

SPRECAVANJE IZRUCENJA OTPOSLANE STVARI

I

STOPPAGE IN TRANSIT ¹.

1. Sprecavanje izrucenja otposlane stvari {stoppage in transit) je pravni institut koji se ne pojavljuje cesto u praksi, i to vjerojatno zbog toga što nije niti previše poznat niti jednostavan za primjenu, no obzirom na sve jacu finansijsku nesigurnost, može se opravdano očekivati njegova cešca primjena.

2. Ovaj institut poznat je i u prilicnom broju inozemnih pravnih sustava, a sadržan je i u medunarodnim dokumentima. Osim toga nešto slicno postoji i u specijalnim propisima.

Gledajuci naše propise, pojavljuje se razlika između propisa u raznim granama prava, tako da zapravo izgleda da ne postoji jedinstveni institut ili barem da uvjeti nisu jednaki, tako da treba posebno razmotriti pojedine propise, a obzirom da se radi o aktivnostima koji imaju vrlo cesto i medunarodni karakter, trebalo se osvrnuti i na te slucajeve.

Ukoliko se potreba sprecavanja izrucenja odposlane stvari (stoppage in transit) pojavljuje unutar granica R.Hrvatske, što bi trebalo znaciti da i ugovor o kupoprodaji i o prijevozu, (skladištenju itd.) podleže hrvatskim zakonima, u nacelu ne bi smelo biti pravnih problema.

Iako razni propisi ne propisuju baš pravi oblik instituta stoppage in transit, postoje izvjesne slicnosti, pa mi izgleda da treba odvojeno razmoriti:

- a). Zakon o obveznim odnosima
- b). Zakon o stečaju
- c). Pomorske prijevoze
- d). Željeznicke prijevoze
- e). Cestne prijevoze
- f). Zracne prijevoze
- g). Medunarodne dokumente i konvencije

Sudska praksa, kod nas, prakticni ne postoji, doktrina je dosta oskudna. Najviše sudske prakse i doktrine ima u anglo-saxonskim sustavima.

3. ZAKON O OBVEZNIM ODNOSIMA (ZOO)

Zakon ¹ dozvoljava prodavatelju da u slucaju kada roba još nije placena, može sprijeciti izrucenje stvari kupcu, ako su

kupceve materijalne prilike takve da se osnovano može posumnjati, da će on moći isplatiti cijenu, pa čak i onda ako kupac već ima u rukama ispravu koja ga ovlašćuje da zahtijeva izručenje stvari.

Ovo se odnosi i na treću osobu ako isprava koja ovlašćuje treću osobu da zahtijeva izručenje stvari sadrži rezerve u pogledu učinka prijenosa ili ako imatelj isprave nije bona fide. Inače, bez spomenutog uvjeta, prodavatelj nema pravo prema trećem.

Odredbom čl. 123 ZOO, rješava se općenito pitanje kada je prema ugovoru najprije jedna stranka dužna ispuniti svoju obavezu, pa se materijalne prilike druge stranke pogoršaju iz određenih razloga navedenih u zakonu, i tada stranka koja se je obavezala da prva ispuni svoju obavezu može odgoditi ispunjenje svoje obveze, dok druga stranka ne ispuni svoju obavezu ili dok ne da dovoljno osiguranje da će je ispuniti.

Uvjeti potrebni za nastupanje prava po čl. 477 ZOO:

- 3.1 Potrebno je da je zaključen dvostrano-obvezni ugovor
- 3.2 Pravo se daje izricito "PRODAVATELJU".
- 3.3 Ograniceno je na situaciju "NAKON ODAŠILJANJ STVARI KUPCU". Zakonodavac je prepustio praksi da definira detaljno što podrazumijeva pod pojmom "odašiljanje".³
- 3.4 Obzirom da se smatra da se na čl. 477, može i mora primjeniti pravila iz čl. 123 ZOO, može se zaključiti da se nalog za sprecavanje izručenja može dati neposredno vozaču.
- 3.5 U doktrini se pojavljuju donekle različita tumačenja u vezi st.2.⁴
- 3.6 Zakonodavac također nije ograničio mogućnost da bi se izručenje moralo ograničiti samo na vozača. Postavlja se pitanje dakle, da li prodavatelj svoje pravo može vršiti i u slučaju ako se stvari nalaze u (javnom) skladištu u mjestu odredišta, u carinskom skladištu špeditera i sl., a niti ugovorom niti zakonom, se takav slučaj ne smatra kao već izvršeno izručenje kupcu ili eventualno, trećoj osobi.⁵ Moje je mišljenje, koje se osniva na institutu stoppage in transit u drugim zemljama da prodavatelj ima to pravo.
- 3.7. Pravo prodavatelj ne gubi niti ako je zadržao pravo da raspolaže sa stvarima tokom prijevoza.⁶
- 3.8. Prodavatelj se može koristiti tim pravom i prije dospelosti kupceve obveze plaćanja cijene, već u času kada prodavatelj prije toga osnovano posumnja da će kupac moći isplatiti cijenu o dospelosti, odnosno ako rok kupceve obveze nije određen i bez ikakve prethodne interpelacije.⁷

- 3.9 Roba mora biti na putu, ali ona može biti "in transit", čak i ako se ne nalazi u kretanju. Drugim riječima mora se nalaziti in transit između prodavatelja i kupca.⁸
- 3.10 Postupak bi trebao biti:
- 3.10.1 nalog imatelju stvari: vozaču (osobi koja organizira otpremu, skladištaru itd.) da ne izruči stvari kupcu odn. trećem imatelju isprave.
- 3.10.2 mislim da bi bilo logično da se o tome (u primjereno vrijeme, zapravo odmah) obavjesti i kupac, pogotovo ukoliko je prodavatelj spreman, da zatraži od njega garanciju da će ispuniti svoju obavezu, na pr. davanjem bankovne garancije založnog prava ili na koji drugi pogodan, dogovoreni, način. Inače, prodavatelj može dati samo nalog o neizrucenju, ali tada može očekivati eventualnu tužbu kupca, pa će u sudskom postupku moći stavljati prigovore, zahtjevajući garanciju itd., dokazujući da postoje uvjeti iz čl. 477. ZOO o sprecavanju.
- 3.11 Prodavatelj stiče isključivo pravo na posjed robe sve dok mu kupac ne isplati cijenu, ali prodavatelj ne stiče natrag pravo vlasništva na robu, niti se ugovor o kupoprodaji ne raskida.

4. STECAJNO PRAVO

Novi Stečajni zakon⁹ nema propisa o pravu na potragu stvari, kao što je to bilo u prethodnim propisima.¹⁰

Mislim da iako je Zakon o stečaju lex specialis, ipak pravo iz čl. 477 ZOO ostaje na snazi, za slučaj, koji taj član predviđa, bez obzira što je dužnik/kupac pao u stečaj. Svakako će to praksa morati riješiti obzirom na povećani broj stečaja i fluidnu situaciju sa kupoprodajnim ugovorima.

5. PLOVIDBENI PRIJEVOZI.

Mislim da Pomorski Zakonik (dalje PZ) nema pravog propisa o sprecavanju izrucenja odposlane stvari (stoppage in transit). Čl. 988 PZ, nalazi se u X. Dijelu, Glava IV. pod 3. PRIVREMENE MJERE - čl. 974 - 988. - i potiče na izvjesna razmišljanja. Naime dikcija čl. 988 PZ vrlo je slična, možda bi se moglo reći i skoro identična čl. 992 biv. ZPUP, a komentar¹¹ - uz taj član 992 ZPUP glasi:

" Odredbe ovog člana normiraju institut koji se u anglo-američkom pravu naziva "stoppage in transitu".

Već sama lokacija čl. 988 PZ u odjelku "Privremene mjere" potiče sumnju, jer stoppage in transit u načelu nema karakter privremene mjere. I naši pozitivni propisi¹² i prikazani institut stoppage in transit kao i međunarodni uzorci i konvencije¹³ u biti su vansudski postupci, barem u prvoj fazi, za koju čl. 988 PZ, zahtjeva baš sudski postupak (privremenu

mjeru) u prvoj fazi. Možda kasnije i po drugim propisima stoppage in transit može i završiti na sudu u nekom postupku.

Pokušati cu dati neke bitne razlike.

5.1 cl. 988 PZ, razlikuje se u slijedecem:

- 5.1.1 propis decidirano određuje da se postupak obavlja putem suda i to donošenjem privremene mjere
- 5.1.2 aktivnu legitimaciju ima "vjerovnik", što doduše, eventualno može biti i prodavatelj, ali i neke druge osobe koja ne moraju imati veze sa robom na brodu
- 5.1.3 roba mora biti na brodu
- 5.1.4 osnov su novcane i nenovcane tražbine
- 5.1.5 u prijedlogu za izdavanje privremene mjere protustranka mora biti osoba ovlaštena da raspolaže teretom
- 5.1.6 privremena mjera se odnosi na "iskrcaj tereta s broda i njegovo cuvanje u javnom skladištu ili drugom prikladnom mjestu"
- 5.1.7 vjerovnik mora brodaru platiti ugovorenu vozarinu i troškove, ako vozarina nije placena i troškovi nisu ukljuceni u vozarinu
- 5.1.8 propis ne govori uopce o osnovanoj sumnji da li ce osoba ovlaštena da raspolože teretom "moci isplatiti cijenu" (cl.477 ZOO). Ostaju dakle uvjeti iz Ovršnog zakona jer cl. 974 PZ, ne naznacuje uvjete za privremenu mjeru kao što je to donekle ucinio bivši cl. 979 ZPUP.

5.2 Specificirani zahtjevi cl. 988 PZ, vode do nekih razmišljanja:

- 5.2.1 ako bi se uzelo da prodavatelj nije "vjerovnik" ostao bi prodavatelj bez zaštite. Treba dakle dokazati da je prodavatelj ujedno i vjerovnik makar, recimo, po ugovoru, dužnik (kupac) mora platiti cijenu tek nakon primitka robe ili cak u nekom roku nakon primitka.
- 5.2.2 vjerovnik koji nije prodavatelj, imati ce svakako probleme dokazati tko je ovlašten da raspolaže robom.
- 5.2.3 privremena mjera ne spriječava zabranu izrucenja stvari kupcu osim ako i to nije narocito dozvoljeno privremnom mjerom.
- 5.2.4 vjerovnik je dužan podnijeti konvalidacionu tužbu u određenom roku o cemu nema spomena u cl. 477 ZOO. U slucaju vansudskog zahtjeva prema cl. 477 ZOO prebaceno je pokretanje eventualnog sudskog postupka na kupca odn. urednog imatelja isprave, a prodavatelj je protustranka koja se brani.
- 5.2.5 dostava privremene mjere je otežana
- 5.2.6 brodar bi se mogao pojaviti u postupku kao protustranka jedino ako bi bio ovlašten da raspolaze s robom što ne izgleda logicno.
- 5.2.7 Cini se da bi se brodar trebao pojaviti kao treca osoba u smislu cl. 297 st.1. t. 1. i 4. Ovršnog Z..

5.2.8 "stoppage in transit" nije predviđen za NE-novčane tražbine.

5.3 cim se teret iskrca (dakle nije više na brodu), cl. 988. PZ vec nije na snazi. Mislím da tada opet dolazi do primjene propis iz cl.477 ZOO i pravilo iz cl. 123. za prodavatelja da nije potrebna privremena mjera tj. obracanje sudu, vec se zahtjev postavlja direktno imatelju stvari i nisu predvidena ogranicenja kao skladišnina i ostali troškovi. Ostali propisi o "stoppage in transit" dozvoljavaju primjenu instituta na osnovu sumnje.¹⁴ Iako je prijevoz izvršen brodom cim je teret iskrčan, a nije predan kupcu, primatelju, ne dolazi više do primjene cl. 988. PZ, - trebalo bi primjeniti cl. 477 ZOO.

5.4 Propis cl.988. PZ, može eventualno stvoriti neprilike ako se radi o prijevozu brodom pod hrvatskom zastavom u luku odredišta u inozemstvu, ako se neizrucenje zatraži u inozemstvu kada je brod vec u inozemstvu a na ugovor o prijevozu primjenjuje se hrvatsko pravo, buduci da bi brodar (ili njegov zapovjednik) držeci se cit. propisa morao primjeniti važece hrvatsko pravo i zatražiti da prodavatelj ishodi sudsku odluku, a možda tamošnji sud uopce ne poznaje institut privremene mjere ili taj institut ne može primjeniti na tamošnji pojam instituta stoppage in transit.

5.5 Tumacenjem cl. 988, može se sagledati razlika između situacije iz st.1. i st.2. jer se st.1. odnosi na situaciju u luci odredišta (argumento a contrario iz st.2.) dok se st.2. odnosi na situaciju u luci u kojoj se teret "nije morao predati".

5.6 Propis st.1. ne cini se sasvim logican. Ne vidim razlog da tražitelj privremene mjere mora platiti vozarinu, ako je brodar sklopio ugovor da ce se vozarina platiti tek kod predaje tereta odn. stupanja u posjed od strane primatelja ili cak odredeni broj dana nakon primitka. Brodar može svoje pravo na vozarinu i ostale troškove štititi propisom o zadržavanju tereta (retencija) iz cl. 603 PZ ili privilegijama iz cl. 605 st.1. toc. 3. PZ. sa pravima iz cl. 606 i sl. Može i zatražiti garanciju, za slucaj ako bi morao platiti štetu, ali ne vidim zašto bi trebalo platiti vozarinu. Pitanje je naime, da li bi tada ako se utvrdi da je privremena mjera neosnovano izdata imatelj isprave bio dužan predlagatelju privremene mjere platiti vozarinu i troškove, koje je ovaj platio brodaru.

5.7 Propis st.1. ne cini se logicnim i iz razloga što u slucaju ako brodar iskrca teret sa broda u javno skladište ili slicno, izgledalo bi da tada prodavatelj (tražitelj) ne bi trebao zahtjevati privremenu mjeru i ne bi trebao platiti vozarinu i ostale troškove, vec bi bilo dovoljno da pismeno zatraži sprecavanje izrucenja odposlane stvari (stoppage in transit) od skladištara ili drugog, po cl. 477 ZOO.

5.8 Propis st.1. obuhvata i "nenovcana potraživanja predlagaca privremene mjere" dok cl. 477 ZOO govori o isplati cijene, a to je svakako novcano potraživanje, povezano sa naplatnim pravnim poslom dok o nenovcanom ne govori ništa. U stvari "potraživanje" može uopće ne imati veze sa kupoprodajom. I to je jedna bitna razlika između pojma iz cl. 988 PZ i cl. 477 ZOO te ostalih propisa koji govore o prodavatelju.

