

da mu ili ne preda robu, ili da mu ju preda s pridržajem da će vozarinu naknadno zahtijevati. U gornjem sporu sud se ovim pitanjem nije bavio jer tužitelj taj razlog nije iznio.

B.J.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br.IV-Sl-205/70  
od 12.III 1970.

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

Prijevoz željeznicom - Privatna kola - Naknada štete za zakašnjenje u isporuci privatnih kola - Korisnik kola ima pravo na naknadu za zakašnjenje prema odredbama Međunarodnog pravilnika o prijevozu privatnih kola - U ovom Pravilniku navedena naknada predstavlja najveći iznos na koji korisnik ima pravo - Naknada obuhvaća svaku štetu koja je u uzročnoj vezi sa zakašnjenjem postavljanja kola - U ovu štetu obuhvaćene su i prekostojnice broda, ako su one nastale zbog zakašnjelog postavljanja privatnih kola - Činjenica da se tužitelj ne upušta u raspravljanje jer smatra da sud zauzima nepravilno stajalište o njegovom tužbenom zahtjevu, ne oslobađa sud obaveze da tužitelju ne dosudi svotu koja mu po stajalištu suda pripada

Tužitelj je korisnik privatnih kola, a tuženik je željeznica. Tužitelj navodi da mu je željeznica zakasnila postaviti privatna kola cisterne radi čega iz broda u te cisterne nije mogao biti prekrčan alkohol, pa je brod pao u prekostojnice. Tužitelj smatra da se njegov zahtjev temelji na naknadi štete, a ne na zakašnjenju u isporuci kola.

Rješavajući spor prvostepeni sud je odbio tužbeni zahtjev tužitelja u cijelosti iz razloga jer je nakon provedene rasprave utvrdio da su tužitelju bili iz Trsta upućeni vagoni cisterne i to 21 vagon, te da je cisterna br.57579882 bila stavljena na ukrcaj pod brod "Doris" umjesto cisterne 579822 prije početka prekostojnica, i da je predstavnik tužitelja odbio da dopusti utovar u tu cisternu. Uvidom u tovarni list utvrđeno je da je cisterna br.07135347 došla na željezničku stanicu Rijeku dana 14.IV 1967. g. Sud na osnovi nepornog i dokazima utvrđenog činjeničnog stanja nalazi da ne postoji neposredna uzročna veza između radnje tuženika, odnosno prekoračenja roka isporuke i prekomjernog zadržavanja broda "Doris" u riječkoj luci. Činjenica da je službena osoba tuženoga isključila iz saobraćaja vagon cisternu br.549916, nije neposredni uzrok zadržavanja broda jer je tužitelj na vrijeme ovu cisternu zamijenio drugom cisternom br.585901, pa neposredni

uzrok zadržavanja broda je nemogućnost iskrcavanja u vagon cisternu br.579882, što je prouzrokovano zabranom službene osobe tužitelja. Sud smatra da je tužitelj postupajući pažnjom urednog špeditera, bez obzira na eventualne povrede ugovorne obaveze iz ugovora o prijevozu praznih kola od Trsta do Rijeke mogao spriječiti štetu postavljanjem pod brod drugih kola. Sud nije stekao uvjerenje da je tuženik zakašnjenje isporuke vagona cisterni broj 579822 i o713534 prouzrokovao namjerno i krajnjom nepažnjom štetu, uzimajući u obzir smetnje pri prijevozu koje nastaju kod neuobičajenog saobraćaja. Sud naime smatra da je opterećenost riječke luke s 1500 vagona jedna od smetnji u saobraćaju, koja je mogla uz najveću pažnju dovesti do toga da se na određite postave vagoni koji se razlikuju samo u jednom broju njihove brojne oznake. U pogledu naknade štete za prekoračenje roka isporuke sud nije odlučivao, jer je tužitelj na glavnoj raspravi od 3.IX 1969. g. odbio da o tom raspravlja.

