

требно да из њега произилази за једну страну оштећење преко половине. Зеленашки уговор може бити поништен и због мање несразмере између давања страна уговорница. Али није довољно да постоји несразмера између њихових давања; потребно је поред тога да је до те несразмере дошло тако што је једна страна искористила „тешко имовинско стање, нужду, недовољно искуство или лакомисленост“ друге стране. Овде је критериум субјективан. Зато кад се не утврди да страна која из уговора извлачи несразмерну имовинску корист није до тога дошла искоришћујући нужду, неискуство или лакомисленост свога саговорника, онда се уговор неће моћи поништити као зеленашки. Он ће можда бити раскинут због оштећења, али то ће моћи бити само ако се „несразмерна имовинска корист“ једне стране буде састојала у томе што је њено давање мање од половине вредности онога што је примила од друге стране.

Има између ова два средства борбе за правичност у уговорима и других разлика. Сврха ових редова није проучавања ових средстава него само да се покаже да поред модерне забране зеленашких уговора има у нашем правном систему места и за старо правило којим се дозвољава раскид уговора због оштећења преко половине. Могућност раскида уговора због оштећења преко половине дозвољава да се исправе неке неправичне ситуације које би иначе остале ван домаћаја забране зеленашких уговора. Зато је претерано рећи да је ово старо правило „у супротности са садашњим схватањима“. Може се, напротив, рећи да ми треба да прихватимо и даље развијемо идеју која се налази у његовој основи, а коју напред наведена конституција коју Јустинијанов кодекс приписује Диоклецијану и Максимијану, изражава тако јасно и добро речима: „*humanum est...*“

Михаило Константиновић

#### ОДГОВОРНОСТ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ЗА ШТЕТУ ПРОУЗРОКОВАНУ НЕБЛАГОВРЕМЕНИМ АВИЗИРАЊЕМ

1. „Тужилац је 17 септембра 1950 предао на железничкој станици Микановци на брзовозни превоз на своју адресу у Винковцима једног убијеног јелена тешког 150 кг. Јелен је истога дана превезен у Винковце, а тужиоцу авизиран тек 19 септембра 1950 у 8 часова. Тужилац је приликом преузимања утврдио да је месо неупотребљиво за људску исхрану, јер се укварило, па је тужбом тражио да се Дирекција железница у Винковцима обавезе на накнаду штете од Дин. 7.500 и да му врати плаћени подвоз од Дин. 74.

„Тужена Дирекција железница признала је наводе тужбе, али је истакла приговор промашене пасивне легитимације с обзиром да по Уредби о обавезном осигурању пошиљака предатих на превоз железницама накнаду исплаћује Државни осигуравајући завод.

„Друготужени Државни осигуравајући завод предложио је да се претходно утврди да ли је пошиљка покривена осигурањем.“

гурањем, па уколико би се радило о таквој пошиљци, ставио је свој регресни захтев према првотуженој Дирекцији железница.

„Обласна државна арбитража у О. обавезала је друготужени Државни осигуравајући завод на исплату сматрајући да се ради о пошиљци која је била обавезно осигурана, а регресни захтев према железници одбила због своје ненадлежности, јер се ради о спору са странком за чије је решење надлежна републичка арбитража.

„Главна државна арбитража преиначила је одлуку обласне државне арбитраже, обавезала Дирекцију железница на исплату утуженог износа и одбила захтев тужбе према Државном осигуравајућем заводу.

„Из образложења:

„Према чл. 2, тач. 3, Уредбе о обавезном осигурању свих пошиљака које се предају на превоз Југословенским железницама осигурање покрива штете изузимајући оне које би настале услед природног квара, сем у случају кад би до тога дошло због дужег трајања превоза него што је то прописано о превозу дозвољено. Рокови превоза одређени су Наредбом Министра железница ФНРЈ бр. 19658/50 од 20 септембра 1950. У конкретном случају рок за испоруку јелена примљеног на превоз 17 септембра 1950 на релацији од 22 км. био је без допунског рока 19 септембар 1950 у 24 часа, а са допунским роком 20 септембар у 12 часова. Пошиљка је авизирана тужиоцу 19 септембра 1950 у 8 часова, дакле унутар превозног рока, а да није узет у обзир поменути допунски рок.

„Према томе, превоз није трајо дуже него што је то прописано о превозу дозвољено, па штета настала услед природног кварења према прописима чл. 2, тач. 3, цитиране уредбе није покривена осигурањем. Стога је неоснована одлука у делу којим се Државни осигуравајући завод обавезује да накнади штету тужиоцу.

