

kad prima teret stupa u ugovorni odnos koji je postojao u vrijeme kada je teret bio primljen. Nakon ovog momenta on stiče samostalna prava prema strankama, a prema sadržaju tih odnosa koji su postojali u vrijeme primanja tereta. Naknadne izmjene koje stranke, koje su zaključile ugovor, međusobno izvrše, na primaoca nemaju utjecaja. U konkretnom slučaju primalac bio je špediter koji je nastupao u svoje ime, pa eventualna okolnost da je vlasnik robe bio naručilac, ne može utjecati na prava špeditera kao primaoca.

V.F.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 21.XI 1961.

Vijeće: dr Ernest Vajić, dr Pavle Vinski, dr Branko Jakaša

Za željeznički prijevoz, na temelju prijevoznice, rokovi isporuke računaju se prema propisima koji vrijede za prtljagu, a ne za brzovoznu robu - Kad je željeznica, prekoračivši rok isporuke, predala lakopokvarljivu robu u pokvarenom stanju, a ta je roba predana na prijevoz u zdravom stanju, pretpostavlja se da je kvar nastao radi zakašnjenja prijevoza

Tužitelj /Državni osiguravajući zavod/ naveo je u tužbi da je pošiljalac predao željeznici na prijevoz, na temelju prijevoznice, tri vreće crnog luka i 14 gajbi rajčica. U prijevoznici bio je naveden broj vlaka kojim roba treba da bude otpremljena, kao i opaska da će pošiljalac robu sam preuzeti na uputnoj stanici. Roba je predana sa zakašnjenjem, i u pokvarenom stanju. Budući da je tužitelj nadoknadio štetu, zahtijeva od željeznice da mu plati isplaćeni iznos. Tuženik /željeznica/ protivi se tužbenom zahtjevu. Ne poriče tvrdnje da je pošiljka rajčica predana u pokvarenom stanju. Medjutim tvrdi da je do toga kvara došlo iz razloga što su rajčice u vrijeme predaje na prijevoz bile prezrele, i da je nastupio prirodan proces paljenja, gnjilenja i gnječenja. Tuženik ne odgovara za nastalu štetu, jer je pošiljalac morao voditi računa o tome koliko traje prijevoz robe. Navodi nadalje da je prijevoz izvršen u roku isporuke, jer se, prema tarifama za prijevoz, na temelju prijevoznice primjenjuju rokovi brzovoza.

Prvostepeni sud odbio je tužbeni zahtjev s obrazloženjem da je željeznica predala robu u propisanom roku, a da je do kvara došlo uslijed prirodnih svojstava robe, pa da prema tome željeznica ne odgovara za tu štetu.

U žalbi tužitelj smatra da je rok isporuke sa strane željeznice prekoračen, jer da se u ovom slučaju rokovi moraju računati prema propisima koji vrijede za prijevoz prtljaga. Drugostepeni sud je žalbi udovoljio i obvezao tuženika na naknadu štete.

Iz obrazloženja:

Žalba je osnovana iz razloga što sud prihvaća stajalište žalbe da se prijevoz robe na osnovi prijevoznice u pogledu rokova isporuke ne može prosudjivati po čl.72 Zakona o prijevozu na željeznicama, nego da se u tom pogledu moraju svrsishodno primijeniti propisi toga zakona o prijevozu prtljaga.

Zakon o prijevozu na željeznicama ne sadrži odredbe o prijevozu na osnovi prijevoznice. Tarifa za prijevoz robe u čl.1 Općih tarifskih odredaba pod toč.3 spominje mogućnost prijevoza denčane robe sa prijevoznicom. Navodi se da prijevoznicu štampa željeznica, i da se prijevoznicom mogu otpremiti pošiljke denčane robe, koja je takstativno navedena. Među ovom robom spominju se posebno i živežne namirnice. Svi artikli koji su navedeni predstavljaju tipičnu brzo pokvarljivu robu. Posebno se spominje da se prijevoznicom može prevoziti i upotrebljiva ambalaža, koja je bila upotrebljena za pakovanje prije navedenih predmeta.

Još se navodi da za prijevoz prijevoznicom vrijede "uostalom odredbe za brzovoznu robu".