5.9 Obzirom da tražitelj privremene mjere mora u određenom roku podici tužbu radi opravdanja privremene mjere, može se dogoditi da lokalni sud, čak i kada bi prihvatio zahtjev za izdavanje privremene mjere, ne bi se oglasio mjesno i/ili stvarno nadležnim u konvalidacionom postupku iz čega bi mogle proizaći prilične poteškoće.

Mislim stoga da se cl. 988 PZ ne može smatrati jednak anglo-američkom institutu stoppage in transit. I dalje čini mi se, da u našim plovidbenim propisima, tog instituta, u čistom obliku pojma stoppage in transit nema.

Zaključak bi bio dakle, da cl. 988 PZ nije propis koji bi mogao uspješno u praksi zamijeniti propis cl. 477 ZOO.

Mislim međutim, da se za slučaj kada bi trebao biti upotrebljen institut stoppage in transit može primjeniti cl. 477 ZOO. Pitanje je dakle, da li propis cl. 988 PZ kao lex specialis, onemogućava primjenu općenitijeg propisa kakav je cl. 477 ZOO? Čini mi se da cl. 988 PZ ne obuhvata niti u biti osobe na koje se odnosi cl. 477 ZOO, niti njihove pravne pozicije, niti međusobne odnose sva tri lica: prodavatelja/vjerovnika; kupca/dužnika; vozara/brodara. Čak se i nominacija adresata normi razlikuje na prvi pogled. cl. 988 PZ govori o "vjerovniku" ¹⁵ ostali govore o "prodavatelju/pošiljatelju". Po cl. 988 PZ privremena mjera je protiv "osobe koja je ovlaštena da raspolaže sa teretom koji se nalazi na brodu", a treća osoba je "brodar" ¹⁶ Činjenica je da cl. 988 PZ, koji je očito propis o privremenoj mjeri, u pomanjkanju detaljnijih propisa o uvjetima za donošenje privremene mjere, mora primjeniti propise iz Ovršnog zakona. ¹⁷ Ostali propisi u vezi "stoppage in transit" ne traže nikakve teške uvjete, pa tako niti subjektivni moment, niti osujecenje ili znatnije otežanje naplate raspolaganje imovinom otudjenjem ili na drugi način, što sve zahtjeva OZ.

Ostaje još da se pokuša raščistiti da li prodavatelj može koristiti propis iz cl. 477 ZOO, u slučaju prijevoza robe morem, u slučaju ako dolazi do primjene PZ. Recimo iz Splita za Rijeku. Mislim da može! Prodavatelj uopće nema razloga da traži privremenu mjeru, on traži svoje pravo koje mu daje cl. 477 ZOO, on traži jednostavno da vozar/brodar ne preda robu, a cl. 477 ZOO, koji propis ne spada u privremene mjere mu to pravo izricito daje. Svakako je nesporno da prodavatelj ima pravo po cl. 477 ZOO čim je roba iskrcana sa broda, jer se po izricitoj dikciji cl. 988 PZ isti primjenjuje samo dok je roba

na brodu. Dapace, ako prodavatelj ne može učiniti vjerojatnim sve uvjete iz cl. 296/297 OZ-a, ne bi mogao dobiti privremenu mjeru dok je roba na brodu, ali mogao bi odmah cim se roba iskrca jer za cl. 477 ZOO nema uvjeta kao za privremenu mjeru. Protivno bi stajalište dovelo do apsurdna.

Doktrina ¹⁸ također smatra, za razliku od komentara, da propis cl. 988 PZ ne dolazi do primjene u slučaju zahtjeva prodavatelja stvari brodaru da se stvari ne predaju.

6. Iz svega gornjega je vidljivo da propis cl. 988 PZ, zapravo nije identican, pa možda čak niti slican institutu stoppage in transit, iako se katkada smatra da jeste. Talijanski Codice di Navigazione nema propis slican cl. 988 PZ. Izgledalo bi da zapravo cl. 988 PZ nema veze sa bitnim nacelima instituta "stoppage in transit". Obzirom na komentar koji je bio dat uz cl. 979 biv. ZPUP, a koji ga ocjenjuje kao baš stoppage in transitu može doći i do velikih problema u praksi. ¹⁹

7. ŽELJEZNICKI PRIJEVOZ

U željeznickom prijevozu ²⁰ zakon daje pošiljatelju pravo na izmjenu ugovora o prijevozu time da zahtijeva:

U SLUCAJU AKO NIJE IZDAT PRENOSIVI TOVARNI LIST:

- 1). da mu se stvar vrati u otpremnom kolodvoru
- 2). da se prijevoz stvari zaustavi usput
- 3). da se izdavanje stvari odgodi
- 4). da se stvar izda nekome drugom primatelju
- 5). da se stvar izda u nekome drugom odredišnom kolodvoru
- 6). da se stvar vrati u otpremni kolodvor
- 7). da se svote za koje je u tovarnom listu naznaceno da ce ih platiti primatelj naplate od njega umjesto od primatelja
- 8). da se stvar naknadno optereti pouzecem ili da se svota pouzeca poveca ili smanji, ili da se od pouzeca odustane.

Zakon još propisuje da se svaki takav zahtjev mora učiniti pismeno.

Obzirom da govori o pošiljatelju, to može biti i drugi, a ne samo prodavatelj. Vidi i br.24.

8. CESTOVNI PRIJEVOZ

U pogledu cestovnog prijevoza, Zakon ²¹ propisuje dosta slicno željeznickim prijevozima. Pošiljatelj ima pravo, ako NIJE bio izdat prenosivi tovarni list, da može zahtijevati:

- 1). obustavu prijevoza stvari
- 2). odgodu predaje stvari primatelju
- 3). predaju tereta u nekom drugom odredišnom mjestu
- 4). predaju tereta njemu ili nekom drugom primatelju

koji nije određen ugovorom o prijevozu ili u tovarnom listu.

5). povrat stvari u otpremno mjesto.

Zahtjev se mora dati u pisanom obliku.

Cim je bio prenosivi tovarni list predat drugoj osobi prestalo je pravo pošiljatelja.

U slučaju prenosivog tovarnog lista, pravo raspolaganja imao je samo ovlašteni posjednik tovarnog lista.

Vidi i br. 25.

U ovom slučaju ne postoji pozitivni propis pa bi trebalo vjerojatno primjeniti čl. 477 ZOO.

9. ZRACNI PRIJEVOZ

U zračnom prijevozu ²² pošiljatelj ima pravo na raspolaganje stvarju u toku prijevoza i to :

U SLUCAJU AKO NIJE IZDAT PRENOSIVI TOVARNI LIST :

- 1). povuci je s aerodroma polaska ili odredišta
- 2). zadržati je u toku prijevoza na bilo kojem mjestu slijetanja
- 3). zahtijevati da bude dostavljena u mjestu odredišta u toku prijevoza osobi koja nije naznačena u tovarnom listu kao kao primatelj
- 4). tražiti da se vrati u mjesto polaska.

Određeno je da se zahtjev podnosi ugovornom prijevozniku a njegovom punomoćniku samo ako je tako ugovoreno.

Pravo raspolaganja pošiljatelja prestaje kada stvar stigne u mjesto odredišta i primatelj stavi zahtjev za predaju stvari ili tovarnog lista.

Obzirom da govori o pošiljatelju, to može biti i drugi, a ne samo prodavatelj.

Vidi i br. 26

10. SITUACIJA KADA POSTOJE MEĐUNARODNI ELEMENTI

Poteškoce se mogu pojaviti zbog činjenice da se na kupoprodajni i prijevozni ugovor (skladišni ili koji drugi ugovor) ²³ ne primjenjuju propisi iz istog pravnog sustava. U međunarodnoj trgovini vrlo je čest slučaj da se na kupoprodajni ugovor primjenjuje jedno pravo, a na prijevozni ugovor (skladišni, ili koji drugi ugovor) drugo pravo. Prema tome, može se vrlo često dogoditi da zainteresirane stranke imaju pravo na taj pravni institut po jednom pravu, dok ga po drugom pravu, nemaju.

11. Ako se pravo pod koje podleže kupoprodajni ugovor razlikuje od prava pod koje podleže prijevozni (skladišni itd.) ugovor, u pogledu stoppage in transit situacija može postati vrlo komplicirana ne samo za prodavatelja, koji

postavlja zahtjev nego i za osobu kojoj se ovlaštenik/prodavatelj obraća direktno ili na koji drugi propisani način.

12. Prvenstveno, treba utvrditi pravo koje se primjenjuje na kupoprodajni ugovor i onda utvrditi da li se po tom pravu može provesti stoppage in transit, i ako u nacelu može, pod kojim uvjetima. Ako su ispunjeni ti uvjeti, tada treba utvrditi koje se pravo primjenjuje na prijevozni (skladišni itd.) ugovor, pa vidjeti da li se po tom pravu može provesti stoppage in transit, odnosno da li je moguć stoppage, primjenom opcijah norini.

13. Propisi o stoppage in transit, nalaze se i u trgovačkim i sličnim zakonima, ali i u prijevoznim, što znači da će se trebati potražiti eventualne propise u raznim zakonima.

14. Opcenito se može reći da bi najidealnija situacija bila, kada bi za kupoprodajni ugovor bio ugovoren kakav konkretan propis²⁴ a za prijevozni (skladišni itd.) ugovor pravo, koje predviđa također stoppage in transit. Na pr. za pomorski prijevoz englesko pravo koje ima i propise i relativno najveću sudsku praksu i doktrinu o stoppage in transit. Ugovori o pomorskom prijevozu vrlo često sadrže arbitražnu klauzulu kojom se predviđa arbitražna u Londonu, što se u glavnom smatra, po engleskoj praksi, i kao ugovorena primjena engleskog prava. Mislim da bi se i po PZ (cl.995)²⁵ moglo prihvatiti da sklapanje arbitražne klauzule sa sjedištem u Londonu, implicite znači i primjenu engleskog prava, osim, ako se u arbitražnoj klauzuli ili posebno, ne ugovori primjena drugog prava.

15. Prelazilo bi okvir ovog rada pokušaj sastavljanja pregleda pravnih propisa raznih zemalja u pogledu postojanja propisa koji davaju pravo na stoppage in transit. Takovi propisi postoje na pr. i u međunarodnim dokumentima :

15.1 Haški jednoobrazni zakon o međunarodnoj prodaji tjelesnih pokretnih stvari, 1964²⁶

15.2 Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe, 1980.²⁷

16. KRATAK PREGLED ENGLESKOG PRAVA

Englesko pravo i praksa možda daju najbolju sliku o stoppage in transit. Vec Sale of Goods Act, 1893, a tako i Sale of Good Act 1979, u s. 44. propisuje stoppage in transit²⁸, a propisi su se nalazili PRIJE i u Bills of lading Act 1855, s.2. U stvari tekst Acta 1979 u dijelu o stoppage in transit je u dikciji koja bi mogla stajati i u udžbeniku.²⁹

Act 1979 određuje odnose između prodavatelja i kupca, kada kupac postane insolventan.

Problematika instituta stoppage in transit obicno se sistematizira, kako slijedi:

- A. Aktivna legitimacija
- B. Insolventnost kupca
- C. Pasivna legitimacija
- D. Nacin izvršavanja prava na stoppage in transit
- E. UCinak izvršavanja prava na stoppage in transit
- F. Dužnost vozara prema prodavatelju
- G. Prodavateljeva dužnost da prihvati isporuku
- H. Trajanje transita
- I. Prestanak transita
- J. Primjeri završetka transita
 - J-a -Vozar postaje agent kupca za cuvanje robe
 - J-b -Predaja robe od jednog vozara drugom vozaru
 - J-c -Predaja robe od strane vozara skladištaru
 - J-d -Predaja agentu kupca za daljne odredište
 - J-e - Uzimanje robe od strane kupca prije dolaska na odredište
- K. Prestanak prava na stoppage in transit. ³⁰
 - K-a- Prestanak prava prodavatelja na založno pravo ili retenciju ili stoppage in transit.
 - K-b- Slucaj zakonitog prijenosa dokumenta o prijevozu
 - K-c- Priroda prijenosa dokumenta
 - K-d- Prijenos dokumenta bez prijenosa vlasništva
 - K-e- Prijenos mora biti naplatan i u dobroj vjeri.

ad A.AKTIVNA LEGITIMACIJA

Pravo na stoppage in transit pripada prodavatelju koji nije primio kupovninu. Cinjenica da je primio dio kupovnine, ne spriječava ga da se posluži sa pravom na stoppage za neplaceni dio, osim ako je ugovor dijeljiv, u kojem slucaju se može dijeliti i kupovnina, pa ce dio robe koja je isplacena biti izuzet od stoppage. Niti cinjenica da je kupovnina placena sa mjenicama koje još nisu dospjele, nece prodavatelja lišiti njegovog prava, osim ako su te mjenice uzete kao konacna isplata, a ne kao uvjetna isplata, koja se izvršava prilikom dospjeca mjenice, a teret dokaza o naravi placanja leži na onome koji se poziva na njega. Ukoliko postoji kontokorentni odnos između prodavatelja i kupca i taj konto nema aktivni saldo, tada prodavatelj ne gubi pravo na stoppage, medutim ako se na kontu nalazi pozitivan saldo u korist prodavatelja, izgleda da tada prodavatelj gubi pravo na stoppage.

Pod prodavateljem se smatra svaka osoba koja se nalazi u položaju prodavatelja, na pr. osoba za koju se može smatrati da se nalazi u analognoj poziciji kao i prodavatelj:

- .Prodavateljev agent
- .Komisionar koji nastupa prema prodavatelju u ime svog vlastodavca (krajnjeg kupca) nalazi se u istoj poziciji glede prava na stoppage, kao i prodavatelj,
- .Imatelj prava koji predaje stvari zastupniku (faktoru),
- .Agent prodavatelja, na koga je indosirana teretnica, može zaustaviti u svoje ime, ali ako nema indosamenta na sebe, može zaustaviti, po ovlaštenju u ime prodavatelja,
- .Garant kupca koji je platio kupovnu cijenu prodavatelju,
- .Osoba koja nije doduše imala pravo na stoppage in transit, pod uvjetom da prodavatelj odobri njegov postupak prije nego što se "transitus" završi,
- .Partner prema partneru.

Agent može u određenim situacijama imati također pravo na stoppage, kao i prodavatelj, na pr. kada agent sklapa ugovor osobno tj. kada se na taj način stavi u položaj da je odgovoran za cijenu robe koju je kupio u ime svog nalagodavatelja dok nalagodovac ne plati cijenu ili dok agent ne prenese na njega pravo.