„Узимајући на основу чл. 17, ст. 1, Закона о државној арбитражи у решавање тужбено тражење према железници, Веће налази да је за насталу штету крива железница иако је превоз извршен унутар прописаних рокова. Тужена Дирекција железница признала је у току спора да је јелен који је предан на превоз 17 септембра 1950 у 13 часова превезен у упутну станицу Винковци истога дана у 19 часова. Железничка станица Винковци била је дужна да одмах по приспећу брзовозне пошиљке изврши авизирање тужиоцу. Кад је она то пропустила да учини, па је тек 19 септембра 1950 у 8 часова авизирала тужиоцу њено приспеће онда је железница одговорна за штету која је наступила као последица неблаговременог авизирања приспеле пошиљке. Пошто у овом случају пошиљка није била покривена осигурањем, а до штете је дошло кривицом железнице, то је обавезна на накнаду у смислу захтева тужбе“.

(Одлука Главне државне арбитраже ГС-357/52 од 15 априла 1952, објављена у *Збирци одлука Државне арбитраже*, св. V, бр. 290.)

У овом случају арбитража је имала да расправи три правна односа: однос између пошиљаоца и железнице по основу уговора о превозу, однос између пошиљаоца и Државног осигуравајућег заво-

да по основу обавезног осигурања и однос између Државног осигуравајућег завода и железнице у вези са регресним захтевом због исплате осигуране суме пошиљаоцу.

2. Наша арбитражна пракса стоји на становишту да се за накнаду штете која настане у току превоза пошиљалац, по правилу, има обратити непосредно Државном осигуравајућем заводу, осим у случајевима лимитативно наведеним у чл. 2 Уредбе о обавезном осигурању пошиљака које се предају на превоз Југословенским железницама. Овакав став изазвао је, по нашем мишљењу оправдане, замерке у нашој правној литератури. Закључујући уговор о превозу и уплаћујући премију осигурања, пошиљалац је истовремено ступио у два, један од другог независна, правна односа. У случају настајања штете на пошиљци пошиљалац има право избора по коме ће од ова два основа тражити накнаду штете, разуме се алтернативно а не кумулативно. У прилог оваквог решења говоре како правни разлози тако и разлози целисходности.

С друге стране, уплатом једног дела премије осигурања, железница је истовремено ступила у правни однос осигурања од одговорности, те је самим тим стицала право на захтев за накнаду од Државног осигуравајућег завода, уколико би се пошиљалац обратио директно њој за накнаду штете и то њено право гасило би се само ако би постојао *dolus* на њеној страни или на страни њених службеника.

Најзад, ако се пошиљалац обрати Државном осигуравајућем заводу са захтевом за накнаду штете и овај исплати осигурану суму, самим тим на Државни осигуравајући завод прелазе сва права оштећеника, и он под одређеним условима стиче право на регрес према штетнику.

3. У правној литератури и законодавствима појединих земаља различито се одређује висина накнаде штете због закашњења у превозу. Уколико је доказано постојање штете, висина накнаде одређује се по правилу према висини стварно нанете штете, док је у другом случају та накнада обично унапред фиксирана у облику казне за прекорачење рокова превоза.

С друге стране, закашњење се може огледати како у прекорачењу рокова превоза у ужем смислу речи, тако и у непридржавању рокова за обавештавање дестинатера о приспећу пошиљке на угутну станицу. Било да је реч о једним или другим роковима, железница је по уговору о превозу одговорна за штету која услед њеног пропуста настане.

У случају који претставља предмет нашег разматрања, железница је извршила превоз у прописаним роковима, али није поступила по прописима о обавештавању примаоца. Пошиљка је била предата на брзовозни превоз. Рок за авизирање брзовозне робе по чл. 85, § 2, Уредбе о превозу путника, пртљага и робе на железницама износио је 2 часа. С обзиром на то да после ослобођења није

донет други пропис у погледу рокова авизирања, железница је била дужна да се придржава наведеног рока као једног од услова превоза. Немарност железничких органа у томе погледу довела је до пропасти пошљике.

4. Прописи који регулишу питање превозних рокова нису довољно прецизно формулисани ни у наведеној уредби ни у међународним конвенцијама о превозу робе железницом. Због тога се из њих не види јасно да ли је железница овлашћена да изврши превоз било кад у границама ових рокова или је то дужна да учини одмах чим за то постоји могућност, а најкасније до истека ових рокова. Другим речима, да ли ови рокови претстављају крајње рокове или не. По овом питању постоје контрадикторна гледишта како у правној теорији тако и у судској пракси.

