj ugovorenog tereta kukuruza, ima se uzeti da nakon davanja pisma spremnosti stojnice počinju teći od trenutka za koji se utvrdi da je brod bio zaista spreman teret predati na način koji omogućuje primaocu pod redovitim okolnostima da teret primi, a brodu da ga vlastitim sredstvima iskrca.

Ne može se prihvatiti ni stajalište pobijane presude da bi tuženi propustio dužne radnje za dobivanje priveza na pogodnom mjestu, pa da obzirom na to eventualne teškoće i posljedice treba sam da snosi. Poznata je naime činjenica da se red iskrcavanja tereta kao i mjesta priveza broda za sve brodove, a napose za linijske, određuje na koordinaciji. Na koordinacionom sastanku prisustvuju sve zainteresirane stranke na operacijama ukrcaja i iskrcaja tereta u luci, pa su odluke koordinacije za sve jednako obavezne. Ako je dakle tuženi prijavio potrebu iskrcaja svoga tereta iz tužiteljevog broda na vrijeme, a dokaz o tomu je tuženi dao u toku spora, tada se ne može s osnovom uzeti da

je tuženi propustio dužne radnje za dobivanje pogodnog mjesta priveza za iskrcaj njegovog tereta.

Prvostepeni sud donoseći presudu takodjer je propustio da ocjeni i činjenicu da je tuženi u toku spora isticao da iskrcaj kukuruza nije mogao biti izvršen zbog toga jer se prethodno vršio iskrcaj sirovih koža, te da bi istovremeno iskrcavanje tereta kukuruza u rasutom stanju i koža moglo štetno djelovati na kožu. Isto tako sud nije ocijenio prigovor tuženoga da teret kukuruza nije mogao biti iskrcavan i zbog toga što se iznad toga tereta nalazio teret koža, te da je bilo potrebno najprije da se iskrcaju kože, a zatim tek teret kukuruza. Osim svjedoka tuženi je na tu okolnost ponudio i pismene isprave o toku iskrcaja pojedinih tereta iz spornog broda. Iz pruženih pismenih isprava zaista slijedi da je prije iskrcaja spornog kukuruza vršen najprije iskrcaj ulja, zatim koža i ostalog tereta, te tek konačno teret kukuruza. Obzirom na takovo činjenično stanje prvostepeni sud je trebao ispitati i ocijeniti da li je zaista bilo nemoguće iskrcavati kukuruz zajedno sa ostalim vrstama tereta, te da li je to predstavljalo zapreku za iskrcaj kukuruza. Ako je zaista obzirom na prirodu i vrstu ostalih tereta (ulja, sirove kože i tomu sl.) bilo škodljivo iskrcavanje tih tereta, zajedno sa spornim kukuruzom, tada se ne može sa osnovom uzeti da je brod tužiteljev nakon davanja pisma spremnosti dana 17.VII 1971. g. u 0,8 sati zaista bio spreman za iskrcaj upravo ugovorenog tereta spornog kukuruza.

Obzirom na izloženo, a da bi se mogao pravilno utvrditi trenutak kad je brod tužiteljev, nakon davanja pisma spremnosti, zaista bio spreman za predaju i iskrcaj ugovorenog tereta, te da li je obzirom na to tuženi propustio da teret na vrijeme iskrca, te od koga trenutka treba započeti računanje toka stojnica, potrebno je da se prethodno utvrde sve naprijed navedene okolnosti i činjenice.

G.B.