Drugim riječima agent ima to pravo, kakovo bi imao da je odnos između njega i nalagodavatelja onakav kakav je između prodavatelja i kupca. Praktički to znači da se to pravo može koristiti kao da je nalagodavatelj insolventan i tako dugo dok je roba in transit do nalagodavatelja.

Pravo na stoppage pripada i tzv. "Commission agentu", koji se izraz upotrebljava za agente koji zastupaju strane nalagodavatelje za određenu komisiju - procenat od učinjenog posla.

Pravo broдача u pogledu vozarine, bilo je predmet sudskog postupka u predmetu BOOTH STEAMSHIP Co. Ltd. v. CARGO FLEET IRON Co.Ltd.³¹ Obrazloženje presude (koja ima cca. 10 stranica, obrađuje kako kaže: "...novo i interesantno pitanje, važno i za trgovce i brođare, naime da li nenamirani prodavatelj, koji je izvršio stoppage, odgovara za vozarinu ili za štetu što je sprecio vožara da zaradi vozarinu."

Pouzetak iz presude glasi:

" Nalog za stoppage koji je dat in transit i kod kojeg se je ostalo i nakon iskrcaja sadrži u sebi dužnost prodavatelja da ispuni obavezu prema brođaru koji bi imao "lien" na robu, za vozarinu. Ako prodavatelj odbije izvršiti te svoje obaveze i ponaša se tako da prijeci brođara da završi putovanje brođa i zaradi vozarinu, brođar ima pravo na tužbu upravljenu protiv prodavatelja za naknadu štete zbog kršenja obaveze, koja nastaje

preuzimanjem robe u posjed, nakon dolaska i gubitka brodarevog "lien-a" za vozarinu."

AD B. INSOLVENTNOST KUPCA

Nema točne definicije što znači insolventan, ali to ne znači da bi kupac morao biti proglašen kao insolventan³². Smatra se da je odgovor u pitanju da li je u stanju platiti svoje dugove kada isti dospjevaju.³³ Samo činjenica da kupac nije dostavio bankarske čekove za plaćanje kupovne cijene, kao što je bilo dogovoreno, ne ovlašćuje prodavatelja na stoppage in transit³⁴.

Smatra se da je kupac insolventan, ako bilo prestane plaćati svoje dugove u normalnom toku poslovanja ili ne može platiti svoje dugove kada isti dospjevaju na plaćanje, bez obzira da li je u stečaju ili nije.

Insolventnost se može predmjevati obzirom na prestanak plaćanja ili čak i propustom isplate jednog duga. Biti će dovoljno da je kupac insolventan u času prestanka transitusa makar i ne bio insolventan u času kada je dat nalog za stoppage in transit. Doktrina smatra da je insolventan kada je prestao plaćati račune u redovnom toku poslovanja te ne treba da je izvršena bilo koja radnja u vezi sa stečajem.³⁵ Može se definirati također krace, kao : "Osoba koja nije u stanju platiti dugove o dospelju".³⁶ Prema tome to je *questio facti*.

-. Engleska praksa smatra da prodavatelj može, opreza radi, koristiti svoje pravo na stoppage i prije stvarne insolventnosti, međutim ako u času završetka putovanja odnosno u času kada treba izvršiti isporuku kupac dokaže da je solventan, prodavatelj mora tada predati robu a može odgovarati i za eventualne troškove.

Judikatura je već davno izrekla :

" Lordovi smatraju da vjerovnik koji bi trebao primiti platež ima mogućnosti da sazna o okolnostima iz kojih bi običan poslovan čovjek mogao zaključiti da je dužnik u nemogućnosti da ispuni svoje obaveze i prema tome vjerovnik zna, u smislu zakona, da je dužnik insolventan."³⁷

Vidljivo je da je engleska praksa daleko blaža u pogledu sumnja odn. tvrdnje o insolventnosti dužnika, od naše.

AD C. PASIVNA LEGITIMACIJA³⁸

Pravo prodavatelja na stoppage postoji protiv kupca kao i svih osoba koje izvode svoje pravo od njega, sa kasnije navedenim izuzetkom. Tako i protiv daljnjeg kupca koji je kupio od prvog kupca, a čiji se pravni naslov³⁹ ne temelji

na indosamentu i predaji teretnice ili kojeg drugog tradicionalnog papira, uz naplatu, pa makar je taj potonji kupac izvršio isplatu kupovnine prvom kupcu. To se temelji na činjenici da se sa takovom daljnom kupnjom može na slijedećeg prenijeti samo toliko prava koliko ih je imao njegov prethodnik a ne i potpuno zakonsko vlasništvo i time se ne prejudicira pravo nenamirenog prodavatelja na stoppage in transit, budući da se ovdje radi o njegovom pravu prema robi⁴⁰.

-. U slučaju kada se radi o daljnoj kupoprodaji koja je završena bez indosiranja i predaje tradicionalnog papira i kada daljni kupac nije platio kupovninu, sud može, presudujući prava stranaka narediti daljnom kupcu da plati kupovninu originarnom prodavatelju, time da je primitak robe uvjetovan tom isplatom. Međutim ako je zakonsko vlasništvo na robi prešlo na kupca, bilo punovažnim indosiranjem i predajom tradicionalnog papira, ili na taj način da je kupac stekao i stupio u faktičan posjed, prodavatelj tada neće imati pravo na kupovninu koju daljni kupac nije platio prvom kupcu.

-. Založno pravo nepodmirenog prodavatelja nema veću snagu od založnog prava vozara za troškove specijalnog tereta, ali će imati ipak prednost pred zahtjevima na robi, koje postavlja sam kupac.⁴¹

AD D. DAVANJE NALOGA ZA STOPPAGE IN TRANSIT

Nalog za stoppage in transit mora biti dat od prodavatelja ili agenta koji je ovlašten da nastupi u ime prodavatelja u tu svrhu.

Nalog mora biti dat ili osobi koja ima robu (kao na pr. zapovjednik broda ili skladištar) dok je roba još in transit, ili brodovlasniku ili poslodavcu osobe u čijem se čuvanju roba nalazi i to u vrijeme da on može razumnom ekspeditivnošću proslijediti nalog svojim posloprimcima u roku da mogu spriječiti predaju robe. Dužnost je dakle brodovlasnika ili poslodavca da proslijedi takav nalog.

-. Izgleda međutim da isporuka robe izvršena na temelju greške, nakon što je osoba kod koje se roba nalazi, primila obavjest, neće spriječiti prodavatelja u njegovom pravu prema vozaru.

-. Način kako se vrši pravo stoppage in transit je potpuno neformalan. Dovoljna je obavjest dana osobi koja je stvarno u posjedu robe, kako je gore opisano. No, obavjest data samo primatelju, a ne vlasniku ili zapovjedniku broda, koji prevozi robu, nema pravnog efekta.⁴²

Zahtjev u načelu mora biti upućen pravnoj ili fizičkoj osobi koja je imatelj stvari u tom slučaju. Kod pomorskih ugovora (a eventualno i kod cestovnog prijevoza) mogao bi to biti zapovjednik broda, a eventualno i vozač cestovnog sredstva. U

oba ta slucaja bilo bi uputno poslati zahtjev i pravnoj odn. fizickoj osobi, kao i zapovjedniku ili vozacu,

AD E. EFEKAT IZVRŠAVANJA PRAVA NA STOPPAGE IN TRANSIT

Prodavatelj samim zaustavljanjem robe, ne stice vlasništvo robe niti se time ne razvrgava kupoprodajni ugovor. Prodavatelj, u nacelu stice posjed za vrijeme dok cijena nije placena. U slucaju pokvarljive robe, prodavatelj može prodati robu, time da prije prodaje obavjesti kupca i pod uvjetom da kupac u razumnom roku ne plati cijenu ili ne da garanciju.

Pravo na stoppage in transit podložno je založnom pravu prodavatelja, skladištara ili drugog, u koliko se odnose na tu robu. Medutim nije podložno založnom pravu koje bi inace imao vozar protiv primatelja a u vezi sa vozarinama ili drugim troškovima ⁴³ koji se odnose na drugu robu ⁴⁴. Isto tako nije podložno založnom pravu tzv. "faktora" u cijije je ruke roba došla kao ovlašteniku. ⁴⁵

Prodavateljevo pravo je ograniceno na tu robu u stanju u kakovom jeste. Prodavatelj nema zahtjeva za osigurninu koja bi bila primljena za tu robu ⁴⁶.

Ukoliko vozar (ili zapovjednik broda) ipak preda robu nakon primitka obavjesti prodavatelja, prodavatelj može zahtjevati od vozara ili zapovjednika naknadu štete ⁴⁷. Zapovjednik ne može držati robu, nakon što primi zahtjev kupca da je drži u njegovo ime, ako je vec prije dobio zahtjev za stoppage in transit, jer to pravo nije samo pravo da se sprijeci predaja kupcu nego i nalog da se preda prodavatelju ⁴⁸.

AD F. DUŽNOST ZAPOVJEDNIKA KADA PRIMI OBAVJEST I POSTUPAK VOZARA I POLOŽAJ VOZARA PREMA PRODAVATELJU.

Iako je normalna dužnost vozara da preda robu primatelju, njegova se dužnost mijenja u slucaju stoppage in transit jer njegova je dužnost da tada preda robu prodavatelju.

Dužnost je zapovjednika da postupi po nalogu za stoppage in transit i da preda robu prodavatelju a ne da samo odbije isporuku kupcu, cim utvrdi da je takav zahtijev postavljen od prodavatelja, osim ako su zapovjedniku poznati zakonski osnovi za protivan postupak. ⁴⁹

Ako zapovjednik ne isporuci robu prodavatelju ili prema njegovom nalogu, brodovlasnik je odgovoran, te mora robu ili vratiti ili platiti (u common law "conversion"). Brodovlasnik se može zaštititi na taj nacin protiv zahtjeva, da zatraži garanciju od osobe kojoj preda teret ili u slucaju da postoji zahtjev sa dvije strane, da povede postupak na sudu ("interplead"). ⁵⁰

-. Prodavatelj mora preuzeti robu i isplatiti bilo kakovo založno pravo na robi za vozarinu. U slucaju pak, da je roba

iskrcana, temeljem stoppage in transit, prije nego je stigla na odredište naznaceno u teretnici, vozarina za koju je prodavatelj odgovoran kao za naknadu štete, biti će cijela vozarina do luke odredišta iz teretnice. Dakle kada je roba zaustavljena in transit, vozar mora robu isporučiti natrag prodavatelju ili postupiti po njegovim nalogima, a prodavatelj, s druge strane, ima dužnost da robu uzme u posjed i da plati vozarinu i eventualne druge troškove.

Ukoliko je nalog za stoppage dat vozaru, a vozar ipak preda robu primaocu, pošiljatelj ima pravo ili da tuži vozara ili da prihvati predaju i da se pouzda u svoje ugovorno pravo prema primatelju. Međutim pošiljatelj mora izvršiti taj izbor i njime je vezan.⁵¹

Važno je međutim naglasiti da iako je vozar u međusobnom odnosu sa prodavateljom, ovlašten na primitak vozarine i ostalih troškova u vezi sa određenim stvarima koje je prevezio, vozar nema opće pravo prema primatelju, steceno prije prodavateljevog prava na stoppage in transit.⁵² Postojanje ili nepostojanje prava na stoppage in transit koje traži prodavatelj, je vrlo delikatno pravno pitanje, koje brodar mora ispravno riješiti. Naime, ako odbije predaju kupcu, a kupac ima pravo na isporuku, tada je brodar kriv za bespravno sprecavanje kupca da stupi u posjed svoje robe, dok u slučaju ako preda stvar kupcu koji nema pravo na robu, tada je brodar odgovoran prema prodavatelju.

U anglosaxonskom pravnom sustavu, a prema Pravilu Vrhovnog suda Order br.57, može brodar kada se nade u takovoj situaciji, tj. kada prodavatelj zahtjeva stoppage in transit, a kupac zahtjeva isporuku, izbjeći odgovornost na taj način da se obrati sudu u postupku koji se zove "interpleader proceedings"⁵³. Prema engleskoj praksi, brodar može postupiti i vansudski, tražeci od prodavatelja bankovnu garanciju ili kakovu drugu zadovoljavajuću garanciju, za eventualnu naknadu štete, koju bi brodar morao platiti kupcu, ako se dokaže da je stoppage in transit, na traženje prodavatelja, neovlašteno izveden od strane brodara.⁵⁴

Korisno je navesti i obrazloženje koje je dao sudac Lord Abinger⁵⁵ :

"...po zakonima Engleske, kupoprodajni ugovor i predaja robe vozaru u smislu ugovora, prenosi pravo vlasništva sa prodavatelja na kupca, odnosno u stečaju na njegovog upravitelja stečajne mase. Ipak, niti kupac, ako postane insolventan, niti stečajni upravitelj, ako kupac padne pod stečaj, ne mogu uspjeti sa tužbom radi nepravilnog zadržavanja stvari (action of trover)⁵⁶ uperenom protiv prodavatelja ili njegovog agenta, ako prodavatelj, prije prispjeca stvari na mjesto odredišta, poduzme mjere da spriječi njihovu predaju kupcu ili njegovom stečajnom upravitelju".

AD G. PRODAVATELJEVA DUŽNOST DA PRIHVATI PREDAJU

Dužnost prodavatelja, nakon što koristi pravo iz stoppage in transit je da primi robu i da ispuni prema vozaču njegova prava iz prijevoznog ugovora, kao npr. pravo na vozačinu za koju vozač ima založno pravo.⁵⁷

ad H. TRANSITUS

Obzirom da pravo prodavatelja postoji jedino za vrijeme prijevoza (transitusa) potrebno je vidjeti kako engleski propisi definiraju kada transitus počinje i kada završava. U smislu propisa Sale of Goods Act, 1979,⁵⁸ roba se smatra "in transit" od časa kada je predana vozaču ili drugom posredniku radi daljnje otpreme kupcu, pa sve do časa kada kupac ili u njegovo ime agent, ne preuzme isporuku od vozača ili posrednika. U svakom slučaju treba ispitati što je bila namjera stranaka, tj. :

- (a) da li je roba isporučena vozaču kao vozaču i tada transitus i dalje postoji.
- (b) ili je roba predana vozaču kao skladištaru kupca, tada transitus završava, no ne tako dugo dok vozač ne obavjesti kupca ili njegovog agenta da drži robu za njega.
- (c) roba je predana kupčevom službeniku - transitus završava
- (d) roba je predana zapovjedniku broda koji je vlasništvo kupca - transitus završava. Ako je roba predana na brod koji je uzet u carter od strane kupca, onda je činjenično pitanje u svakom pojedinačnom slučaju da li je zapovjednik uzeo robu u posjed kao vozač ili kao agent kupca.
- (e) kada kupac uzme u posjed robu od vozača, čak i protiv volje vozača i makar roba nije stigla u odredišnu luku.
- transitus završava
- (f) kada vozač ili posrednik bespravno odbije da preda posjed kupcu ili njegovom agentu - transitus završava
- (g) ako kupac ili agent za njega uzme u posjed dio robe, a okolnosti ukazuju na to da prodavatelj ima namjeru zadržati ostatak robe, tada ostaje pravo na stoppage in transit u pogledu tog ostatka. Ako su pak okolnosti takove da ne ukazuju na namjeru prodavatelja da zadrži ostatak robe, tada prestaje pravo na stoppage in transit.

