

"pro capite" na 58.000.- amer.dolara, dakle oko osam puta više nego u Varšavskoj konvenciji. S druge strane kad je notorna praksa u SAD da putnik sa svoje strane sklapa osiguranje koje nadopunjuje vozarovu odgovornost, onda je doista odlučno da zna kolika je vozarova odgovornost.

E.P.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 3.XI 1966.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Dušan Arneri, prof.dr Branko Jakaša

Transportno osiguranje - Osiguranje odgovornosti cestovnog vozača - Gruba nepažnja - Osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu vozaču ako je šteta prouzrokovana vozačevom grubom nepažnjom - Ako je šteta nastala grubom nepažnjom šofera, ne smatra se da je nastala grubom nepažnjom vozača - Radi se o vozačevoj gruboj nepažnji ako za prijevoz na dužim relacijama ne postavi u kamion barem dva kvalificirana šofera - Vozač je kriv radi grube nepažnje ako je šteta na robu nastala za vrijeme dok je kamionom, koji je imao samo jednog kvalificiranog šofera, upravljao nekvalificirani pratilac, premda pratilac nije bio od vozača ovlašten da upravlja kamionom, jer je vozač morao pretpostaviti da će šofer povremeno povjeravati vožnju nekvalificiranom pratiocu - Vozač se ne može pozivati u svoju korist na okolnost da u njegovim pravilima nije predviđeno da u kamionu moraju biti barem dva šofera, ako se prijevoz mora izvršiti na dugim relacijama

Tužitelj je cestovni vozač, a tuženik je osiguratelj. Tužitelj navodi da je s tuženikom sklopio ugovor o osiguranju svoje odgovornosti. Za vrijeme jednog prijevoza došlo je do saobraćajne nezgode i pada kamiona zbog čega je roba na kamionu bila oštećena. Ovu štetu je vozač nadoknadio imaoću prava na robu, a tuženik mu odbija isplaćeni iznos nadoknaditi na temelju ugovora o osiguranju. Tuženik se opire tužbi navodeći da je u ugovoru o osiguranju navedeno da osiguratelj nije dužan nadoknaditi štetu ako je ona posljedica vozačeve grube nepažnje. U konkretnom slučaju upravo se o takvoj krivnji radilo. Nesporno je među strankama da je za vrijeme nezgode kamionom upravljao šofer koji je imao kvalifikaciju da upravlja samo s kamionima i s prikolicom nosivosti do 750 kg, a prevrnuta prikolica imala je nosivost od 25.000 kg.

Tužitelj, ne poričući ove činjenične navode, iznosi da se nije radilo o njegovoj nego o šoferovoj gruboj nepažnji. Šofer, naime, da nije bio ovlašten povjeravati vožnju pratiocu, ako je to učinio, učinio je protiv svoga ovlašćenja.

Prvostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev polazeći sa stajališta da se radi o gruboj nepažnji vozaarovog šofera, a za koju nepažnju mora snositi štetne posljedice sam vozar čiji je šofer namještenik.

Drugostepeni sud je potvrdio prvostepenu presudu ali iz drugih razloga.

Bitno obrazloženje drugostepene presude glasi:

grubi Rješavajući spor prvostepeni sud pogrešno uzima da je/proпуст od tužiteljeve strane učinjen time što je šofer povjerio vozilo na upravljanje pratiocu, te da se taj šoferov propust ima pripisati tužitelju koji kao radna organizacija čini djela i propuste putem svojih organa, individualnih osoba, te da se njihovi propusti imaju pripisati tužitelju kao organizaciji. Isto tako ne može se uzeti da i pratilac na putu među ostalim zamjenjuje povremeno šofera na dužim relacijama, što je tužitelj kao specijalizirana radna organizacija za promet robom morao znati i pretpostaviti, a očito i prećutno tolerirati i odobriti. Naime, po nahodjenju ovog suda, vozač kamiona po svom položaju u radnoj organizaciji ima tačno određene dužnosti i prava, pa se ne može uzeti da bi on bio ovlašten da određuje tko će vršiti vožnju kamiona koji mu je povjeren. Njegov propust i povjeravanje vožnja kamiona nekoj drugoj osobi može se smatrati samo kao njegova gruba nemarnost, a koja se ne može pripisati propustu i gruboj nemarnosti organizacije, i to napose u smislu čl.7 ugovora.

