

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 24.IV 1965.

Vijeće: Zvone Rihtman, dr Vladimir Borić, Petar Koceić

Prijevoz željeznicom - Kolska dangubnina - Imalac prava može biti odgovoran za kolsku dangubninu nastalu zaustavljanjem kola na usputnim stanicama, prouzrokovanu zbog zakrčenosti luke tuđim kolima, ako se na to obvezao posebnim ugovorom

Tužitelj je Željezničko transportno poduzeće, a tuženik je primalac. Tužitelj navodi da su tuženikova kola pala u dangubu radi zaustavljanja na usputnim stanicama. Temelj za naknadu štete vidi u ugovoru koji su stranke međusobno sklopile, a po kojem ugovoru se tuženik obvezao da će nadoknaditi kolsku dangubninu i u slučaju da je do zadržavanja njegovih kola na usputnim stanicama došlo zbog zakrčenosti luke Rijeke tuđim kolima.

Prvostepeni sud je djelomično udovoljio tužbenom zahtjevu. Protiv ove presude žale se obje stranke.

Drugostepeni sud je priznao načelno tužiteljev zahtjev iz ovih razloga:

Spomenuti ugovor u čl.5 sadrži stav 3 koji glasi:

"U roku za utovar i odnošenje robe računa se i vrijeme zadržavanja kola izvan radnih mjesta u stanici, ako se nisu mogla postaviti na radno, odnosno primopredajno mjesto zbog toga što ranije dostavljena kola nisu utovarena, odnosno istovarena u predviđenom roku od 8 sati".

Isti član sadrži u st.5 odredbu:

"Usputno zadržavanje vrši se na zahtjev lučke stanice, ako brod u koji treba da se ukrca odnosna roba nije prispio, ili nije postavljen na radno mjesto, ili ako saldo kola prelazi u stanici Rijeke 1100 kola....."

Ugovor sadrži nadalje posebne odredbe za tranzitne pošiljke, pa čl.9 u stavu 2 i 3 glasi:

"Rok utovara teče od časa dostave kola na primopredajno mjesto ili radno mjesto, a rok za podnošenje teče od časa kada se primalac smatra izviještenim, bez obzira da li se kola nalaze na radnom mjestu ili su van istoga, ili su usputno zadržana u smislu odredaba ovoga ugovora. Usputno zadržavanje kola smatra se od časa raspuštanja do časa otpreme kola u usputnoj stanici.

Stranka se smatra izviještenom o prispijeću kola prema odredbama ovoga ugovora."

Medju strankama je spor o tumačenju odredbe ugovora od 10.IX 1963. jer tužitelj smatra da je prema čl.5, st.3 i 5 ovlašten na naplatu dangubnine od primalaca kola uvijek kad je do nje došlo zbog toga što se ostvario ugovorom predviđeni uvjet, tj. kad saldo kola u lučkoj stanici Rijeke iznosi 1100 kola bez obzira na odgovornost primalaca kola za tako nastalu situaciju, a tuženik smatra da se ta ugovorna odredba ne može tumačiti nezavisno od propisa na temelju kojih je ugovor zaključen, a koji priznaju primaocu odgovornost za dangubninu samo ako je nastala njegovom krivnjom.

Ovaj sud prije svega smatra da propisi na koje se tuženik poziva nisu prinudne prirode, nego dopuštaju da stranke iz ugovora o prijevozu ugovorom reguliraju osnovu odgovornosti za nastalu dangubu. Zbog toga se ne može tvrditi da bi princip odgovornosti kako je predviđen u čl.5, t.5 ugovora bio u suprotnosti s pozitivnim propisima. Naprotiv ovisilo je o volji stranaka da s obzirom na posebne okolnosti riječke lučke stanice riješe pitanje odgovornosti za dangubninu, do koje dolazi zbog tih okolnosti, ugovorom na način po kome će se postići suglasnost volja.

