

ugovora o prijevozu od strane primaoca robe, koje je odbijanje uslijedilo propuštanjem pošiljačeve dužnosti, predstavlja za vozara štetu koju je dužan nadoknaditi pošiljalac u smislu naprijed nevedenih odredaba čl.11. Medjunarodne konvencije o ugovoru o prijevozu robe cestovnim motornim vozilima.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 29.VII 1964.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Dušan Arneri, dr Božidar Hergović

Željeznički prijevoz - Osiguranje - Željeznica ne odgovara ako je šteta na teretu nastala slabim stanjem ambalaže - Osiguratelj na temelju obveze osiguranja prema jugoslavenskim propisima ne pokriva štetu koja je nastala krivnjom imaoća prava - Kao krivnja imaoća prava smatra se i slabo stanje ambalaže i njeno nedovoljno osiguranje u vagonu ako je pošiljalac sam robu tovario

Primalac tereta tuži Osiguravajući zavod za naknadu štete koju je roba pretrpjela u prijevozu željeznicom. U prvostepenom postupku utvrđeno je da je šteta nastala zbog slabog stanja ambalaže i zbog njenog nedovoljnog osiguranja u vagonu. Budući da se radi o osiguranikovoj krivnji, to je sud odbio tužbeni zahtjev, smatrajući da ovaj rizik nije pokriven obavezanim osiguranjem prijevoza robe na željeznici prema jugoslavenskom pravu.

Protiv ove presude tuženik se žali. Drugostepeni sud je žalbu odbio iz ovih razloga:

Iz nesporno utvrđenih činjenica u sporu slijedi da je tužitelj kao špediter vršio utovar i otpremu spornih bačava formalina, te da je u toku prijevoza došlo do oštećenja robe, jer je iz bačava iscurila stanovita količina zbog toga što bačve nisu bile pravilno utovarene. Naime, iz izlaganja stenoaka, a napose iz dopisa Željezničko transportnog poduzeća Skoplje, slijedi da je nedostatak u tovaranju utvrđen na putu za vrijeme prijevoza Zapisnikom o izvidjaju br.21/276, iz koga slijedi da je curenje nastalo na čepovima bačava zbog neispravnosti čepova. Nadalje da se iz Zapisnika o izvidjaju ne uputnoj stanici vidi da bačve nisu bile osigurane protiv pokretanja za vrijeme prijevoza, i da je došlo do tranja između gornjeg i donjeg reda i do oštećenja bačava, što je izazvalo curenje tekućine iz bačava; nadalje da je curenje nastalo zbog neispravnosti čepova, koji su popustili za vrijeme prijevoza.

U toku spora tužitelj nije osporio sadržaj Zapisnika o izvidjaju željeznice, već se samo pozivao na okolnost da za eventualno pogrešno tovarjenje ne odgovara on, nego željeznica.

U pogledu ovoga tužiteljeva prigovora valja istaći da je tužitelj špeditersko poduzeće koje je u najmanju ruku mora znati na koji način i kako se roba tovari u vagone, da bi se mogla prevesti bez oštećenja. Iz Zapisnika o izvidjaju, odnosno sadržaja toga Zapisnika kako je reproduciran u dopisu ŽTP Skoplje od 25.IX 1963, slijedi da su odnosne bačve s formalinom bile utovarene ne samo sa slabim čepovima, nego i da nisu bile osigurane od valjanja. Za ovako nastalu štetu odgovoran je pošiljalac, tj. tužitelj, koji je kao stručna osoba znao i morao znati na koji način treba odnosnu vrstu robe tovariti u vagon /OU 242/.

