

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 24.V 1962.

Vijeće: Julije Dim, Gabro Badovinac, dr Igor Vrbanić

Prijevoz kamionom - Rok isporuke ne računa se prema željezničkim propisima, premda je vozarina izračunata na osnovi željezničke tarife - Vozar je dužan izvršiti prijevoz u vremenu koje je za to normalno potrebno - Vozar je dužan robu početi prevoziti čim je kamion natovaren - Mora voziti i noću, ukoliko u tom pogledu ne stavi opasku u tovarnom listu - Primalac mora započeti istovar robe neposredno nakon njenog prispjeća na odredište, pa ma da je kamion stigao izvan radnog vremena - Primalac nosi rizik za kvar lako pokvarljive robe, koji je nastao radi toga što se prijevoz njegovim znanjem i pristankom izvršio kamionom koji nije posebno gradjen za prijevoz odnosne vrsti robe

Nesporno je medju strankama da je tužitelj kao vozar izvršio po nalogu tuženoga kao primaoca tereta prijevoz pošiljke svježih višanja u sanducima kamionom na relaciji Senta - Zagreb, i to u vremenu od 2.VII 1960. od 3.00 sata, do 3.VII 1960. do 21.30 sati. Isto je tako nesporno da je roba istovarena sutradan nakon prispjeća, i da je pronadjeno 30% oštećenih višanja. Vozar tuži isplatu vozarine, a primalac podiže protutužbu za naknadu štete za kvar višanja. Prvostepeni sud je štetu između parničnih stranaka podijelio na jednake dijelove, jer smatra da je dijelom za kvar kriv vozar, budući da je zakasnio s prijevozom, a dijelom primalac, koji nije odmah istovarivao robu nakon što je kamion stigao.

Presudu pobijaju žalbom tužitelj i tuženik. Tužitelj navodi da on nije prekoračio rok isporuke, jer da treba primijeniti željezničke propise o sporovoznoj robi, budući da je vozarina obračunata prema željezničkoj tarifi za sporovoznu robu. Tuženi pak tvrdi da on nije mogao odmah početi istovar jer da je kamion stigao noću, pa da bi se troškovi istovara nerazmjerno povećali.

Sud je odbio obje žalbe.

Neosnovano je tužiteljevo pozivanje na propise zakona o prijevozu robe željeznicom, zato što je tužitelj kao vozar motornim vozilima zaračunavao vozarinu po sporovoznoj tarifi željeznice, da bi u vezi s tim za njega vrijedili rokovi isporuke robe kako ih predviđa Zakon o prijevozu robe željeznicom, odnosno da bi rok isporuke od 24 sata na relaciji od 430 km, koliko je bila udaljenost u predmetnom slučaju od Sente do Zagreba, bio primjereni rok isporuke. Bez obzira na okolnost što je prvostepeni sud poklonio vjeru svjedoku tuženoga da je tužiteljevu šoferu bila posebno istaknuta obaveza da robu preveže u što kraćem vremenu, obzirom na njenu vrstu i narav, kao i iskazu vještaka da je za prijevoz na toj relaciji potrebno najviše 12 sati, ovaj sud, obzirom na nalaz prijevoza motornim vozili-

ma na odredjenim relacijama i odredjenim putevima, uzima da je na relaciji od 430 km normalan rok isporuke 12-13 sati, bez obzira po kojoj cijeni i tarifi se vrši odnosni prijevoz.

Naime u naravi prijevoza robe motornim vozilima leži da se odnosni prijevoz, u koliko nije drugačije ugovoreno, vrši odmah nakon utovara u kamion bez prekida i duljih stajanja, te da se uzima prosječna brzina, obzirom na potrebe kraćih odmora na dužim relacijama, od 40 km na sat, ili nešto manje. Obzirom na to tužitelj je kao vozar motornim vozilima bio dužan odnosni prijevoz izvršiti noću, trebao je odbiti utovar robe noću, a ne primiti robu, u 23 sata krenuti na put, i zatim robu predati tek nakon 24 sata. Činjenica da odnosni tužiteljev kamion nije imao dva šofera, ni u kom slučaju ne može govoriti u prilog tomu da bi šofer imao pravo na noćni odmor, te da stoga tužitelj ne bi mogao robu isporučiti u normalnom roku isporuke. U koliko vozar, ili njegov šofer, koji prilikom preuzimanja robe u stvari radi kao zastupnik vozara, ne želi da odredjeni prijevoz izvrši u normalnom roku koji se može pretpostavljati za kamionski transport, potrebno je da izričito prilikom utovara izjavi, ili u sprovednom listu navede, da će putovanje početi u određeno vrijeme nakon utovara. Dakle u predmetnom slučaju tužiteljev šofer morao je na sprovednom listu izričito izjaviti da će putovanje početi slijedećeg dana ujutro, odnosno trebao je utovar robe odbiti, i primiti ga tek slijedećeg dana. Obzirom da takav postupak šofer kamiona nije proveo, već je bez prigovora primio utovar navečer, pravilna je pretpostavka tuženog da je transport odnosne robe imao biti izvršen u toku normalnog vremena koje je potrebno da odnosni kamion prevali ugovoreni put.