Utvrđivanje početka i kraja transitusa, kroz koje vrijeme roba može biti zaustavljena, sastoji se iz pitanja da li je vlasništvo ili posjed namjerno od strane stranaka prenesen, a ovisi o namjerama stranaka, kako ga pokazuju sve činjenice konkretnog slučaja. Tako neće, krivo ili pogrešno izvršena isporuka niti započeti niti završiti transitus, niti će krivo odbijanje vozača da preda robu spriječiti da se putovanje završi.

Putovanje pocinje, kada prodavatelj preda posjed robe u ispunjavanju ugovora i traje sve dok roba nije stigla u ruke kupca ili jednog od njegovih agenata, tako da uzme posjed i cuva stvar za sebe na takovom mjestu, da ce roba ostati tamo sve dok ne dobije upute o novom odredištu od strane kupca.

Potreba za stoppage in transit ne pojavljuje se sve dok prodavatelj ne izgubi posjed, buduci da do tog momenta on ima, u nacelu, pravo na zalog na robi za neplacenu kupovninu.

U nekim slucajevima prodavatelj, predajuci posjed, može i istovremeno završiti transitus, kao kada predaje robu na kupcev brod ne zadržavajući si ius disponendi. Nema razlike da li je brod linijski brod ⁵⁹, ili je poslan specijalno za tu robu ili da li je brod vlasništvo kupca ili se nalazi u zakupu (demise charter). ⁶⁰ Isporuka robe na brod koji je cartriran od kupca, u slucaju ako carter parti nije demise charter, neće završiti transitus, osim ako nije ocito da su stranke tako namjeravale. Takova namjera neće se izvoditi niti iz cinjenice da je roba prodana f.o.b., niti iz cinjenice da prodavatelj ne zna konacno odredište broda.

Prijevoz može završiti:

- A. predajom kupcu ili njegovim agentima
- B. predajom špediteru
- C. sporazumom između kupca i vozara da vozar drži robu kao agent kupca.

Transitus završava stvarnom predajom robe kupcu ili njegovom agentu, cak i prije nego je roba stigla na odredište. Što predstavlja predaju stvari, ovisiti ce o namjeri stranaka.

Isporuka dijela robe predstavlja juristicu predaju cijele robe, samo u slucajevima kada djelomicna isporuka predstavlja sastavni dio iz cjelokupne isporuke, kao na pr. kod isporuke jednog bitnog dijela stroja zapakovanog u dijelovima i kada je takav dio isporucen kupcu, te kada bi se smatralo da je preuzimanje takovog dijela takoder preuzimanje juristicog posjeda cijele pošiljke. Teret dokazivanja u pravcu da je izvršena takova konstruktivna (juristicna) predaja je na onome koji to tvrdi. ⁶¹

Isporuka robe špediteru biti ce ili završetak putovanja ili ne, ovisno o tome da li je špediter primio robu kao agent kupca ili kao vozar. Osnovni pokus za utvrdivanje leži u odgovoru tko daje nalog za daljnu otpremu tereta, prodavatelj ili kupac. Nema pravne važnosti da li vlasništvo prelazi na kupca prilikom isporuke na brod. ⁶² Prema tome ako obzirom na klauzule ugovora o kupoprodaji, odnosno prema instrukcijama kupca, prodavatelj ne može dati daljne instrukcije u pogledu odredišta robe, tako da roba ostaje u posjedu špeditera dok ne dobije instrukcije od kupca, tada špediter prima robu kao agent kupca i kada primi robu smatrati ce se da je transitus završen. ⁶³

Ako s druge strane, prodavatelj može, a i daje takove naloge, bilo, jer klauzula ugovora sadrži odredište robe ili na osnovu uputa koje su neodvisne od ugovora, transitus neće biti završen predajom robe špediteru, pa makar je i brod sa kojim će se dalje vršiti prijevoz imenovan od strane kupca jer u tom slučaju špediter prima robu kao vozar. ^{64 - 65 - 66}

Ocito je da se prakticki u svakom slučaju stoppage in transit radi u glavnom o cinjenicama, na osnovu kojih se tek može zaključiti da li postoji to pravo ili ne.

Transitus prestaje dogovorom vozara, nadglednika obale, skladištara ili špeditera i sl., s jedne strane i primatelja s druge strane, u pravcu da li će prvo spomenuti držati robu ne kao vozar ili u njegovo ime nego u ime kupca. Cinjenica da vozar zahtjeva založno pravo na robu, neće ga spriječiti da drži robu kao agent kupca i da na taj način spriječi pravo na stoppage in transit. ⁶⁷

Potrebno je da postoji zajednicki dogovor. ⁶⁸ Stoga namjera samog vozara, na koju nije pristao primatelj neće biti dovoljna. Isto tako neće biti dovoljna niti namjera kupca, ako na nju nije pristao vozar, pod pretpostavkom da odbijanje predaje nije neopravdano. Pitanje je da li može transitus završiti tokom prijevoza sporazumom vozara i kupca. Izgleda da je to moguće, ako postoji stvarna predaja kupcu. Samo dogovor između kupca i vozara nije dovoljan, jer bi se time krnjilo pravo prodavatelja. ⁶⁹

Ostaju još neka pitanja koje treba probati raščistiti:

- 1). što predstavlja dovoljan posjed, i
- 2). što je odredište

Stvarni posjed ne predstavlja problem, ali često je teško reci što je konstruktivni posjed (nazvan juristicke posjed). Prema opcem stajalištu (kojem se priklanja i cl. 472 ZOO) , juristicke posjed nastupa odmah kada se roba preda (javnom) vozaru ili specijalnom vozaru koga odredi javni vozar, međutim, ako se i uzme da je to posjed, ipak to nije takav posjed koji bi onemogućio pravo na stoppage in transit. Potrebno je da se postigne takav posjed da roba fakticno bude isporučena od strane vozara i da stigne u ruke kupca ili njegovog agenta, tako da kupac može njom raspolagati .

Nije teško reci kada je roba stigla na odredište ako je roba poslata direktno od strane pošiljaoca primaocu, ali je teže to utvrditi ako je roba stigla na neko među-odredište, iako nije stigla na konacno odredište. Na pr. roba se šalje iz luke "I" preko luke "Y". Praksa je zauzela stajalište da kada je roba poslata od strane nepodmirenog prodavatelja jednom špediteru, komu je kupac naredio konacno odredište, tada pravo na stoppage in transit prestaje u trenutku kada roba stigne špediteru. Nasuprot tome, kada se transitus vrši na temelju klauzula ugovora ili na temelju uputa kupca datih

prodavatelju, tada ostaje pravo na stoppage in transit. Međutim, ako roba nije u rukama vozača, bilo uslijed klauzula ugovora, bilo uslijed uputa kupca datih prodavatelju, nego se kasnije nalazi in transit uslijed novih uputa datih od strane kupca i to za jedan novi drugaciji put, tada takav transitus nije dio originarnog transitusa i pravo na stoppage je nestalo. Sudac Cave je ovako definirao završetak transitusa:

"Kada je roba stigla na odredište i bila predana kupcu ili njegovom agentu, ili kada vozač drži robu kao skladištar za kupca, a ne isključivo kao vozač, tada je transitus završen. Odredište može biti određeno u ugovoru o kupopodaji, ili kupac može dati nalog prodavatelju. Međutim kako god bilo određeno, roba je stigla na odredište i transitus je završen, kada je roba stigla u ruke bilo koga koji je drži za kupca i to sa kakvim drugim ciljem, a ne jedino sa time da je prosljedi do odredišta određenog ugovorom ili nalogom datim od strane kupca prodavatelju. Teškoca za rješavanje svakog spora je u tome da se primjene ova načela.⁷⁰

Section 45, Sale of Goods Act, 1979, sada detaljno određuje trajanje prijevoza.

ad Section, 45.st.1.

Početak je od momenta predaje robe suhozemnom ili plovodbenom vozaču ili drugoj osobi {bailee or custodian} u svrhu da se roba preveze kupcu.⁷¹ Tako postoji pravo na stoppage in transit kada je transit rezultat a). ugovora ili b) odredbe kupca date prodavatelju. Predaja tereta na brod za generalni teret ne predstavlja kraj prijevoza⁷², a isto tako i predaja na brod cartriran bilo od prodavatelja ili od kupca, pa makar je kupac cartrirao brod specijalno za taj transit.⁷³ U stvari nije bitno da li je destinacija bila poznata prodavatelju ili nije.

ad Section, 45.st.5.

Smatra se da se ovaj stavak odnosi na slučaj kada je kupac vlasnik broda ili ga je cartrirao by demise.⁷⁴

U glavnom, čim roba dođe ili je u posjedu nekoga koji nastupa kao agent kupca (uključujući i vozača) i svrha je drugacija a NE transit kupcu, temeljem ugovora ili na destinaciju koju je kupac javio prodavatelju, transit prestaje.

Kada jedan vozač preda robu drugom vozaču, transit još traje.

Kada vozač preda robu skladištaru, transit još traje, ali prestaje ako je skladištar preuzeo ili čuva robu kao agent kupca. Međutim ako je roba predana agentu da on prosljedi robu na odredište koje je kupac dostavio prodavaocu, tranzit još traje. Načelo koje slijedi iz toga jeste da tranzit ne završava dok roba ne stigne na mjesto koje je odredio kupac i o tom dao nalog prodavatelju. Smatra se da bi to bio slučaj i

kada je odredište određeno u ugovoru. Međutim ako odredište nije bio uopće određeno i javljeno prodavatelju tranzit završava kada roba stigne agentu kupca iako je taj agent imao zadatac da robu samo proslijedi na odredište.

U slučaju kada nema izricitog ili podrazumijevanog odredišta i agent primi robu u druge svrhe a ne samo da robu proslijedi ili u slučaju da su instrukcije agentu nekompletne tako da mora uzeti robu i držati je za kupca dok roba ponovno ne bude proslijedena, obično se smatra da je tranzit završen casom kada je agent robu preuzeo u posjed bilo stvarni posjed bilo t.zv. konstruktivni posjed.⁷⁵

U slučaju ako bilo kupac ili agent koji nastupa u ime kupca dobije robu prije stizanja na ugovoreno odredište, tranzit se završava. Ovo vrijedi i u slučaju ako je ugovoreno odredište robe, pa makar je tom akcijom dobivanja robe i došlo do povrede ugovora.⁷⁶

ad K-a. PRESTANAK PRAVA NA STOPPAGE IN TRANSIT

Engleski propis o daljnoj prodaji određuje da u slučaju kada prodavatelj nije primio kupoprodajnu cijenu, njegovo pravo na stoppage in transit nije izgubljeno prodajom ili drugom dispozicijom kupca, osim ako je prodavatelj pristao na to. Ukoliko je vrijednosni papir prenesen na drugu osobu i ta osoba prenese isti na trecu osobu koja je u dobroj vjeri i uz naplatu, tada :

- a). ako je prijenos izvršen putem kupoprodaje tada pravo prodavatelja na stoppage in transit prestaje i
- b). ako je prijenos bio ucinjen putem zaloga ili druge dispozicije uz naplatu, nenamireni prodavatelj ima pravo samo pod uvjetom prava prenositelja.⁷⁷

U slučaju ako je teretnica prenesena radi prijelaza vlasništva i ako je to i provedeno u cijelosti ili djelomicno, prodavatelj gubi pravo na stoppage in transit.

Prijenos mora biti ucinjen naplatno i u dobroj vjeri.

Postojeca judikatura u Engleskoj smatra da iako prijenos mora biti naplatan, ipak, ukoliko je prijenos ucinjen kao zasiguranje za postojeci dug, to ce biti dostatno, dakle, nije potrebno da se fakticki isplati novi novac⁷⁸. Ako je treci korisnik teretnice preuzeo robu znajuci da nije bila placena ili pod uvjetom da postaje partner u robi. Smatra se da je ostao u istoj poziciji kao i njegov prenositelj. Ako treci korisnik zna da je prenositelj insolventan, potrebno je utvrditi da li je robu platio; pravo prodavatelja ostaje iako u stvari treci nije znao da roba nije bila placena. Samo znanje da primatelj po teretnici nije platio robu, ali je dao mjenice koje još nisu dospjele, nece sprijeciti trecega da zahtjeva robu kao od prodavatelja, osim ako je znao za druge okolnosti koje cine teretnicu da nije prenosiva kao pod poštenim uvjetima⁷⁹ tako da je predavatelj robe na osnovu svojih pregovora sa primateljem pregovarao ili ocekivao u

pravcu da ce placanje prethoditi prijenosu teretnice; ili da placanje vjerojatno nece biti izvršeno.

Ako je teretnica bila indosirana u korist primatelja pod uvjetom koji je naveden u indosamentu, treci korisnik teretnice može preuzeti teretnicu samo pod tim uvjetom. Prema tome ustup nece poništiti pravo na stoppage in transit osim ako se uvjet ne ispuni.

ad K-b. UCINCI INDOSIRANJA I PREDAJE TRADICIONOG PAPIRA NA PRAVO NA STOPPAGE IN TRANSIT.

Indosiranje teretnice od strane kupca, ucinjeno u dobroj vjeri, uz naplatni posao i sa potpunim prelazom vlasništva robe stavlja u potpunosti van snage prodavateljevo pravo na stoppage in transit.

Prodavatelj može "in equity" prisiliti kupcevog vjerovnika da uzme u obzir i njegovo potraživanje, tako da po mogucnosti, zaštiti svoja prava nenamirenog prodavatelja.

-. Naplatni posao za koji je izvršeno indosiranje može biti posao iz prošlosti (kao na pr. dug od prije ili vec postojeci dug) ili iz sadašnjosti. Posao mora takoder biti bona fide bez znanja cinjenica koje bi sprijecile da se teretnica može pravilno prenijeti, kao što bi na pr. bio stečaj kupca ili osobe na koju je indosirano, ili pravo iz "equity" koje bi imalo ucinke na robu, cinjenica da osoba na koju je indosirana roba zna da roba nije placena, nije dostatna a da bi sprecila indosament da bude jaci od prava na stoppage in transit.