Као што се из цитиране одлуке види, наша Главна државна арбитража стоји на становишту да ови рокови претстављају крајње рокове до којих се уговорени превоз има извршити. Исто ово мишљење заступа и Државна арбитража НР Србије. По једној одлуци ове арбитраже „чињеница да укупни превозни рок није прекорачен, без утицаја је на питање одговорности железнице за насталу штету. По налажењу арбитраже превозни рокови претстављају крајње рокове за испоруку пошљака, али они не разрешавају железницу као возара дужности да што је могуће пре испуни уговорну обавезу и о извршеном превозу авизира примаоца у прописаном року од 2 часа“. (Одлука Државне арбитраже НР Србије С-412/54 од 17 фебруара 1954.)

По питању да ли превозни рокови претстављају крајње рокове за извршење превоза ми се слажемо са нашом арбитражном праксом. Дужност железнице састоји се, између осталог, и у томе да товар који јој је предат на превоз у најкраћем могућем року превезе у упутну станицу и да омогући дестинатеру да ту пошљку што пре прими. У прилог овог гледишта говоре и разлози целисходности. Само на тај начин железница може правилно да изврши своју улогу посредника у промету. Интереси привреде у целини не дозвољавају железници никакву лежерност у њеној унутрашњој манипулацији. Из истих оних разлога из којих је железници дато право на накнаду за лежарину, колску дангубу и недовољно искоришћавање кола, мора се дати и корисницима транспорта право да захтевају од железнице накнаду оне штете која им је причињена немарношћу железничких органа. У суштини овде се одговорност железнице због закашњења претворила у њену одговорност због пропасти пошљике, јер је до пропасти робе дошло услед неблаговременог авизирања.

5. Међутим, у нашем случају, Главна државна арбитража је отступила од свог принципа да се за штете које су покривене осигурањем оштећеник има обратити за накнаду директно Државном осигуравајућем заводу. Додуше, арбитража је стала на становиште да „превоз није трајао дуже него што је то прописима о превозу

дозвољено, па штета настала услед природног кварења према прописима чл. 2, тач. 3, цитиране Уредбе није покривена осигурањем“. Ипак, поставља се питање да ли превоз заиста није трајао дуже него што је то прописима дозвољено. Ми смо већ напред нагласили да се рок за предају товара дестинатеру састоји од две компоненте: од рокова превоза у ужем смислу и од рокова за обавештавање дестинатера о приспећу пошиљке. Превоз се не завршава тиме што је роба фактички пренета из једног места у друго. Уговорна обавеза возара не престаје тим моментом, него тек предајом робе примаоцу. Према томе, иако је превоз у ужем смислу речи извршен у оквиру прописаних рокова, ако авизирање није извршено о року, треба сматрати да су рокови превоза у целини прекорачени те да је настала штета покривена осигурањем. Прописи о обавезном осигурању под појмом превоза не подразумевају време које је потребно да се товар превезе из једног места у друго, него време од пријема робе на превоз па до њеног изручења дестинатеру. С друге стране, и по једној другој одлуци Главне државне арбитраже, „обавезно осигурање пошиљака у смислу чл. 3 Уредбе о обавезном осигурању траје све док железница пошиљку не изручи адресату“. (Закључак Главне државне арбитраже ГС-374/53 објављен у *Збирци одлука Државне арбитраже*, св. VI, бр. 331.)

6. При извршењу превоза предметне пошиљке, железница није одговорила својој обавези, с обзиром на то да је била у питању лако покварљива роба, и то грубом непажњом својих службеника, па самим тим долазе до примене правила о њеној уговорној одговорности за накнаду причињене штете. Но, са друге стране, не можемо да се сложимо са становиштем израженим у образложењу одлуке Главне државне арбитраже по коме настала штета није покривена обавезним транспортним осигурањем, те да се према томе накнада настале штете не може тражити од Државног осигуравајућег завода. Као што смо већ напоменули, најправилније решење, по нашем мишљењу, било би у томе да се самом пошиљаоцу у сваком случају допусти право да захтева накнаду штете било по основу уговора о превозу било по основу обавезног транспортног осигурања.

*Зоран Антонијевић*

#### ПРИГОВОР КВАЛИТЕТУ РОБЕ

1. Између страна био је склопљен уговор о продаји алата, који је требало да буде испоручен по кварталима. Туженик је примио испоруке за I и II квартал и приговорио је њиховом квалитету. Тужилац је својим писмом од 26 јуна 1952 (II квартал) одговорио да не може да побољша квалитет својих производа. У преписи која је настала, туженик је одбијао да преузме робу за трећи квартал. Услед тога тужилац је известио туженика да је роба за трећи квартал припремљена за отпрему и тражио сагласност да