Kad odnosna načela ne bi vrijedila u transportu motornim vozilima, tada bi i svrha koja se želi postići korištenjem odnosnog transporta bila promašena. Iz tih razloga valjalo je tužiteljevu žalbu odbiti.

Isto tako ni žalba tuženoga nije osnovana. Pravilno je prvostepeni sud uzeo da jedan dio štete i kvara robe treba da snosi sam tuženi, s razloga što nije organizirao pravilno preuzimanje robe, i tužiteljev kamion koji je stigao odmah istovarilo, i time spriječio daljnji kvar robe. Osim toga valja istaći da je jedan dio kvara na robi nužno morao nastati obzirom na prirodu same robe, što slijedi iz kućnog zapisnika od 4.7., iz koga se vidi da je roba u 172 sanduka bila nagnjila, gnjila i zgnječena. Naime, prijevoz robe kamionom izlaže robu, napose te vrste, većoj opasnosti kvara, osobito na tako velikim relacijama, nego što bi takova roba bila izložena kvaru da se prevozila sredstvima podešenim upravo za takovu robu kao što su npr. kamion-hladnjača, ili specijalna vozila na željeznici. Motorno je da je zrela višnja vrlo osjetljiva i podložna kvaru, napose prilikom transporta na običnom kamionu. Sklapajući ugovor o prijevozu na takovom transportnom sredstvu, tuženik je svijesno pristao da snosi rizik većega kvara nego što bi on bio da je roba bila prevožena specijalnim prijevoznim sredstvom s jedne strane, a s druge strane, kako je to pravilno utvrdio

prvostepeni sud, došlo je do povećanja kvara robe i zbog toga što roba nije bila odmah po dolasku kamiona istovarena. Navodi tuženoga u žalbi da bi eventualni prekovremeni rad poskupio manipulaciju robe, te da odnosni troškovi u razmjeru s kvarom ne bi bili adekvatni, ne mogu se prihvatiti. Obzirom da je prvostepeni sud našao po svojoj slobodnoj ocjeni, da su obje stranke podjednako skrivile nastalu štetu, takovu ocjenu ovaj sud prihvaća, pa je stoga presudjeno kao u dispozitivu.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 1.VI 1962.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Tomislav Haramustek, dr Emilije Pallua

Direktni prijevoz - Ne radi se o direktnom prijevozu ako brodar ne preuzme direktnu teretnicu - Nije direktna teretnica ona koju brodar izda prilikom preuzimanja robe, nezavisno od direktne teretnice - Na temelju samostalno izdane teretnice brodar, koji je takvu teretnicu izdao, ne stupa u odnos s imaoцем direktne teretnice - Činjenica da je u samostalnoj teretnici navedeno da se radi o prekrcaju robe ne čini samostalnu teretnicu direktnom

Na temelju sklopljenog prijevoznog ugovora brodar je izdao direktnu teretnicu. Roba je bila prekrcana u Port Saidu na brod drugoga vozara. Taj drugi vozar izdao je samostalnu teretnicu na ime Jadranske pomorske agencije. Na odredištu je ustanovljen manjak. DOZ je isplatio osigurninu imaoću direktne teretnice, i tuži drugog brodaru za naknadu štete.

Tuženik se opire tužbi i stavlja prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije. Navodi da on s imaoćem direktne teretnice nije stupio u nikakav pravni odnos. Pravni odnos je zasnovao s imaoćem teretnice koju je on izdao. Budući da njegov primalac nije cedirao svoja prava osiguratelju, a nedostaju i pretpostavke za zakonsku cesiju osiguratelja, predlaže da se tužba odbije.

Prvostepeni sud je tužbu odbio zbog pomanjkanja pasivne legitimacije tuženika. Na temelju žalbe drugostepeni sud je potvrdio prvostepenu presudu.

Iz obrazloženja:

Prvostepeni sud pravilno je utvrdio da tužitelj u toku spora nije dokazao da se radi o prijevozu robe po direktnoj teretnici, po kojoj bi tuženik odgovarao solidarno s prvim brodarom koji je izdao direktnu teretnicu. U smislu čl.65 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova o direktnom prijevozu može se govoriti samo onda ako je slijedeći brodar preuzeo teret po direktnoj teretnici bez bzdavanja druge zasebne teretnice. Ako slijedeći