Polazeći od izloženoga ovaj sud smatra da su se stranke članom 5, st.5 ugovora sporazumjele o činjenici da se lučka stanica Rijeke ima smatrati zakrčenom čim dnevni saldo kola u njoj prijedje 1100 kola, i da sama ta činjenica ovlašćuje tužitelja na usputno zadržavanje kola upućenih u tu stanicu, ili zadržavanje kola van radnog mjesta. Dosljedno tome, tom ugovornom klauzulom tuženik je tužitelju priznao da usputno zadržana kola ne može postaviti na radno mjesto u stanici zbog toga što u njoj nisu utovarena - istovarena kola koja su u nju prije postavljena. Na taj način ostvarena je pretpostavka za primjenu čl.5, st.3 ugovora, tj. tužitelj je ovlašten da vrijeme izgubljeno zbog usputnog zadržavanja kola, do kojeg je došlo prema odredbi člana 5, st.5 ugovora, računa u rok za utovar i odnošenje robe iz čl.5, st.3 ugovora. Medjuzavisnost st.3 i st.5, čl.5 ugovora proizlazi dakle iz logične interpretacije ugovora. Na tome po nalazu ovoga suda ništa ne mijenja činjenica što se radi o bilateralnom sporazumu, zbog čega bi se moglo smatrati nelogičnim da jedna od ugovornih strana preuzima odgovornost za posljedice djelovanja trećih osoba koje nisu stranke u ugovoru, ukoliko su one prouzročile situaciju iz čl.5, st.5 ugovora. Ovo zbog toga što je tuženiku u času zaključivanja ugovora bilo poznato da se radi o uređenju specifičnih odnosa, i da su u istovrijeme kad je on potpisao ugovor, isto glaseći ugovor zaključili s tužiteljem i svi ostali špediteri - primaoci kola u lučkoj stanici Rijeke, tako da se u stvarnosti radi o multilateralnom ugovoru, koji je samo

formalno zaključen između tužitelja i svakog interesenta posebno.

Da je to tako, sud stječe uvjerenje iz neosporne činjenice što se lučki željeznički promet vrši na kolosijecima koji ne pripadaju tužitelju, nego Poduzeću luke Rijeke. Odatle naime slijedi da se prema tužitelju pojavljuje Poduzeće luke kao jedino ovlašteno da regulira i usmjerava dopremu kola na svoje kolosijেকে, pa to vrši putem svojih dnevnih operativnih planova. Tužitelj stoga nije u stanju da ocjenjuje individualne potrebe primaoca kola, već je dužan da se ravna po spomenutim operativnim planovima, a to drugim riječima znači da je prisiljen sva kola upućena na lučku stanicu Rijeke promatrati kao cjelinu. Ista ta situacija obvezuje i sve primaoce kola, pa činjenica što dolazi do povremenog zakrčenja luke pogodja sve njih kao cjelinu. Pri potrebnoj brzini prometa bilo bi nemoguće da se u situaciji predviđenoj u čl.5, st.5 ugovora ispituju individualne odgovornosti, nego je naprotiv logično da svakog primaoca pogodja dangubnina koja je nastala na kolima koja su njemu upućena.

Prema navedenom ovaj sud smatra da se tuženik potpisom ugovora od 10.IX 1963. obvezao na isplatu dangubnine u smislu čl.5, st.3 i st.5 istoga, bez obzira da li je do zakrčenja luke došlo zbog njegove odgovornosti ili bez nje, usvajajući kao osnovu vlastite odgovornosti za dangubninu da su kola bila usputno zadržana, odnosno da nisu mogla biti postavljena na radno mjesto zbog toga što je saldo kola u lučkoj stanici Rijeke dosegao ili prešao predviđeni maksimum od 1100 kola.

Tužitelju prema tome pripada dangubnina prema popisu priloženom tužbi u pogledu svih onih kola koja su pala u dangubu zbog ugovorom predviđenih uzroka.

Ovo se međjutim ne može primijeniti na ona kola koja su već bila postavljena na radno mjesto, pa ih je tužitelj s njega izvukao i naknadno na njega vratio, jer takav slučaj ugovorom nije predviđen. Tužitelj nije ovlašten ni po ugovoru, ni po Zakonu o prijevozu željeznicom, da izvlačenjem kola koja je postavio na radno mjesto, prouzrokuje ili povećava dangubninu odnosnih kola. Ako je tužitelj tako postupao u vlastitom interesu i bez tuženikova ovlaštenja odnosno pristanka, tada je sam dužan snositi posljedice time nastale dangubnine.

Z.R.