-.Prodavateljevo pravo je jace nego pravo trecih osoba, pa cak i od trece osobe koja ima sudsku privremenu naredbu (privremenu mjeru) ili zapljenu. Prodavaocovo založno pravo i pravo stoppage in transit je jace i ostaje na snazi i u slucaju da kupac preda robu ili dade kakovu drugu dispoziciju, bez privole prodavatelja.⁸⁰ Medutim ako je jedan negocijabilni papir (na pr. teretnica) zakonito prenesen na bilo koju trecu osobu kao kupca ili vlasnika robe i ako takova osoba prenese papir na neku daljnu odobu, koja ga preuzme u dobroj vjeri i u svrhu sticanja koristi, tada, ako je takav prijenos izvršen putem prodaje, založno pravo i pravo na stoppage in transit prestaje. Ista situacija nastupa ako je prijenos izvršen od strane kupca ili posrednika "koji ima posjed teretnice".

-.Bona fides prijenos putem zaloga negocijabilnog tradicionalnog papira u izvjesnoj ce mjeri, ugasiti pravo na stoppage in transit; pravo nenamirenog prodavatelja ovisi naime o dobroj vjeri naplatnog primatelja.⁸¹ Prema tome ako je kupac zadržao pravo vlasništva na robi, prodavatelj ima pravo na stoppage in transit, kao na pr. u predmetu re: WESTINTHUS.⁸²

-. U predmetu KEMP v. FALK sudac Lord Blackburn rekao je:

"Pravo nenamirenog prodavatelja, osim u dijelu u kojem je njegovo pravo prešlo na zalogoprimca ili hipotekarnog korisnika, omogućuje nenamirenog prodavatelja da u "equity" koristi pravo na stoppage in transit za sav dio koji nije pokriven pravom trecega. To je stajalište zauzeto i smatra se zakonom, odnosno bolje receno "equity", vec od slucaja u re WESTINTHUS i bilo je ponovno potvrđeno u SPALDING v. RUDING i ja licno ne sumnjam u to da je to vrlo dobar zakon." ⁸³

-. Prodavateljevo pravo je takovo, da ima pravo na stoppage in transit iako je roba bila prodana dalje trecoj osobi i placena, ali teretnica nije bila stvarno prenešena i ako transitus nije završio,

-. Prodavateljevo pravo na zalog ili na stoppage in transit nije ovisno o bilo kakovoj daljnoj predaji ili davanju u jamstvo od strane kupca, osim ako je prodavatelj pristao na to. Ipak, prijenos teretnice na bona fide kupca uz naplatu, vrijedi i protiv prodavateljevog prava. ⁸⁴ Pravo na stoppage in transit prestaje dakle, kada je teretnica ili drugi papir kojim se prenaša vlasništvo poslan kupcu i ako ga je kupac naplatno prenio na trecu osobu.

-. U predmetu CAHN & MAVER v. POCKETT'S BRISTOL CHANNEL STEAM PACKET CO. ⁸⁵ situacija je bila slijedeca:

Radilo se je o pošiljci bakra, prodavatelji su poslali kupcima mjenicu na akcept zajedno sa teretnicom koja je bila bianco indosirana. Sporazum je bio da vlasništvo nece prijeci dok se ne akceptira mjenica. Kupac je bio insolventan, nije akceptirao mjenicu. ODLUKA: Cinjenica da je poslana teretnica bianco indosirana sprijecila je daljne pravo na stoppage in transit. Bila bi promašena svrha zakona ako bi prodavatelj, koji ju je sam predao u ruke kupcu, imao pravo prema slijedecem kupcu, koji je u dobroj vjeri, da sa njime rašcišcava sporno pitanje u pogledu namjere sa kojom je prvi kupac uzeo negocijabicni papir u svoj posjed. Zakonodavstvo je svjesno izabralo da izvrši promjenu common law-a prema kojem je prijenos teretnice bez efekta, ako osoba koja je prijenos izvršila, nije stvarno bila i vlasnik robe. Zakonodavstvo je malo po malo proširilo krug osoba, koje, imajući posjed, mogu prenijeti vece pravo nego što su ga same imale, i olakšalo je uvjete pod kojima to mogu uciniti.

-. U drugoj pravnoj situaciji, u pogledu daljne prodaje robe koja je založena ili na kojoj je izvršen stoppage in transit treba imati na umu cinjenicu da kupoprodajni ugovor nije raskinut korištenjem prava zalogu ili stoppage in transit i prema tome slijedi da u pravilu preprodaja stvari nije dozvoljena. Ipak, ako unatoc toga, nenamireni prodavatelj proda robu iako je to u vecini slucajeva kršenje ugovora, novi kupac dobiva cvrsti pravni naslov prema originarnom kupcu koji je u docnji. ⁸⁶

- .Nenamireni prodavatelj je ovlašten u slijedecim slucajevima preprodati robu:

- .. Ako je takovo pravo navedeno izricito u ugovoru ⁸⁷
- .. Ako je roba pokvarljiva ⁸⁸

Kada nenamireni prodavatelj obavjesti kupca o svojoj namjeri da preproda robu, a kupac u razumnom vremenskom roku ne plati ili ne ponudi placanje.

U takvim slucajevima može prodavatelj preprodati robu i tražiti naknadu štete radi kršenja ugovora.

ad K-c. INDOSIRANJE TERETNICE ZA JAMSTVO I ZALOG

Jedno interesantno pitanje, ali koje daleko prelazi okvire ove radnje, je pitanje indosiranja teretnice u svrhu, kako engleska terminologija kaže "as a mortgage" odnosno "as a pledge". Ta su dva pojma za kontinentalno pravo dosta teško razumljiva. ⁸⁹ Medutim njihova upotreba nema nekog određenog upliva na stoppage in transit osim ako se ne bi time stvarno prenijelo i vlasništvo robe. ⁹⁰

17. KONACNE PRIMJEDBE

Institut stoppage in transit ima aktuelnost jer je predviden, kako je vec spomenuto i u nizu nacionalnih propisa, zatim u "Uniform Law on the international Sale of Goods" koji je prihvacen na Beckoj Konferenciji od 25. 04. 1964. ^{91- 92} kao i u Konvenciji UN, 1980, - cl.71.

U našem postupovnom pravu ne postoji postupak, kojim bi se brodar, mogao obratiti na sud da sud pozove stranke koje si svojataju pravo na robu (prodavatelja, vjerovnika i imatelja isprave), da riješe taj problem, po mogucnosti, bez sudjelovanja brodara.

18. U engleskoj praksi postoje izvjesne teškoce kada se teretnica razdijeli putem delivery order-a. U nacelu delivery order ne bi bio document of title, no praksa je ipak dala delivery orderu jednaku vrijednost kao i teretnici, barem u slucaju stoppage in transit. ⁹³

19. OSIGURANJE

Osiguranje robe u toku prijevoza, ne daje pravo prodavatelju jer nije stranka iz ugovora o osiguranju. Medutim ukoliko je prodavatelj izvršio zaustavljanje robe, on stice, posebno pravo na sklapaje osiguranja za rizike koji se mogu pojaviti.

Interesantno je samo spomenuti ovdje da se prema engleskoj praksi osiguranja može osigurati cak i rizik kupca za slucaj stoppage in transit. ⁹⁴

20. PRODAJA ROBE KOJA JE ZAUSTAVLJENA

Prodavatelj ne stice pravo da proda zaustavljenu robu, osim ako je u osnovnom ugovoru zadržao takovo pravo. No

prodavatelj stice založno pravo, kao i pravo na naknadu dodatne štete. Ukoliko nije zadržao pravo na preprodaju, tada bi prodavatelj morao raskinuti ugovor, obavjestiti o tome kupca, itd. Normalno je da prije toga obavjesti kupca i da mu dodatni razumni rok.

21. DRUGI MEĐUNARODNI PROPISI

Kako je već spomenuto situacija se mijenja ako se na konkretnu situaciju imaju primjeniti inozemni propisi, bilo uslijed toga što su stranke tako ugovorile, bilo u slučaju ako primjenom legis fori, dolazi do primjene strano pravo.

Primjena stranog prava može doći kod kupoprodajnog ugovora i kod prijevoznog ugovora, ili kod oba. Ovisiti će o konkretnom propisu da li predviđa stoppage in transit.

Nemoguće je obuhvatiti sve zakone koji se primjenjuju na kupoprodaju i na prijevoz, pa će se prikazati samo neke međunarodne propise ili dogovore, koji se najčešće sreću u praksi.

22. JEDNOBRAZNI ZAKON O MEĐUNARODNOJ PRODAJI TJELESNIH POKRETNIH STVARI - 01.07.1964 - (Haški JZ)

Kako je već naprijed spomenuto Haški JZ u svom čl. 73 propisuje uvjete za institut stoppage in transit.

Isticem da Haški JZ govori samo o prodavatelju.⁹⁵

U biti je efekat propisa JZ sasvim sličan efektu iz čl. 477 ZOO.

Haški JZ nije ratificiran u R. Hrvatskoj.

23. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O UGOVORIMA U MEĐUNARODNOJ PRODAJI STVARI, BEC 11.04.1980.⁹⁶

Ova Konvencija propisuje u čl. 71. prava u vezi sa institutom i to pravo daje prodavatelju,⁹⁷ i izricito navodi da se taj propis odnosi samo na prodavatelja i kupca.

Strana koja odlaže izvršenje svoje ugovorne obaveze dužna je o tome odmah obavjestiti drugu stranu.

Buduci je ova Konvencija promulgirana u R. Hrvatskoj, to je temeljem čl. 134 Ustava iznad zakona. Prema tome u slučaju ako problem o stoppage in transit nastane u situaciji kada bi Konvencija trebala biti primjenjena ZOO ili koji drugi zakon ne bi došao do primjene odn. kao temelj sudske odluke, jer bi trebalo primjeniti Konvenciju u tekstu koji je promulgirana. To bi trebalo primjeniti, mislim, i na PZ.

Praksa naših sudova, koja koleba kod primjene čl. 134 Ustava, mogla bi zapravo u sporu, dovesti do neželjenih problema.

Možda bi o tom problemu trebalo razmisliti.

Konvencija zahtjeva za korištenje prava, da "postane jasno da druga strana neće izvršiti bitan dio svojih obaveza" i to

kao posljedicu "ozbiljnog nedostatka sposobnosti za izvršenje ili kreditne sposobnosti," ili "ponašanja u pogledu priprema za izvršenje ili izvršenja ugovora. "

24. MEĐUNARODNA KONVENCIJA O PRIJEVOZU ROBE NA ŽELJEZNICAMA (CIM) OD 25. 02.1961.

Promjene ugovora o prijevozu određene su u Glavi III, cl. 21. i to pravo je dato pošiljatelju u pravcu da zahtijeva:

- da mu se roba vrati još u otpravnoj stanici da se roba na putu zaustavi
- da se izdavanje robe odgodi
- da se roba izda nekoj drugoj osobi a ne primatelju oznacenom u tov. listu.
- da se roba izda u nekoj drugoj stanici a ne onoj naznacenoj u tov. listu
- da se roba vrati u otpremnu stanicu.

U st.4. određeno je kada se gasi pravo pošiljatelja, iako ima duplikat tov. lista i to :

- cim je primatelj podigao tov. list
- cim je primatelj preuzeo robu
- cim je primatelj iskoristio svoja pava iz cl. 16.st.4.
- ako je primatelj prema cl. 22 ovlašten zahtijevati izmjenu ugovora o prijevozu, cim je roba prešla na carinsko podrucje uputne zemlje.

25. KONVENCIJA O UGOVORU ZA MEĐUNARODNI PRIJEVOZ ROBE CESTOM (CMR), 19.06.1956.

Cl. 12. st.1. i 2. CMR, govore o "POŠILJATELJU", što je i logično, jer ga je lako identificirati, budući da u cl. 6.st.1.t.b., određuje da u tovarnom listu mora biti naznačen pošiljatelj. Njegovo je pravo da:

- robu zaustavi
- promijeni mjesto odredišta
- izda nalog da se roba preda drugom primatelju od onoga koji je u tov. listu.

Pošiljateljevo pravo prestaje kada je drugi primjerak tov. lista predan oznacenom primatelju, ili kada primatelj izvrši svoje pravo u smislu cl. 13. st.1. CMR.

26. KONVENCIJA ZA IZJEDNACENJE NEKIH PRAVILA KOJA SE ODNOSE NA MEĐUNARODNI PRIJEVOZ ZRACNIM PUTOM - 1929 ⁹⁸

Konvencija u cl. 12. određuje da pošiljatelj ima pravo da raspolaže sa robom na način :

- da je povuce vec u zracnoj luci polaska ili u luci odredišta
- da je zadrži u toku puta prilikom sletanja zrakoplova

- da odredi njezino izdavanje u mjestu odredišta ili u toku puta nekom licu koje nije u tov. listu oznaceno kao primatelj,
- da zahtjeva vraćanje u polaznu zračnu luku. Zanimljiv je st.4. koji određuje da pošiljatelj gubi svoje pravo, kada primatelj isto stekne u smislu cl. 13., no ako primatelj odbije prijem bilo tov. lista bilo robe, ili ako se primatelj ne može pronaci, pošiljatelj ponovno stice pravo raspolaganja.

Iz dikcije st.2. može se zaključiti da pošiljatelj mora dati zahtjev prevozniku.

27. ZAKLJUČAK.

Uspoređujući naše propise i međunarodne, može se konstatirati da postoje izvjesne razlike u određivanju osobe koja ima pravo na davanje zahtjeva, pa i neka druga pitanja koja se nameću sama od sebe.

Tako :

ZOO u cl. 477 govori o "prodavatelju". Jednako i engleski propisi, Haški JZ i UN konvencija.⁹⁹

Naši propisi o željeznicama i CIM govore o pošiljatelju.

Propis o zračnom prijevozu također govori o pošiljatelju.

Jednako i naš propis i CMR za cestovni prijevoz, govore o pošiljatelju.

PZ pak govori o "vjerovniku".

Zatim, neki izricito propisuju da se zahtjev mora dati pismeno, a neki ne spominju ništa u tom pravcu, neki propisi izricito kažu kome se mora dati zahtjev, dok drugi to ne čine.