Medjutim, ocijenjujući pitanje odgovornosti tužiteljeve, odnosno njegove krivnje ili grube nemarnosti, treba naglasiti da je tužitelj učinio grubu nemarnost time što je na medjugradskoj vožnji, čija je udaljenost velika, a to je konkretno bilo na relaciji Kruševac-Zagreb i obratno, odredio samo jednog vozača, a kao navodnog pratioca dodijelio mu je osobu koja nije imala potrebno ovlašćenje za upravljanje kamiona sa prikolicom nosivosti 25.000 kg. Naime, bez obzira na interni pravilnik o posadi motornih vozila koji je tužitelj donio, kako sam tvrdi tek 11.XI 1963, tužitelj je kao dobar privrednik i vozar bio dužan da na takvim relacijama, bez obzira na pravilnik odnosno postojanje pravilnika ili ne, odredi dva vozača s potrebnim kvalifikacijama, što u konkretnom slučaju nije učinio, već je propuštajući primjenu dužne pažnje koja se može očekivati od urednog vozaara odredio samo jednog vozača s potrebnim kvalifikacijama, a kao pratioca odredio osobu koja nije imala potrebnih ovlašćenja za upravljanje vozilom određene težine.

Pravilno smatra prvostepeni sud da pratilac na ovakovim vožnjama zamjenjuje povremeno šofera, što je tužitelj kao specijalizirana radna organizacija za transport robe i putnika mogao i morao znati i pretpostaviti. Upravo zbog toga ima se uzeti da je tužitelj određujući kao pratioca nekvalificiranu osobu počinio grubu nemarnost, te mu obzirom na uglave ugovora o osiguranju ne pristoji pravo naknade štete koja je posljedica upravo takve grube nemarnosti.

U toku spora nesporno je da je u času nastanka štete i nezgode vozilom upravljao pratilac koji nije imao potrebne kvalifikacije za upravljanje vozilom nosivosti 25.000 kg, pa se ima uzeti da je nastala šteta upravo posljedica takvog propusta i nemarnosti tužitelja.

Konačno treba istaći da donošenje pravilnika o posadi motornih vozila od 11.XI 1963. na koji se poziva tužitelj upravo potvrđuje činjenicu da je i prije donošenja pravilnika bilo uobičajeno i potrebno da se na relacijama međjugradskog saobraćaja upotrebljavaju kao posada kamiona dva vozača a ne samo jedan, kako to želi prikazati tužitelj.

G.B.

APELACIONI SUD, Montpellier

Presuda od 1.III 1966.

Cie d'assurances l'Unité c/a Sté en
nom collectif C. i Cie, Sté C. et Bano

Osiguranje tereta - Kombinirani prijevoz - Osiguranikova dužnost da očuva osiguratelju pravo regresa - Obustava zastarnog roka - Pokriće rizika krađe - Ako je u polici navedeno da osiguranik prilikom nastupa osiguranog slučaja mora poduzeti mjere u svrhu očuvanja osigurateljevog prava regresa prema štetniku, a ne predviđa se da će osiguranik, ukoliko tako ne postupi, izgubiti pravo zahtjeva na isplatu osigurnine, osiguranik koji ne očuva osiguratelju pravo regresa, ne gubi pravo na osigurninu, ali je dužan osiguratelju nadoknaditi štetu koja je prouzrokovana njegovim propustom - Ako je osiguratelj osigurao teret u kombiniranom prijevozu, osiguranik je dužan pregledati robu nakon završetka putovanja, pa osiguratelj nema prava prigovarati osiguraniku da nije pregledao teret prilikom preuzimanja od brođara, ako brođar nije bio zadnji vozar - Zastarni rok se obustavlja, u skladu s uvjetima police osiguranja, kad osiguranik osiguratelju dostavi zahtjev za naknadu štete s ispravama potrebnim za donošenje odluke - Osiguratelj koji smatra da priložene isprave nisu potpune, mora o tome obavijestiti osiguranika, jer se inače nak-