Po nalaženju suda nije prihvatljivo, obzirom na svrhu prevoženja robe prijevoznicom, da bi i u pogledu rokova isporuke vrijedili propisi koji se odnose na brzovoznu robu.

Obzirom na vrstu robe koja se može prevoziti prijevoznicom, tj. tipičnu brzopokvarljivu robu - uglavnom prehrambene artikle - očito je da je ovaj specijalni način prijevoza predviđen za to da se pošiljacima omogućí osobito brz način prijevoza stvari koje zbog svoje voluminoznosti ne mogu uzeti sa sobom kao ručni prtljag, niti ga mogu predati na prijevoz kao prtljag, tako da bi pošiljací ipak odmah kad stignu u određeno mjesto mogli raspolagati stvarima. Svi artikli koji su navedeni takve su, naime, vrsti da se mora razumno zaključiti da je specijalni prijevoz putem prijevoznice predviđen da bi se osobama koje se bave prodajom tih artikala /posebno na tržištima/ omogućilo da ih odmah preuzmu u mjestu odredišta i stave u prodaju. Na ovo ukazuje i činjenica da se prijevoznicom može prevoziti i ambalaža u povratu, tj. ambalaža koja je bila upotrebljena kod prijevoza robe. Nemogućnost primjene propisa koji vrijede u pogledu roka isporuke brzovozne robe, slijedi posebno iz činjenice što se kod prijevoza prijevoznicom /i prema samom formularu što ga je štampala željeznica/ u

samoj prijevoznici označuju vlak kojim se prevozi roba. Kad je tome tako, nemoguće je zamisliti da bi mogli vrijediti rokovi isporuke u smislu čl.72 cit. zakona, a posebno je nespobjivo s izloženim stanjem da se kod takvih prijevoza posebno računa otpravni rok i početak toga roka isporuke. Logično je, naime, da željeznica, koja u prijevoznicu samo upisuje broj vlaka, ne može posebno računati navedene rokove, nego da se rok isporuke mora računati od časa polaska odnosnog vlaka prema voznom redu.

Kad sve izloženo ne bi stajalo, naime kad bi se prijevoz na temelju prijevoznice naprosto prosudjivao po propisima koji vrijede za brzovoznu robu, specijalan način prijevoza po prijevoznici ne bi uopće imao smisla. Zbog toga treba, kako je već izloženo, svrsishodno primijeniti propise koji vrijede za prijevoz prtljaga. Tako posebno dolazi do primjene propisa st.1 čl.37 cit. zakona, da se prijevoz vrši vlakom koji odredi predavalac prtljaga, a inače prvim podesnim vlakom. Nadalje se primjenjuje st.2 i sl. čl.37 istog zakona prema kojima se prtljag za slučaj potrebe pretovara mora pretovariti u prvi vlak određen za prijevoz prtljaga, ako ima dovoljno vremena za pretovar. U protivnom, dalji prijevoz mora se izvršiti prvim podesnim vlakom.

U konkretnom slučaju roba je preuzeta na prijevoz 11.VIII u 17.40 sati iz Šapca u Zagreb. Roba je morala biti pretovarena u Rumi. Poznata je činjenica da na relaciji Ruma-Zagreb saobraća veliki broj vlakova. Stoga je poznato i nepotrebno posebno dokazivati odnosno utvrđivati, da je sporna roba, da je prevezena u skladu s čl.37 cit. zakona, morala stići u Zagreb približno za jedan dan, odnosno otprilike za 4 sata, svakako poslije podne ili podvečer dana 12.VIII. Budući da je roba stigla u Zagreb tek 14.VIII u 11.30 sati, očito je da je prijevoz izvršen sa znatnim zakašnjenjem. Isto je tako jasno, uzimajući u obzir da je prijevoz vršen usred ljeta, da je kvar robe uzročna posljedica znatnog prekoračenja roka isporuke od strane željeznice. Ukoliko je i tačna tvrdnja tuženika da je rajčica predana na otpremu u prezrelom stanju /što je očito samo puka tvrdnja za koju tuženik i ne može imati dokaza niti pruža dokaze/ logično je da pljesnivost i drugi kvar robe ne bi nastupio da je roba bila prevezena u skladu s propisom čl.37 cit. zakona za približno jedan dan, odnosno da je kvar nastao baš zato što je /navodno/ prezrela roba bila na putu skoro puna četiri dana.

E.V.