Ukoliko se smatra da se cl. 477 ZOO ne primjenjuje na prijevoze morem, onda se od svih propisa izdvaja Pomorski Zakonik, koji je zapravo najnoviji. Ako se pod pojmom "vjerovnik" razumijeva i "prodavatelj", onda je PZ obuhvatio veći niz osoba. Međutim, određujući da se mora isposlovati privremenu mjeru, ako se pod vjerovnikom podrazumijeva prodavatelj, onda je on u slabijem položaju nego prodavatelj/pošiljatelj čija se roba vozi željeznicom, cestom, zrakoplovom itd.

END NOTES

(1)Nekada je bio uobicajen izraz *stoppage in transitu*, kojeg su noviji engleski propisi napustili, izbacivši "u" na kraju rijeci "transit". Vidi Sale of Goods Act, 1979.

(2)cl. 477 u vezi cl. 123 ZOO.

(3)Svakako je obuhvacen slucaj iz cl. 472 ZOO, ali, treba razlikovati kada je roba poslata u mjesto odredišta u kojem treba biti predata kupcu. U tom slucaju postoje dvije temeljne situacije: a). kada je poslana radi predaje u mjestu odredišta i tada može prodavatelj samo obavjestiti vozara da ne izruci stvar kupcu, jasno ako je ugovorena predaja stvari prije isplate cijene. b). kada je ugovoreno ili se po zakonu smatra da je predaja vec izvršena urucenjem stvari vozaru ili osobi koja organizira prijevoz, jer je tada predaja izvršena. Zakonodavac nije propisao kako je prodavatelj poslao, da li vlastitim prijevoznim sredstvom, ili putem vozara kojeg je prodavatelj sam angažirao. Može međutim biti da je vozara angažirao kupac, i izgleda sporno da li u takovom slucaju prodavatelj može (uspješno) nastupiti, osim ako prodavatelj ipak ima u rukama ispravu bez koje vozar ne može predati robu. Ako je prijevozno sredstvo vlasništvo kupca sporno je da li prodavatelj može sprijeciti isporuku.

Vidi Perovic-Stojanovic, Komentar ZOO, 65.

(4)Vizner-Bukljaš, Komentar ZOO, str. 1575:" *Iznimno ce moci ako dokaže da je imalac teretnice prilikom sticanja znao da je kupac prezadužen i da zbog toga prenosi teretnicu na nj.*"; Cigoj, Obligacijska razmerja, 436: "*Tudi proti tretjemu pa lahko prodajalec uveljavlja pravico, s katero stvar zasleduje, ce tretji ravna nepošteno oziroma ce bi tretji vsaj moral vedeti za kupcevo pravico...*"; Perovic-Stojanovic, Komentar ZOO, II., 66:

(5)Kada dakle netko ima posjed stvari ali ih drži kao posjednik «*nomine alieno*».

(6)Lukšić, Sprecavanje Izrucenja Otposlane Stvari u Pomorskoj Kupoprodaji, Privreda i pravo, 1984, br. 1-2, str. 30 i sl.

(7)Lukšić, op.cit. str. 31., gdje se poziva na cl. 324-335 ZPP; § 284-304 Gradanskog zakonika SR Njemacke, cl. 102-109 švicarskog Obveznog zakonika. Dodaje da se za vršenje prava zaustavljanja robe in transitu ne traži da je kupac kriv za svoju nastalu nesolventnost.

(8)Lukšić, op.cit.str.32.

(9)N.N.44/96 Zakon je stupio na snagu 1. siječnja 1997.

(10)Zakon o prisilnoj nagodbi, stecaju i likvidaciji. NN 53/1991 - (S.l. SFRJ 84/89), cl. 111.

U prijašnjim propisima nakon otvaranja stečajnog postupka bilo je propisano jedno posebno pravo koje je zakon nazivao pravo na potragu stvari. To pravo je imao prodavatelj, kojem kupovna cijena nije isplaćena u cijelosti i on je mogao tražiti da mu se vrati roba koja je iz drugog mjesta poslana dužniku prije dana otvaranja stečajnog postupka a koja roba nije do dana otvaranja tog postupka prispjela u određeno mjesto odnosno ako je do tog dana dužnik nije preuzeo. Ovo je pravo dolazilo u obzir samo u slučaju tzv. distancione kupnje. Pravo na potragu su imali prodavatelj i komisionar za prodaju robe i to pravo je u stvari bilo pravo na izlučenje stvari koje još nisu ušle u stečajnu masu. Dakle vrlo slično cl. 477 ZOO.

(11) Zakon o pomorskoj u unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, 1981, Triva i dr. , str. 411.

(12) Vidi br. 3 teksta.

(13) Vidi br.21 - 26 teksta.

(14) " *Lordovi smatraju da, vjerovnik koji bi trebao primiti platež ima mogućnosti da sazna o okolnostima iz kojih bi običan poselovan covjek mogao zakljuciti da je dužnik u nemogućnosti da ispuni svoje obaveze i prema, tome vjerovnik zna, u smislu zakona, da je dužnik insolventan.*(1892) A.C. 287 (P.C.) na str. 299, cit. prema Bartle, Introduction to Shipping Law, 11 ed. (1963) str. 32.

(15) Cl. 992 biv. ZPUP govori o "predlagacu privremene mjere".

(16) Ostavljan» po strani problem da li je brodar treca osoba u smislu propisa i da li je uvijek brodar taj koji je ovlašten na vozarinu ili na pr. kod time chartera gdje pravo na vozarinu može imati i charterer koji je sklopio ugovor o prijevozi stvari sa trecom osobom.

(17) Ovršni zakon cl. 296 i 297 (biv.ZIP cl. 265 i 226). Sudovi su vrlo zahtjevni u procjeni uvjeta iz ZIP. Na primjer u pogledu opasnosti VPS H., u predmetu II-PŽ-2917/90 u odluci od 23.10.1991, navodi:" za sud nisu dovoljne objektivno postojece cinjenice, kao primjerice da se je radilo o potraživanju veceg obima, postojanju više vjerovnika, trajnijoj nelikvidnosti dužnika.....ili da izvršenje zahtjevaju više vjerovnika....."

Vidi i Ivkovic, Privremene mjere osiguranja na brodu, 1994, str. 10 i sl., i 974-01, 974-06 A.B.C. str. 73, notu 16.

(18) Lukšic, op.cit., str.33. - smatra da cl. 477 ZOO, ostaje na snazi za prodavatelja, unatoc propisa cl. 988 PZ. Vidi i str. 35 : ".....sedes materiae za (stoppage) in transitu, nalazi se....u Zakonu o obveznim odnosima....."

(19) Možda bi trebalo u kakovom buducem komentaru o PZ, uz

cl. 988, izostaviti da se radi o institutu *stoppage in transitu*.

(20) Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu NN br. 87/97, cl.44.

(21) Zakon o prijevozu u cestovnom prometu - NN 36/98, Cl. 136 i sl.

(22) Zakon o obaveznim i osnovnim materijalno pravnim odnosima u zračnoj plovidbi - Sl.l. SFRJ 22/77, 12/85 - N.N.53/91, cl. 67 i sl.

(23) Zahtjev prodavatelja mora biti upućen prema osobi koja ima stvari kod sebe, a to može biti, već prema okolnostima slučaja, prijevoznik, skladištar, eventualno agent, špediter itd.

(24) Propis koji predviđa *stoppage in transit* na određeni način.

(25) biv. cl. 1000 biv. ZPUP, Triva. komentar, str. 414 : " Sporazum o izboru prava može biti izricit (pismen ili usmen), a može se izvoditi iz konkludentnih cina, tj. ponašanja stranaka koje upućuje na njihovu namjeru." Dakle i određivanje mjesta arbitraže, mogao bi se shvatiti kao "ponašanje" stranaka, jer, konačno, teško je očekivati od arbitara u Londonu da poznaju i primjenjuju jedno strano pravo. Stranke iz ugovora o plovidbenim ugovorima, baš biraju arbitražu u Londonu, zbog činjenice izvršnog poznavanja pomorske prakse arbitara u Londonu. Vidi i ostali komentar na str. 414.

(26) cl. 73 Haški jednoobrazni zakon o međunarodnoj prodaji tjelesnih pokretnih stvari 1964 (dalje u tekstu Haški J.Z.)

Cl. 72. glasi: " U slučaju kad je prema ugovoru potrebno da se izvrši prijevoz stvari i kad se prema cl. 19. st.2. isporuka ostvaruje predajom stvari prevozniku, prodavatelj može odgoditi otpremu stvari do isplate, ili izvršiti otpremu stvari tako da zadrži pravo da raspolaže njom za vrijeme prijevoza. U ovom drugom slučaju on može zahtjevati da stvar ne bude predata kupcu u mjestu odredišta dok ne isplati cijenu, a kupac nije dužan isplatiti cijenu prije nego što je imao mogućnost da pregleda stvar.

Cl. 73. st.1. Svaka strana može odgoditi izvršenje svojih obveza kadgod se, poslije zaključenja ugovora, pokaže da je privredna situacija druge strane tako teška, da ima opravdanih osnova za bojazan da ona neće izvršiti neki bitan dio svojih obveza.

st.2. Ako je prodavatelj već otpremio stvar prije nego se otkrije privredna situacija druge strane opisana u st.1. ovog člana, on može spriječiti predaju stvari kupcu čak i kad ovaj ima u rukama neki dokument kojim

se stvar može dobiti.

st.3. Međutim, prodavatelj ne može spriječiti predaju ako istu zahtjeva neka treća osoba koja je uredan imatelj dokumenta koji mu daje pravo da dobije stvar, osim ako dokument sadrži rezerve u pogledu učinka njegovog prijenosa, ili ako prodavatelj dokaže da je imatelj dokumenta kad ga je pribavljao postupio svjesno na štetu prodavatelja." Konvencija UN o ugovorima u međunarodnoj prodaji stvari, Bec, 1980

(27) U literaturi spominje se: Cehoslovački zakon međunarodne trgovine (cl. 363-365); Skandinavski zakon kupovini i razmjeni pokretnih stvari (cl. 39) ; Engleski zakon o prodaji dobara (cl. 44-46); Vidi i cl. 1685 Talijanski Codice civile.

Američki Uniform law 1962 (cl. 2-705); Cl. 2-705 SAD Jednoobrazni trgovački zakon :

(1) Prodavatelj može zaustaviti isporuku robe koja se nalazi u posjedu vozara ili drugog depozitara kad otkrije da je kupac platežno nesposoban (cl. 2-702). Prodavatelj može zaustaviti isporuku vagona, kamiona, aviona ili kakvu drugu veliku brzovoznu ili sporovoznu pošiljku, ukoliko kupac odustane od ugovora, ili ne izvrši prispjelo plaćanje prije isporuke, odnosno ukoliko je prodavatelj po nekom drugom odnosu ovlašten da zadrži robu ili da zahtjeva njezino vraćanje.

(2) U odnosu na takvog kupca prodavatelj može zaustaviti isporuku sve dok

- a). kupac robu ne primi; ili dok
- b). ma koji depozitar, izuzev vozara, ne potvrdi kupcu da robu drži za kupcev račun; ili dok
- c). vozar koji je primio robu iz pretovara ili koji se pojavljuje kao skladištar ne potvrdi kupcu da robu drži za njegov račun; ili dok
- d). kupac pravnim poslom ne stekne kakav prenosivi stvarno-pravni papir od vrijednosti koji glasi na tu robu.

(3) a). Da bi zaustavio isporuku, prodavatelj mora obavjestiti depozitara tako da ovaj bude u mogućnosti da s razboritom pažnjom spriječi isporuku robe:

- b). pošto primi ovakovo obavještenje, depozitar mora robu držati i isporučiti prema prodavateljevim nalogima s tim što je prodavatelj u obvezi da depozitaru naknadi sve nastale troškove, odnosno štetu;
- c). vozar koji je izdao neprenosivu teretnicu nije dužan da postupi po nalogu za zaustavljanje isporuke sve dok mu se taj papir ne uruci;

d). vozar koji je izdao neprenosivu teretnicu nije dužan postupiti po nalogu za zaustavljanje isporuke, ukoliko je takav nalog primio o neke druge osobe a ne od pošiljatelja."

Vidi i : Novela ogz. : § 1052; Opci imovinski zakon Crne Gore cl. 224.

Treba spomenuti da talijanski Codice della Navigazione nema uopce spomena o stoppage in transitu, ali nema niti neki propis slican cl. 988 PZ. Postoji u Codice civile cl. 1685, koji se ali odnosi na prijevoz po kopnu, a prema kojem je moguće dati t.zv."controordine".

Bilo je pokušaja u talijanskoj doktrini još rane 1936 godine (Bigiavi, " *Efficacia del sequestro di merci viaggianti coperte di polizza di carico all' ordine*", - Riv. dir.nav. 1936, I, 51), koji je izrazio mišljenje o mogućnosti, kako je on nazvao, *stoppage attenuato*, neceg adekvatnog stoppage in transitu, engleskog prava (tada s. 44. Sales of Goods Act 1893), medutim to mišljenje Bigiava, proglasio je En. Righetti kao institut koji je ⁿ *ignoto all' ordinamento italiano*" (Dir. mar. 1989, 807, komentar uz presudu INTERCONTINENTAL CONSOLIDATED Co. c. NIGERIAN PETROLEUM CORP. e AGIP S.P.A., Trib. di Taranto, 18.04.1987.).

Medutim doktrina sumnja i kasnije, da li se to može primjeniti na prijevoz morem : "...e' dubbio che, nel silenzio del codice della navigazione, tale risorsa difensiva sia cio-nondimeno esercitabile dal venditore-caricatore, soprattutto in casi di avvenuta emissione di polizza di carico, specie nominativa." - Boglione, Vendita di cose da trasportare: consegna e titolarita dell'azione indennitaria nelle vendite marittime, Dir.Mar. 1996, 14.

Vidi : KINO NODBGAL B.r.l. c. GIBISPED S.a.s., Trib. di Genova 20.05.1981. Dir.Mar. 1981, 257. ;

"*Il diritto di controordine non puo essere esercitato senza la presentazione della polizza di carico per relative annotazioni*". (ovo se mišljenje poziva na cl. 1685 cod. civ. i cl. 450 cod.nav., ali se ne odnosi na cisti pojam stoppage in transit nego na pravo da se promjeni primatelj, općenito.

Vidi : Sale of Goods Act, 1979, s. 44.

(28)Black's Law Dictionary, 1951. str. 1588 i sl..STOPPAGE IN TRANSITU

"*The act by which the unpaid vendor of goods stops their progress and resumes possession of them, while they are in course of transit from him to the purchaser, and not yet actually delivered to the latter.*

The right of stoppage in transitu is that which the vendor has, when he sells the goods on credit to another, of resuming the possession of the goods while they are in possession of a carrier or middleman, in transit to the consignee or vendee, and before they arrive into his actual possession, or the destination he has appointed for them on his becoming bankrupt and insolvent. (2 Kent, COMM. 702).