Pozivanje tužiteljevo na Pravilnik o manipulaciji pri prijevozu robe nema nikakvog osnova. Naime, željeznica treba da kontrolira, da li je pošiljka valjano utovarena ili ne, napose radi osiguranja čokaza ukoliko zbog nepravilnog tovarjenja dodje do oštećenja vozila u kom se roba prevozi. Ako službenik željeznice nađe da roba nije pravilno utovarena, on može, ali ne mora, tražiti da stranka otkloni nedostatke, te može, ali i ne mora, odbiti preuzimanje pošiljke. Ovo je diskreciono pravo željeznice kao vozara koje on može, ali ne mora koristiti. Dužnost je pošiljačeva kod vagonskih pošiljaka kad robu sam tovari da ju tako smjesti u vagon da roba može bez opasnosti podnijeti normalne opasnosti prijevoza željeznicom. U konkretnom slučaju tužitelj je morao, kad se radilo o bačvama, bačve tako utovariti da ih osigura da se u vagonu ne valjaju, a napose bio je dužan da ih utovari tako da su čepovi okrenuti gore i da spriječi udaranje jedne bačve o drugu za vrijeme prijevoza do koga udaranja nužno dolazi zbog trešnje, pokreta i potrebnih manevriranja u toku prijevoza. Naime, ako su za robu koju tovari pošiljalac potrebna sredstva za osiguranje i pričvršćivanje tereta, pošiljalac je dužan ovakva sredstva postaviti i pričvrstiti tovar pomoću njih radi osiguranja od pomicanja. /Dopuna čl.78.Zakona o prijevozu robe željeznicom /Sl.list br.23/58/.

Rješavajući spor prvostepeni sud propustio je da spor cijeni sa osnova odredaba Uredbe o obaveznom osiguranju svih pošiljaka koje se predaju na prijevoz željeznici /Sl.list br.9c/64/. Naime, u smislu odredaba čl.2.citirane Uredbe, osiguranje pokriva sve štete izuzev onih koje su nastale međju ostalim uslijed propusta postupaka i dispozicija vlasnika pošiljke i njegovih predstavnika /čl.2, t.2.Uredbe/.

Prema tomu ocjenjujući tužiteljev zahtjev za naknadu iz osiguranja za nastalu štetu valja utvrditi da u smislu citirane Uredbe šteta za koju tužitelj traži naknadu, s osno-

ve osiguranja nije osigurana u smislu čl.2, t.2 spomenute Uredbe. Naime, kad je iz Zapisnika o izvidjaju i u toku spora utvrđeno da je do štete došlo zbog propusta tužitelja kao pošiljaoca, to i ne postoji tuženikova obaveza da odnosnu štetu naknadi iz osiguranja. Kako je već naprijed istaknuto, šteta je nastala zbog toga što tužitelj, kako je utvrđeno Zapisnikom o izvidjaju, nije sporne bačve pravilno utovarilo, tj. osigurao ih od uzajamnog udaranja, a niti je odnosne bačve osigurao valjanim čepovima, te konačno što je bačve utovarilo tako da su čepovi bili okrenuti prema dolje, umjesto gore.

Sve ove okolnosti prema tome ukazuju da je šteta posljedica propusta i postupka tužiteljeva, pa je stoga valjalo odbiti sa zahtjevom za naknadu štete iz osiguranja.

G.B.

Bilješka. - U ovom je sporu neosporno utvrđena krivnja pošiljaočeva, pa je uloga suda kod rješavanja predmeta bila u toliko lakša. Međutim i kad ne bi bila utvrđena krivnja imaoce prava, željeznica ne bi bez daljnjega bila odgovorna za naknadu štete. U konkretnom se radi o jednom od tzv. slučajeva posebnih opasnosti. Naime, propisi o prijevozu na željeznicama u ove slučajeve navode i okolnost da je stranka sama tovarila i slagala robu. Kad željeznica dokaže ovu činjenicu, mora uz to, u svrhu oslobodjenja od odgovornosti, učiniti vjerojatnim da je šteta nastala iz činjenice što je roba nepravilno tovařena ili nepravilno složena. Za razliku od pomorskog vozara, koji kod tzv. slučajeva izuzetnih opasnosti mora dokazivati i uzročnu vezu između opasnosti i štete, željeznici je dovoljno samo učiniti vjerojatnim teoretsku mogućnost postojanja uzročne veze. Ako u tome uspije, oslobađja se odgovornosti, sve dok protivna stranka ne dokaže da šteta nije nastala iz razloga koje je željeznica učinila vjerojatnim. Konkretno u gornjem sporu bilo je među strankama nesporno da je pošiljalac sam tovario bačve. Željeznica je mogla vrlo lako učiniti vjerojatnim da je šteta nastala radi toga što bačve nisu bile pravilno složene. Nije morala dokazivati da je šteta zaista nastala radi toga što bačve nisu bile pravilno osigurane.

B.J.