Presudu žalbom pobija tužitelj zbog povreda formalnog i materijalnog prava, i predlaže da se pobijana presuda preinači i udovolji tužbenom zahtjevu, odnosno da se presuda ukine i stvar vrati prvostepenom sudu na ponovno raspravljanje i sudjenje.

Povredu prava vidi u tome što smatra da je sud pogrešno utvrdio da je cisterna br.579832 bila postavljena na utovar prije 9.IV 1967. g. pod brod "Doris" umjesto cisterne br.579822, a to da slijedi i iz iskaza svjedoka obzirom na reklamiranje i postavljanje odnosnih cisterni. Osim toga ističe da sud nije mogao povjerovati iskazu prvog svjedoka da je drugi svjedok odbio da izvrši utovar u cisternu br.579882, što se vidi iz dopisa od 5.IV 1967. g. Pozajmljena cisterna od Transjuga postavljena je pod brod tek 10.IV, pa je zbog toga brod došao u dangubu. Ističe da se nepostavljanje cisterne ne može pravdati smetnjama pri prijevozu kako to smatra prvostepeni sud, jer je tuženi avizirao prispijeće svih cisterni 5.IV 1967. g. Tvrdi da se radi o gruboj nemarnosti što se vidi i iz tuženikovog pisma od 29.V 1967. g. i iz bilješke koju je direktor saobraćaja sekcije Rijeka stavio na originalu tužiteljeva pisma tuženiku od 9.V 1967.g. Ističe da je on podnio tužbu radi naknade štete koju mu je tuženi prouzročio time što nije pravovremeno postavio na utovar cisternu br.579822 zbog čega je brod "Doris" pao u prekostonice.

Drugostepeni sud je žalbu odbio iz slijedećih razloga:

U toku spora sud je svojim rješenjem Sl-653/69 od 23.VI 1969.g. određeno i jasno pokazao da se u predmetnom slučaju radi o sporu za naknadu štete koja je tužitelju nastala zbog zakašnjenja isporuke vagona cisterni koje je inozemni pošiljalac iz Trsta poslao tužitelju u Rijeku. Ukazano

je takodjer da činjenica što su odnosne cisterne naknadno pro-  
nadjene i predane tužitelju pokazuje na okolnost da je tužena  
željeznica prekoračila rok isporuke i da je zbog prekoračenja  
roka isporuke odgovorna imaoću prava za štetu u smislu Odreda-  
ba Medjunarodnog pravilnika o prijevozu privatnih kola (Prilog  
VII Medjunarodne konvencije o prijevozu robe na željeznicama  
CIM). Naime u smislu čl.60, par.1 Medjunarodne konvencije o  
prijevozu robe željeznicom za prijevoz privatnih kola vrijede  
odredbe Priloga VII. U smislu čl.12 Pravilnika ako željeznica  
odgovara za prekoračenje roka isporuke praznih kola, ona je du-  
žna da imaoću prava plati paušalnu štetu u visini od 4 franka  
za svaki započeti dan zakašnjenja, a ako je do zakašnjenja u  
isporuci došlo zlom namjerom ili krajnjom nebrižljivošću želje-  
znice, povisuje se paušalna odšteta na 8 franka dnevno u smislu  
par.3, čl.12 cit. Pravilnika.

Okolnost da se u nastavljenom postupku tužitelj nije  
htio upuštati u raspravljavanje zahtjeva naknade štete u isporuci  
odnosnih vagona cisterni, već je inzistirao da mu se naknadi  
šteta zbog prekostojnica, prvostepeni sud rješavajući spor nije  
imao osnove da u cijelosti odbije tužitelja sa zahtjevom. Naime  
tužitelj je ostao kod zahtjeva za naknadu štete, pa bez obzira  
s koga naslova on tu štetu traži, on može od željeznice na ime  
naknade tražiti samo štetu koja je u uzročnoj vezi sa zakašnje-  
njem u isporuci odnosnih vagona cisterni i ni jednu drugu šte-  
tu. Prema tome prvostepeni sud - bez obzira na navode stranaka,  
a pošto je utvrdio da je do zakašnjenja došlo - trebao je u  
smislu važećih propisa, na koje je bio i upućen, dosuditi tuži-  
telju odgovarajući dio štete.