The right to which an unpaid vendor to resume the possession, with which he has parted, of goods sold upon credit, before they come into the possession of a buyer who has become insolvent, bankrupt, or pecuniarily embarrassed. (Inslee v. Lane, 57 N.H., 454.)

The right of stoppage in transitu continues during the transitus, that is, until the goods are delivered by the carrier to the buyer, or possession, actual or constructive, is taken by the buyer. (M. Degaro Co. v. Cleveland C.C. & St. L. Ry. Co., 123 Ohio St. 179, 174 N.E. 587, 590.)."

Dir.Mar. 1996, 4., Angelo Boglione, op.cit. 4.

"...consegna,(2) intesa come trasferimento del potere di disposizione possessoria tra TRADENS e ACCIPIENS, la vendita di cosa da trasportare registra l'inserimento del vettore tra venditore e compratore. Il vettore diviene detentore per effetto del contratto di trasporto con obbligo di effettuare la consegna materiale a destino all'acquirente; questi, peraltro, e' considerato dal legislatore possessore, in senso giuridico e mediato (solo animo), fin dal momento della con-segna della cosa al vettore."

(2)

A. Dalmartello, La consegna della cosa., Milano, 1950, p. 45.

"8. Il diritto inglese accorda il diritto di stoppage in transitu al venditore che non abbia ricevuto il prezzo dall'acquirente qualora questi, oltre che inadempiente, sia insolvente e cioe' (secondo il disposto del Sale of Goods Act) abbia cessato i pagamenti e sempre che le merci siano ancora «in course of transit"(24)

Fridman, Sale of Goods, 1966, p. 271; Sassoon, CIF and FOB Contracts, London (1975) p. 527.

(29) Sale of goods Act 1979, odreduje:

s.44 "Subject to this Act, when buyer of goods becomes insolvent the unpaid seller who has parted with possession of the goods has the right of stopping them in transit, that is to say, he may resume possession of the goods as long as they are in course of transit, and may retain them

until payment or tender of the price."

s.45 "(1) Goods are deemed to be in course of transit from the time when they are delivered to a carrier or other bailer or custodian, for the purpose of transmission to the buyer, until the buyer or his agent in that behalf, takes delivery of them from such carrier or other bailey or custodian.

(2) If the buyer or his agent in that behalf obtains delivery of the goods before their arrival at the appointed destination, the transit is at the end.

(3) If, after the arrival of the goods at the appointed destination, the carrier or other bailey or custodian acknowledges to the buyer or his agent, that he holds the goods on his behalf and continues in possession of them as bailey or custodian for the buyer or his agent, the transit is at an end, and it is immaterial that a further destination for the goods may have been indicated by the buyer.

(4) If the goods are rejected by the buyer, and the carrier or other bailey or custodian continues in possession of them, the transit is not deemed to be at an end, even if the seller has refused to receive them back.

(5) When the goods are delivered to a ship chartered by the buyer it is a question depending on the circumstances of the particular case whether they are in the possession of the master as a carrier or as agent to the buyer.

(6) Where the carrier or other bailey or custodian wrongfully refuses to deliver the goods to the buyer or his agent in that behalf, the transit is deemed to be at an end.

(7) Where part of delivery of the goods has been made to the buyer or his agent in that behalf, the remainder of the goods may be stopped in transit unless such part delivery has been made under such circumstances as to show an agreement to give up possession of the whole of the goods."

s.46 "(1) The unpaid seller may exercise his right of stoppage in transit either by taking actual possession of the goods or by giving notice of his claim to the carrier or other bailey or custodian in whose possession the goods are.

(2) The notice may be given either to the person in actual possession of the goods or to this principal.

(3) If given to the principal, the notice is ineffective unless given at such time and under such circumstances that the principal, by the exercise of reasonable diligence, may communicate it to his servant or agent in time to prevent a delivery to the buyer.

(4) When notice of stoppage in transit is given by the

seller to the carrier, or other bailey or custodian in possession of the goods, he must redeliver the goods to, or according to the direction of, the seller; and the expenses of the redelivery must be borne by the seller."

s. 47 "(1) Subject to this Act, the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is not affected by any sale or other disposition of the goods which the buyer may have made, unless the seller has assented to it."

(2) Where a document of title to goods has been lawfully transferred to any person as buyer or owner of the goods, and that person transfers the document to a person who takes it in good faith and for valuable consideration, then

-

a). if the last-mentioned transfer was by way of sale the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is defeated; and

b). if the last-mentioned transfer was made by way of pledge or other.

TRUNCATED: Strucan izraz u engleskom za PRESTANAK je "Defeasance», koji je definiran kao:" An instrument accompanying a bond, recognizance, or judgment, containing a condition which, when performed, defeats or undoes it. (Black's Law Dictionary, 4.ed. 506.)s

(31) /1916/ 2 K.B.570,580,/R.P.C./

(32) Dr. Lushington. *The Tigress* (1863) 32. L.J.Adm.101

(33) Schotsmans v. Lancashire and Vorkshire Ry, (1865) L.R.1 Eq.349

(34) "Vilnhurst v. Bowker (1843) 7 Man. & G. 882; Scott N.R. 571.

(35) "Slater's Mercantile Law, IV.ed. (1965) str. 239.nota 1.

(36) Osborne, A Concise Law Dictionary, V.ed. (1964) str. 171

(37)(1892) A.C., 287 (P.C.) na str. 290, citirano prema Bartle, Introduction to Shipping Law, II ed. (1963), str. 33.

(38) prema Scrutton. On Charter parties XVII ed. , (1964), str. 183.

(39) "Consideration", u common law sistemu u glavnom odgovara pojmu kauze (osnova) u pravnim sustavima koji se baziraju na rimskom pravu (Dr.J.Vilus, Jednoobrazni trg. zakon SAD, 1966, str. 412, nota 10.) Vidi i Pallua, Specificni instituti anglo-americkog gradanskog i privrednog prava, 1962, st. 68.

(40) KEMP v. FALK, Aspinall's, Vol.5., str.1. : Prodavatelj

je prodao robu kupcu, tako da je vlasništvo prešlo na kupca i roba je poslana na G., kao primatelja. Kupac je indosirao teretnice na banku, kao garanciju za predujam. G. je prodao robu P-u sa klauzulom "po dolasku". Kupac je tada pao u stečaj i prodavatelj je dao nalog zapovjedniku da zadrži robu in transitu. P. je platio kupovnu cijenu G-u. ali kupovna nije stigla do kupca. Roba je bila isporučena P-u od strane zapovjednika, nakon što je P. predocio zapovjedniku potvrdu potpisanu od G-a, da je kupovna plaćena. G. je platio kupovnu banci, koja je nakon što je naplatila svoje potraživanje platila ostatak kupcevom stečajnom upravitelju. ODLUKA: da je transakcija sa P-om, buduci da nije bila izvršena uz predaju tj. prijenos tradicionalnog papira, prenijela samo toliko prava koliko je kupac mogao prenijeti, a ne i zakonsko vlasništvo na robu, stoga je prodavateljevo pravo na stoppage in transitu ostalo, te je stoga trebalo predati prodavatelju ostatak novca plaćenog od P-a, nakon što je namirena banka, a ne kupcevom upravitelju stečaja, jer je prodavatelj bio ovlašten da zadrži robu protiv P-a, nakon što je namirio banku. Vidi i Colinvaux, Carriage by sea (Carver), 1963, str. 918, nota 55.

(41) - Ex p. GOLDING, DAVIS fc Co. 1880 13 Ch. D. 628.

V. je predao robu P-u, da se utovari f.o.b. u X-u. P. je preprodao robu G-u i izvadio teretnicu G-u. Dok se je roba nalazila na brodu u X-u, P. je obustavio plaćanja. V. je dao nalog zapovjedniku da izvrši stoppage in transitu. G. tada još nije platio kupovniku P-u. Odluka: da V. ima pravo da bude isplaćen iz iznosa kojeg duguje G. P-u, (citirano prema Scrutton, op.cit. 186. ali vidi tamo notu "h" jer izgleda da je stav drugaciji nego u KEMP v. FALK. (vidi i notu 40 ovdje.

(42) Phels v. Coaber (1885) 29 Ch. D. 813, cit. prema Rankig, Spicer and Pegler's, Mercantile Law (1985) str. 146.

(43) United States Steel Co. v. G.W.Ry (1916) 1.A.C. 189

(44) Oppenheim v. Russel (1802) 3 B. & P. 42; United States Steel Co. v. G.V. Ry (1916) 1. A.C. 189.

(45) Spalding v. Ruding (1846) 6 Beav. 376

(46) Berndtson v. Strang (1868) L.R. 3 Ch. 588; L.R 4.Eq.481.

(47) The Tigress (1863) 32 L.J. Adm. 97.; Pontifex v. Midland Ry. (1877) 3 Q.B.D. 23.

(48) Dr. Lushington The Tigress. Vidi s. 46(4) Sale of Goods Act 1979.

(49) Cit. prema Chance's op.cit., str. 341.

"Interplead" - "When a person is in possession of a property

in which he claims no interest, but to which two or more other persons has claim, and he, not knowing to whom he may safely give it up, in sued or expect to be sued by one or both, he can compel them to interplead : i.e. to take proceedings between themselves to determine who is entitled to it....This is called "Stakeholder interpleader". Similarly, when any goods, etc. taken in execution by a sheriff are claimed by a third person, the sheriff may apply for interpleader relief." - Cit. prema: A Concise Law Dictionary, P.G. Osborne, -1964, str. 172/173.

INTERPLEADER - it often happens that people come into possession of property in which they themselves have no interest but which more than one person claims. Vidi Mitchell The Businessman's Lawyer and Legal Lexicon (1965) str. 425(426).

Vidi i 61. 7-603: Jednoobrazni trg. zakonik SAD, 1966, str. 297.

(51) *Verschure's Creameries v. Hull & Netherlands SS. Co. (1929), 2 K.B. 608. - Tužitelj jc predao robu tuženom radi prijevoza u Manchester, a roba je bila prodana jednoj trecnoj osobi. Dok se je roba nalazila in transitu, tužitelj je zaustavio robu, no uslijed neke greške u uredu tuženog roba je ipak bila predana primatelju - kupcu. Tužitelj je tužio primatelja - kupca, ali kada presuda nije mogla biti izvršena, tužio je sadašnjeg tuženika za naknadu štete. ODLUKA: tužbeni zahtjev se odbija sa obrazloženjem da kada bi bio tužitelj najprije tužio sadašnjeg tuženog da bi uspio sa tužbenim zahtjevom, medutim, kada je priznao isporuku kupcu kao ovlaštenu isporuku ne može sada prom-jeniti svoje nišljenje i smatrati da je isporuka bila neovlaštena. Cit. prema Slater's Mercantile Law, XV ed. (1965), 238.*

(52) *United States Steel Products Co. v. Great Western Rail Co. (1916). 1 A.C., 189. cit. prema Steven's, Mercantile Law, XIV ed« (1965), 236 pod b).*

(53) *Chorley and Giles, Shipping Law, III.ed. (1952), str. 171.*

(54) *Scrutton, op.cit., str. 195.*

(55) *Gibson v. Caruthers, (1841) 8 M. and W.. str. 341. cit. prema Bartle, Introduction to Shipping Law, III ed. (1963), str. 32.*

(56) *Vidi Osborn, op. cit. str. 320*

(57) *Booth SS Co. v. Cargo Fleet Iron Co.. /1916/ 2 K.B. 570. Roba je bila poslana brodom za Tutoyu, Brazil time da se tamo prekrca i rijekom preveze u Paranahyba. Prodavatelji su izvršili stoppage in transit prije dolaska u Tutoyu, ali nisu htjeli dati daljne odredbe u pogledu robe. Brodovlasnik je iskrcao teret u Tutoyi. Vozarina*

nije bila placena. Sud je odredio placanje vozarine od strane prodavatelja i zauzeo stajalište da je putovanje završilo u Tutoyi i da brodovlasnik ima pravo na punu vozarinu. Vidi obrazloženje suca Scrutton. Colinvaux, op.cit. br. 1655, str. 1154.

(58)S.G.A. s. 45,Colinvaux, op.cit. 1982, str. 1152 s. 1651 i dalje i note tamo citirane.

(59)Schotamans v. L. and Y. Ry. (1867) L.R. 2 Ch. App. 332.(cit. prema Scrutton, op.cit. str. 190,. V. je prodao robu P-u i poslao na brod P-a, koji se je nalazio na privezu kao linijski brod. Teretnice su sacinjene tako da se roba može predati P-u ili njegovim ovlaštenicima. ODLUKA: takav nacin sprijecava V-a, da se posluži pravom na stoppage in transitu. Vidi op.cit. str. 908.

(60)Ex p. ROSEVEAR CHINA CLAY Co. (1879) 11 Ch. D. 560 (cit. prema Scrutton. op.cit. str. 190). V. je prodao glinu P-u, isporuka f.o.b. u X. Ukrcana je u X-u na brod cartriran od P-a. V. nije znao odredište broda, teretnice nisu bile izdane niti je P. akceptirao dokumente za kupovninu. ODLUKA: da se glina nalazi u posjedu zapovjednika kao vozara i da stoga V. može zaustaviti robu u toku prijevoza, ako je P. insolventan. (Za puni tekst vidi Aspinall's Vol. 4. str. 144.)

(61) Ex p. Cooper (1979) 11 Ch. D. 68 (cit. prema Scrutton, op.cit. str. 191). za cijeli tekst vidi Asp. Vol.4. str. 63.

V. je poslao 100 tona željeznih odlivaka P-u brodom koji je cartrirao V., sa teretnicom u korist P-a ili njegovih ovlaštenika. Prilikom dolaska broda, predano je 30 tona P-u, koji je platio dio vozarine. Tada je V. izvršio stoppage in transitu. ODLUKA: stoppage je u redu za dio tereta koji nije bio predan.

(62) Ex p. Miles (1885) 15 Q.B.D. 39; V. je prodao robu P-u, a P. je bio komisionar G-a iz Jamaike. P. je narucio robu od V-a "sa oznakom E.M. Kingston, Jamaica". V. je znao iz prijašnjeg poslovanja da je takova oznaka bila upotrebljavana od G-a, P. je dao nalog V-u da zapakira robu, stavi oznake kao gore i proslijedi iz Q-a u Southampton za prijevoz putem S-a. V. je poslao robu, dodajuci "molimo proslijedite prema uputi". V. je poslao specifikaciju oznaka itd., robe, ostavljajuci rubriku "za primatelja" i "odredištac" neispunjene. Nakon toga je P. pisao da je primatelj C. i da je odredište "Kingston, Jamaica". Roba je bila poslana sa teretnicom na kojoj je oznacen P. kao pošiljatelj. ODLUKA: da je V-ovo pravo na stoppage in transitu prestalo, kada je roba stigla u Q. (cit. prema Scrutton, op.cit. str. 193.).

