

robe vrši brzojavnim putem, da se ono smatra izvršenim po proteku 12 sati poslije predaje brzojava pošti. Rizik da li će brzojav biti na vrijeme uručen primaocu, snosi primalac, te je na njemu da riješi pitanje da li će se na drugi način vršiti obavješćivanje o prispijeću pošiljaka na željezničku stanicu koja nije u primaočevu mjestu.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 18.VIII 1965.

Vijeće: Zvone Rihtman, dr Dušan Arneri, Aleksandar Ester

Prijevoz željeznicom - Medjunarodni prijevoz - Težina pošiljke navedena u tovarnom listu - Preteg vagona - Vozarina - Željeznica ima pravo naplate troškova i vozarinskog dodatka zbog pretega vagona i ako granica tovarjenja vagona nije unesena u tovarni list pod pretpostavkom da pošiljalac nije zatražio od željeznice podatke o dopuštenoj granici tovarjenja - Prilikom istovara dijela pošiljke u druga kola radi pretega, željeznica mora voditi računa i o interesima imaoца prava - Mora istovariti samo onu količinu tereta koja je nužna da se otkloni preteg - Istovareni dio mora uputiti dalje na način koji je za imaoца prava najpovoljniji - Nema prava na vozarinu na temelju tarife za kolske pošiljke, ako je preteg mogao biti upućen kao komadna roba - Težina pošiljke koju željeznica na usputnoj stanici jednostrano utvrdi nije mjerodavna za imaoца prava, pa se ta težina može utvrditi svim dokaznim sredstvima

Tužitelj je željezničko transportno poduzeće, a tuženik primalac pošiljke. Spor je nastao u vezi s prijevozom pošiljke iz Pariza u Zagreb. Tužitelj navodi da je pošiljalac u tovarnom listu deklarirao manju težinu pošiljke od stvarne, te da je pretovario kola. Stvarna količina kao i preteg ustanovljeno je na usputnoj stanici od strane francuskih željeznica. Tužitelj traži razliku vozarine, troškove prekrcaja, koje su izvršile francuske željeznice da bi otklonile preteg, i dodatak na vozarini. Prvostepeni sud je usvojio tužbeni zahtjev. Drugostepeni sud je uvažio tuženičku žalbu, ukinuo prvostepenu presudu, i predmet vratio na ponovno raspravljanje iz slijedećih razloga:

Na spor se - s obzirom da se radi o prijevozu izvršenom medjunarodnim tovarnim listom - imaju primijeniti odredbe Medjunarodne konvencije o prijevozu robe na željeznicama /CIM/ s jednoobraznim dopunskim odredbama /DCU/.

Prema tužbenom zahtjevu radi se o razlici vozarine, nastaloj iz dva različita uzroka i to od pretega i od razlike u stvarnoj težini tovara, prema onoj deklariranoj u tovarnom listu. Za donošenje pravilne odluke o sporu bilo je potrebno ispitati svaki od ovih uzroka zasebno, a prema propisima koji se na svakog od njih imaju primijeniti.

Što se tiče pretega, stoji tuženikova tvrdnja da željeznica prilikom popunjavanja tovarnog lista nije unijela u odgovarajuću rubriku graničnu težinu tovarjenja. Ovo je utvrdio i ovaj žalbeni sud neposrednom ocjenom odnosne isprave. Ovaj propust međjutim ne proizvodi posljedice koje mu pripisuje tuženik.

U ovoj pravnoj stvari među strankama nije sporno što je pošiljalac sam vršio utovar u vagon. U takvom slučaju dolazi do primjene čl.7 para.6 CIM, prema kojemu je pošiljalac dužan da se pridržava granice tovarjenja prema propisima koji se objavljuju na isti način kao i tarife, s tim da je željeznica dužna da mu na zahtjev saopći granicu tovarjenja koje se treba pridržavati.

Odatle slijedi da je pošiljalac koji sam tovari svoju pošiljku dužan znati granicu tovarjenja vagona u koji ju tovari, a pribavljanje znanja o tome zajamčeno mu je propisom, kojim je željeznica obvezana da mu taj podatak mjerodavno saopći. Ako si pošiljalac unatoč tome nije pribavio potrebno znanje o granicama tovarjenja vagona, tada je sam odgovoran za posljedice vlastitog propusta.

Granica tovarjenja vagona br.126492 naznačena je u zapisniku od 9.X 1962. sa 18.500 kg. Nema razboritog razloga da se posumnja u tačnost toga podatka, kao i u to da bi ga pošiljalac doznao od željeznice prije utovara kad bi to od nje zahtijevao. Zato - unatoč propusta željeznice koja ga nije unijela u tovarni list - treba na osnovi zapisnika od 9.X 1962. taj podatak smatrati vjerodostojnim dotle dok se o njemu ne dobije protivni dokaz. Takav dokaz u provedenom prvostepenom postupku tuženik nije dao.

Budući da je dakle granica tovarjenja vagona bila 18.500 kg, a pošiljalac je prema vlastitom unosu u tovarni list utovarao 20.575 kg, to je tužitelj u osnovi ovlašten da na tako utvrdjeni preteg u količini od 2.075 kg primjeni propis čl.7 para.7 CIM, te da zahtijeva vozarinski dodatak za taj preteg na relaciji Paris Le Chapelle - Epernay.

Što se tiče razlike u tužbi koja je prema zapisniku od 9.X utvrdjena u visini od 1.745 kg preko one naznačene u tovarnom listu, ovaj sud ne prihvaća mišljenje prvostepenog suda da je i za nju isključivo mjerodavan zapisnik od 9.X 1962. Na-

protiv, činjenični navodi sadržani u tom zapisniku predstavljaju jednostrana utvrđenja, koja mogu biti oborena protivnim dokazima.