Pošto su u toku spora utvrđjene sve činjenice za ko-  
načno rješenje spora, tj. pošto je na zapisniku od 3.IX 1969.g.  
nesporno utvrđeno da je vagon cisterna br.579822 isporučena  
sa zakašnjenjem od 9 dana, a vagon cisterna br.o7135347 s 19  
dana, to je očito da je tuženi zakasnio s rokom isporuke za  
odnosne dvije cisterne ukupno 28 dana, tj. zakašnjenje za jed-  
nu cisternu 19, a za drugu 9 dana.

Sud je nadalje utvrdio da do zakašnjenja u isporuci  
nije došlo zbog grube nemarnosti ili zle namjere, već je uzeo  
da se odnosno zakašnjenje u isporuci uopće ne može pripisati  
propustu dužne pažnje željeznice, i da se radi o ispričivom za-  
kašnjenju.

Ovo stajalište ovaj sud ne može prihvatiti. Bez obzi-  
ra na teškoće koje se pojavljuju kod željezničkog transportnog  
poduzeća u Rijeci, obzirom na broj vagona koji dolazi svakodne-  
vno na tu stanicu, ne može se uzeti da bi samim tim bila isk-  
ljučena odgovornost željeznice za zakašnjenje u isporuci. Ova  
okolnost može ukazivati samo na okolnost da se odnosno zakaš-  
njenje ne može pripisati zloj namjeri ili gruboj nemarnosti že-  
ljeznice. Razmatrajući to pitanje ovaj sud uzima obzirom na

saobraćajne prilike na stanici Rijeke da do zakašnjenja u isporuci nije došlo od zle namjere ili grube nemarnosti željeznice, i da je obzirom na količinu i zatrpanost željezničke stanice Rijeke moguće da dodje do takvih pojava.

Ocjenjajući dakle pitanje odgovornosti tužene za nastalu štetu sud je primjenom propisa Medjunarodne konvencije o prijevozu robe željeznicom, i to napose čl.60, u vezi Odredaba čl.12, Priloga VII, našao da je željeznica kad je nesporno utvrđeno da je zakasnila s isporukom vagona cisterni, i to jednog vagona 19 dana, dužna platiti tužitelju na ime naknade 4 franka, tj. ukupno 76 franaka, a za zakašnjenje od 9 dana kod drugog vagona cisterne 4 franka za svaki dan, tj. 36 franka, tj. ukupno 112 franaka. Budući da se u predmetnom slučaju u smislu čl.57 kao novčana jedinica uzimaju zlatni franci u težini od 10/31 gr. i 0,900 čistoće tj. tzv. Germinal franak, kojega je kursna vrijednost 4,90 d, to bi tuženi na ime naknade imao platiti tužitelju 548,80 d, odnosno 43,90 USA \$, pa je stoga tužitelju i dosudjen taj iznos.

U smislu cit. propisa tuženi ne može nikakvu drugu štetu na ime naknade tražiti, pa sve i kad bi se radilo o zloj namjeri i gruboj nemarnosti mogao bi tražiti na ime naknade štete u smislu čl.12, par.3 najviše 3 franaka dnevno. Obzirom na izloženo sud je na ime naknade štete tužitelju dosudio 43,90 USA \$, što odgovara obračunatoj kursnoj vrijednosti dinara, odnosno dolara prema Germinalovom zlatnom franku.