(63) Ex p. Watsoo (1877) 5 Ch. D. 35. V. je pristao da

proda robu P-u, vukuci mjenice na njega za iznos kupovnine, isporucujuci robu G-u u Z. V. je spakovao robu, prosljedio je u London u balama sa oznakom "Z" i adresiranu na brod "S", koji je brod nominiran od P-a, sa odredištem za Z. Željeznicko je poduzece obavjestilo P-a o dolasku robe u London i navelo "da ostaje roba na njegov nalog i da stoji kod skladištara na njegov rizik", dodajuci "biti ce poslata na brod "S". Roba je bila tako poslata i ukrcana. ODLUKA: transitus je trajao do dolaska robe u Z. pa je V. mogao stoga izvršiti stoppage in transitu u bilo kojem casu prije dolaska. Cit. prema Scrutton.op.cit. str. 193. Za puni tekst vidi Aspinall's. Vol.3.. str. 396

(64) Vrlo jasno stajalište pruža predmet Bethell & Co. v. Clark & Co. (1888) 20 Q.B.D. 615, u kojem je cinjenicno stanje bilo slijedece: Clar & Co. iz Wolverhampton-a prodali su robu firmi Tickle & Co., London. Narudžba nije specificirala mjesto kuda se roba ima poslati, no 28 lipnja 1885, kupci su obavjestili pismeno prodavatelje da se roba isporuci na brod DARLING DOWNB za Melbourn, time da se ukrca na obali zvanj "Bast India" u luci London. Prodavaoci su predali robu željeznickom poduzecu L. & N.W., time da se roba prosljedi na brod i nakon što su agenti željeznice predali robu dobili su od broдача Mate's receipt i poslali ga kupcu. Prodavatelji su culi da je kupac postao insolventan i dali su nalog željeznickoj kompaniji da zaustavi predaju robe na brod pa je željeznicka kompanija obavjestila o tome svog agenta u luci utovara, no bilo je vec prekasno. Brod je nastavio putovanje prema Melbourne-u sa ukrcanom robom, no prije dolaska, prodavatelji su pisali brodovlasnicima (Bethel & Co.) zahtijevajuci robu, koja je njihovo vlasništvo. Kupac je podnio prijedlog za otvaranje stecaja i imenovan je stecajni upravitelj da upravlja masom. Postavilo se je pitanje tko ima pravo na robu: upravitelj stecajne mase ili prodavatelji? Apelacioni sud potvrđujuci presudu Queen's Bench Division, naveo je da je prodavateljevo pravo da zaustavi robu u transitu na snazi sve do dolaska robe u Melbourne i prema tome prodavatelji imaju pravo na robu. Sudac Lopes, rekao je: "da je roba u meduvremenu stigla na odredište, te da ceka na nove naloge da ih se stavi u pokret, da se dade nalog za novo odredište i da je roba bez takovog naloga ostala na licu mjesta, tada se smatra da je transitus završen. Medutim tamo gdje je određeno mjesto konacnog odredišta robe od strane kupca i saopceno prodavatelju i kada je a fortiori izriciti uglavak u ugovoru o odredištu, transitus nije završen sve dok roba ne stigne na to mjesto. Primjenjujuci ovo pravilo na konkretan slucaj, jedini nalog koji je dat prodavateljima od strane kupca, bio je onaj od 28 lipnja, te rješenje spora ovisi o interpretaciji tog pisma. Ja mogu jedino interpretirati to pismo onako da roba treba biti predana broдарu da je prevezu Melbourne.

Ako je dakle tako, onda ocito, da nije trebalo novih uputa kupca u pogledu dostave robe na krajnje odredište, pa dosljedno tome roba, dok nije stigla u Melbourne, bila je *in transitu* i prema tome je pravo na stoppage *in transitu* bilo na snazi". Cit. prema: Chorley & Tucker's, *Leading Cases on Mercantile Law*, IV, ed. (1962) str. 201.

(65) *Kendal v. Marshal* (1883) II Q.B.D.. 356. Loeffler je kupio robu od Ward & Co. iz Boltona, a da nije ništa bilo rješeno o mjestu isporuke. Nakon toga je Loeffler dogovorio sa tuženom strankom da se roba pošalje brodom iz Garstona u Rouen i o tome obavjestio Ward & Co., da pošalju robu u Garston. Ward & Co., poslali su robu željeznicom u Garston. Željeznica je obavjestila tuženu stranku o dolasku robe u Garston, kao i to da će robu cuvati kao skladištar. Loeffler je na to podnio prijedlog za likvidaciju poslovanja putem poravnjanja. On nije platio robu Wardu & Co. Nakon toga su Ward & Co. zaustavili robu, i tužena je stranka vratila njima robu. Upravitelj mase u likvidaciji tužio je tada tuženu stranku i Ward & Co., za vrijednost robe. U presudi je zauzeto stajalište da je transitus robe završen, kada je roba stigla u Garston i došla u posjed tužene stranke kao špeditera za Loefflera i da je pravo Warda & Co na stoppage *in transitu* bilo već utrnulo, te da je prema tome upravitelj Loefflerove mase ovlašten da primi vrijednost robe. Cit. prema Chorley & Tucker's, op.cit. str. 202.

(66) *Keap v. Ismay Imrie & Co.*, (1909) 14 Com. Cas. 202. P. komisionar. dobio je nalog od klijenata u Australiji da kupi robu. P. je sklopio ugovor sa V. i pet drugih prodavatelja u Manchesteru, ne imenujuci kupce u Australiji. Roba je trebala biti isporučena u Manchesteru. P. je dao nalog prodavateljima da proslijede robu I.-u & Co., Liverpool (to su bili agenti broda "S" a ujedno i špediteri) radi krcanja na "S" sa odrediffem Adelaide. P. je takoder pisao I. & Co., dajuci nalog da otpreme robe svih šest prodavatelja, na jednoj teretnici, po nalogu P. Roba je ukrcana i brod "S" je otplovio. P. je postao insolventan. V. pokušavajući zaustaviti robu *in transitu*, dao je garanciju I. & Co., dobio je odvojenu teretnicu za njegovu robu i preuzeo robu u Australiji. ODLUKA: da je V. imao pravo na stoppage *in transitu*. Cit. prema Scrutton, op.cit. str. 193.

(67) *Ex p. Gouda* (1872) 20 W.R. 981. - V. je prodao ulje P-u i proslijedio ga putem vozara u Z. Prilikom dolaska u Z. vozar je obavjestio P-a, koji je potpisao prijem u knjigama vozara. ODLUKA: da je transitus bio završen. Cit. prema, Scrutton, op.cit. str. 194.

(68) *Ex p. Barrow* (1877) 6 Ch. D. 783 - V. je prodao robu P-u, koji je živio u Z. i proslijedio robu u Z., brodom. - B. je bio agent broda ali je obicno cuvao robu na rizik i

po nalogu primatelja. U ovom slučaju nije dobio nalog jer je P. bio pod stečajem, koji je počeo prije dolaska robe. V. je dao nalog B-u da zadrži robu. ODLUKA; transitus nije bio završen predajom robe B-u, koji nije mogao biti agent P-a, bez naloga P-a.

(69) Coventry v. Gladston (1868) L.R. 6 eq. 44. - V. je prodao robu P-u i proslijedio robu brodom. P. je založio teretnicu I-u i nakon toga pao u stečaj. Kada je brod stigao u Temsu, I. je platio vozarinu agentu broda i dobio dozvolu za preuzimanje tereta (nulla osta, BEZ ZAPREKE). Prilikom predocjenja tog dokumenta brodu, prije početka iskrcajnih operacija, I-u je receno da će robu dobiti cim se dode do robe. Međutim prije iskrcaja V. je dao nalog za stoppage. ODLUKA; da transitus nije bio završio temeljem transakcije izvršene po I-u i da je V. ovlašten na stoppage. Cit. prema Scrutton, op.cit. str. 194.

(70) Bethle v. Clarl (1887) Cit. prema Slater's op.cit. str. 237.

(71) Kemp v. Ismay /1909/ 14 Com.Cas. 202,205, Bethel c. Clark /1888/ 20 Q.B.D. 615, 617.

(72) Golding v. Davies & Co., re Knight /1880/ 13 Ch.D. 628; Bethel c. Clark /1888/ 19 Q.B.D. 553; 20 Q.B.D. 615.

(73) Rosevear China Clay Co. /1879/ 11 Ch.D. 560., Reid v. J.B. Snowball Co. /1904/ 7 Sess.Cas. Sth Series 35•

(74) Fowler v. Kymer; Bothlingk v. Inglis /1797/ 3 East 396; Berndtson v. Strang /1868/ L.R. 4 Eq. 481; Roseaver China Clay Co. /1879/ 11 Ch. D. 560.

(75) Dixon v. Baldwin /1804/ 5 East. 185; Valpy v. Gibson /1847/ 16 L.J.C.P. 241; 4 C.B. 837; Ex p. Miles re Isaacs /1885/ 15 Q.B.D. 39

(76) Plischkev. Allison /1936/ 55 Ll.L.R, 262, 264; Whithead v. Anderson /1842/ 9 M. & W. 534.

(77) Abbott. 5th.ed.p.393;14th. ed., p.851.; Pease v. Gloaher /1866/ L.R. 1 P.C.,219; Cahn v. pockett's Co., /1899/ 1 Q.B.,643;

(78) Patten v. Thompson /1816/ 5 M.S.350.

(79) Cuaing v. Brown /1808/ 9 Bast 506.

(80) Vidi Colinvaux, op.cit. str. 918 i dalje. Vidi i Steven's, Mercantile law, XIV ed. (1965) str. 236. i judikaturu tamo navedenu.

(81) Colinvaux, op.cit. str. 921. Vidi i Steven, op. cit. str. 237

(82) (1834) 5 B and Ad. 817, cit. prema Steven, op.cit. str. 237.

(83) Asp. Vol.5. 1

(84) X. je kupio od Y. pošiljku oraha i Y. je poslao X-u teretnicu. X. je predao teretnicu Z-u, kao uzvrat za zajam i nakon toga je postao insolventan. Y. je probao da zadrži orahe u toku prijevoza (stoppage in transitu) ali ih je Z. zahtjevao za sebe. ODLUKA: Z. je imao dobar pravni naslov na orahe, koji je naslov jaci od Y-ovog prava na stoppage in transitu. Leask v. Scott. Bros. (1877) 2 Q.B.D. 376 (cit. prema Charlesworth, The principles of Mercantile Law, VII ed.. 1955, str. 148. Za puni tekst vidi Aspinall's, Reports of Maritime Cases, 3, 323 i 46.

(85) Cit. prema Slater's, op.cit.str. 238.

(86) S.G.A. 1893. s.48 (2).

(87) Ibid. 8. 48 (4).

(88) Ibid. s. 48 (3). U predmetu Galagher v. Shilcock (1949) 1 All. E.R. 921; (1949) 2. K.B. 765, odluceno je da nepodmireni prodavatelj vrši svoje zakonsko pravo preprodaje nakon što je dao o tome obavjest, a ako je vlasništvo prešlo na originarnog kupca na temelju ugovora, tada bi bilo koji profit iz te druge kupoprodaje pripadao originarnom kupcu i bilo koji depozitni iznos placen od njega mora mu se vratiti. (Cit. prema Steven's. op.cit. str. 238).

(89) Najinteresantniji je slucaj Sewel v. Burdick (1884) - Asp. 5, 79. 298. 376, koji je prošao sve tri instancije. Takoder re Morrit (1886) 18 Q.B.D., 222, 232, 235, cit. prema Scrutton, op.cit. 195, nota (u), gdje se principjelno raspravlja o razlici između pojma «mortgage» i «pledge».

(90) Vidi i Rosenberg, Pravo međunarodnog dokumentarnog akreditiva, 1965, str. 51 gdje navodi: «.....nadalje u slucajevima kada prodavalac vuče ratu na kupca s klauzulom "with recourse" korespondenta, a banka, da bi sebe zaštitila od rizika da kupac ne iskupi ratu, traži od prodavatelja da mu on potpiše založnu ispravu, poznatu pod imenom "letter of hypothecation», zalažuci dokumente (dakle robu) u korist korespondenta banke; fusnota (49) Zahn, Zahlung und Zahlungssicherung in Aussenhandel, 1964, 178; Van der Mass, Handbuch der Dokumenten-Akkreditive, 1963, 73-89.

(91) Vidi tekst Cl. 73. st.2. : *"Ako je prodavatelj već otpremio stvari prije nego što otkrije gospodarsku situaciju druge strane opisane u st. 1. ovog cl., on može sprijeciti prodaju stvari kupcu čak i ako ovaj već ima u rukama neki dokument kojim stvar može dobiti."* - prema Blagojevic, Jednoobrazni zakon o međunarodnoj prodaji tjelesnih pokretnih stvari, 1966, str. 47.

(92) Vidi i Goldštajn, Pravo med. kupoprodaje 11. (1965), str. 29 i sl.

(93) Grabovac I., Dioba Teretnice Za Vrijeme Pomorskog Prijevoza, Naša Zakonitost 1965, 1,53; vidi i Scrutton, On C/P and Bs/L, 1955, str. 214/216

(94) Marine Insurance Act, 1906, s.7.(1), cit. prema Chorley and Giles, op.cit. str. 278.

(95) Za tekst propisa vidi Notu br. 27.

(96) Ratificirana i promulgirana, Med. ugovori br. 10/1-1984. str. 395.

(97) Glava V., Odsjek 1, u cl. 71. st.2. navodi :

" Ako je prodavatelj već otpremio robu prije nego što su se pojavili razlozi predviđeni u prethodnom stavu , on može sprijeciti predaju robe kupcu čak i kad ovaj već ima u rukama neki dokument kojim se roba može dobiti. Ovaj stav se odnosi samo na uzajamna prava kupca i prodavatelja, u pogledu robe."

(98) naknadne nadopune u Hagu 1955, Guadalupu 1961, Montrealu 1975,

(99) VILUS J., Komentar Konvencije UN o međunarodnoj prodaji robe, 1981.: « Strana koja odlaže izvršenje dužna je o tome odmah obavjestiti drugu stranu.»