U prvostepenom postupku tuženik je ponudio dokaze o stvarnoj težini pošiljke, pa je prvostepeni sud bio dužan da ih ocijeni. Prvostepeni sud je to propustio učiniti zbog zauzetog stajališta da je za utvrđenje odnosnih činjenica isključivo mjerodavan zapisnik od 9.X 1962.

Ovaj žalbeni sud je sam izvršio ocjenu pismenih dokaza koji su izneseni u prvostepenom postupku, i došao do zaključka da je tuženik uspio oboriti jednostranu zapisničku tvrdnju o navodno neistinito naznačenoj težini utovarene pošiljke.

U dokaz stvarne težine 11 sanduka utovarenih u vagon br.126492, koji su specificirani u tovarnom listu, tuženik je predložio specificaciju težina pojedinih sanduka koju je sastavio prodavač. Ukupna težina tih sanduka iznosi 20.595 kg, a ukupna težina svih sanduka specificiranih u popisu težina odgovara težini unesenoj u fakturu. Iz tovarnog lista vagona br.126492 vidi se da su mu bile priložene dvije komercijalne fakture, a iz žigova na tovarnom listu, da je pošiljka prošla carinsku kontrolu svih zemalja kroz koje je prolazila, i konačno jugoslavensku, bez prigovora težini navedenoj u tovarnom listu. Tome se ima dodati da su francuske željeznice, nakon što su izvršile pretovar jednog dijela pošiljke iz vagona br.126492 u vagon br.137629, na zajedničkom tovarnom listu navele težinu tovara za prvi vagon 10.575 kg, a za drugi 10.000 kg, ili ukupno 20.575 kg. Konačno je iz tovarnih listova za iste vagone, kojima je ista pošiljka reekspedirana bez pretovara u Lički Osik, vidljivo da je i u njima težina pošiljke naznačena sa 10.575 kg i 10.000 kg.

Kad se ocijene svi navedeni dokazi u međusobnoj povezanosti, tada se mora zaključiti da je stvarna težina pošiljke utovarene u vagon br.126492 bila onakva kako ju je u tovarnom listu deklarirao pošiljalac, a da je odvaga koja je izvršena na usputnoj stanici u Epernay-u bila pogrešna. Posljednje je to vjerojatnije što prilikom te odvage nisu željeznička kola posebno vagana, pa se stoga može sumnjati u tačnost njihove težine kakva je u zapisniku navedena. Osim toga, specificiranoj težini pojedinih sanduka mora se priznati veća vjerodostojnost nego globalnoj odvagi na kolskoj vagi s odbijanjem tare koja nije posebno vagana.

U provedenom prvostepenom postupku nije tužbeni zahtjev bio raščlanjen, pa se iz njega ne može razabrati

koji dio otpada na vozarinu pretega, a koji na vozarinu viška tereta. Osim toga iz tužbenog zahtjeva ne vidi se osnova prema kojoj je izračunat.

Iz činjeničnih utvrđenja ovoga suda proizlazi da je željeznica, nakon što je utvrdila preteg, izvršila pretovar dijela tovara u drugi vagon, pa se mora pretpostaviti da je vozarinu obračunala na bazi obračunske težine za vagon. Međutim, iz prije navedenog proizlazi utvrđeno da je preteg iznosio svega 2.075 kg, pa je bilo dovoljno da se s vagona br. 126492 skinu najviše dva koleta /jedno od 1.920 i jedno od 520 kg/ pa da se preteg ukloni. Štoviše, obzirom na dopuštenu tolerancu od 2% /čl.7 para.7 pod 6 CIM/ bilo je dovoljno da se skine samo jedan sanduk od 1.920 kg, pa da se postigne potrebno otklanjanje pretega. Nikako nije bilo potrebno da se u tu svrhu pretovari polovica tereta u drugi vagon. Na osnovi jednoobrazne dopunske odredbe /DCU/ uz čl.7 CIM, ako pretovar - koji se pokaže nužnim - ne može biti izvršen samo u jedna kola, stanica koja ga vrši dužna je postupiti kako najbolje odgovara interesima imaoća prava, i odlučiti da li će zatražiti njegove upute, ili će se preteg po službenoj dužnosti uputiti u uputnu stanicu.

Dosljedno navedenom osnovanost tužbenog zahtjeva ukoliko se to tiče njegove visine ima se cijeliti polazeći sa stajališta da li se on temelji na postupku provedenom u interesu imaoća prava, ili protiv njegova interesa. Ako naime preteg nije bilo potrebno upotrijebiti još jedan čitavi vagon nego se on mogao i drukčije uputiti u uputnu stanicu, tada željeznici pripadaju samo oni troškovi koje je u svakom slučaju morala poduzeti da bi preteg stigao na odredište. Troškovi koji prelaze nužne troškove ne mogu se smatrati osnovanima, pa ih tuženik ne bi bio dužan snositi.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 30.VIII 1965.

Vijeće: dr Melkior Erak, dr Dušan Arneri, dr Branko Jakaša

Prijevoz kamionom - Zaključenje ugovora - Primjena prava - Manjak tereta - Slabo stanje ambalaže - Slabo stanje kamiona - Odgovornost vozara za težinu tereta - U nedostatku pozitivnih propisa na prijevoz kamionom u granicama SFRJ primjenjuje se Medjunarodna konvencija o ugovoru za prijevoz robe cestom - Za postojanje ugovora o prijevozu nije potrebno izdavanje tovarnog lista - Vozar koji u tovarni list unese težinu pošiljke, smatra se, dok se protivno ne dokaže, da je to učinio u ime pošiljaoca i ne odgovara za težinu - Međutim smatra se da u tovarnom listu navedena težina odgovara težini primljenoj na