Prigovori koje je istakao u toku spora tuženi u pogledu okolnosti da je tužitelj propustio rokove reklamacije, te da je potraživanje tužiteljevo zastarjelo, ove prigovore sud nije mogao prihvatiti.

Naime tužitelj je izvršio reklamaciju u propisanom roku pismom od 11.IV 1967. g, gdje je tuženomu postavio zahtjev za naknadu štete. Reklamacija u smislu čl.46, par.2 b, u vezi sa čl.43, par.3 zbog prekoračenja roka isporuke ima se podnijeti u roku od 60 dana ne računajući u taj rok dan prijema robe od strane imaoca prava. Ova reklamacija nije nikakva formalna isprava, već je to svaki zahtjev koji ovlašteni primalac robe stavi željeznici, i u komu naznačuje da je došlo do zakašnjenja u isporuci i da će tražiti odštetu. Prema tomu kad je tužitelj svojim pismom od 11.IV, a prije isteka roka od 60 dana izvršio takvu reklamaciju, on je održao rok, pa stavljanje prigovora promašenog roka nema osnove.

Isto tako nije osnovan prigovor zastarjelosti potraživanja koje je istakao tuženi, jer rok za podizanje tužbe za ovakova potraživanja u smislu čl.47, par.1 Konvencije traje godinu dana. Budući da je tužitelj podnio tužbu dana

27.III 1968.g, a do zakašnjenja u isporuci došlo je u travnju 1967.g, to je tužba podnesena na vrijeme, te prigovor zastarjelosti nema osnove.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br.IV-S1-323/70--2  
od 2.IV 1970.

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

Spasavanje pomorskog čamca - Primjena prava - Brodom se u smislu propisa o spasavanju smatra i čamac - Propis o spasavanju na moru primjenjuje se i na spasavanje koje je spasilac-vlasnik čamca izvršio vlastitom pobudom bez opravdanog protivljenja vlasnika čamca u opasnosti - Ako stranke nisu ugovorile nagradu za spasavanje, nju utvrđuje sud po slobodnoj ocjeni, a na temelju kriterija navedenih u zakonu

Tužitelj u tužbi navodi da je on sa svojim čamcem spasio čamac kojega korisnik je tuženik. Navodi da je tuženikov čamac nevremenom bio otrgnut od veza i nestao na otvorenom moru. Pokušaj spasavanja izvršen neposredno nakon otrgnuća noću nije bio uspješan. Sutradan ujutro tužitelj je vlastitom pobudom nastavio traganje nestalog čamca i našao ga je u jednoj uvali na otoku Rabu, te ga je doteglio u luku. Zahtijeva na ime naknade za spasavanje iznos od 7.800.- dinara.

Rješavajući spor prvostepeni sud nakon provedene rasprave osudio je tuženoga da plati tužitelju 200.- d s 5% kamata i 269,50 d troškova spora, a tužitelja je osudio da tuženom plati 357,55 d troškova spora. O višku tužiteljeva zahtjeva u izreci presude sud nije riješio.

Sud je donio presudu polazeći od stajališta da se u predmetnom slučaju ne radi o spasavanju na moru, i da se na predmetno spasavanje ne može primijeniti pomorsko pravo, jer se predmetni slučaj razlikuje od događaja koji je u zakonu propisan. Sud smatra da se nije moglo utvrditi da je tuženi preko svojih predstavnika zatražio od tužitelja pomoć, odnosno da ga je ovlastio na poduzimanje radnje za spasavanje broda "Laganj". Sud je stoga sporni predmet riješio u okviru pravnih pravila građanskog zakonika koja reguliraju prava i obaveze poslovođe bez naloga, te je na temelju slobodne ocjene dosudio tužitelju naknadu izgubljene dnevnice od d 100.-, amortizacije tužiteljevog čamca i motora od d 45.-, utroška pogonskoga goriva i ulja u iznosu od d 30.-, i ostalih troškova d 25.- tj. ukupno dinara 200.-