

žio, pa se obrazloženje pobijanog rješenja u cijelosti prihvaća.

Neosnovano ističe žalitelj da se u predmetnom slučaju ne radi o zahtjevu naknade štete nanesene putniku iz ugovora o prijevozu, već o vanugovornoj šteti zbog nepridržavanja HTZ mjera. Naime iz navoda tužbe slijedi da se tužitelj nalazio na brodu kao putnik. U smislu odredaba čl.8, toč.9 i 10 Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Sl. list SFRJ br.25/59 i Sl. list br.20/69) putnik je osoba koja na osnovi ugovora o prijevozu putnika ima pravo prijevoza brodom; te prijevoz putnika morem obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se vrše radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika, kao i vrijeme za koje se vrši prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno. Obzirom na to tužitelj se u svakom pogledu ima smatrati u smislu odredaba cit. Zakona putnikom. Zahtjev za naknadu štete zbog tjelesne povrede reguliran je takodjer čl. 101 c) i slijedećim cit. Zakona, bez obzira iz kojih je uzroka došlo do tjelesne povrede putnika.

Medjutim kako je u čl.455, toč.2 ZPP-a, izričito određeno da sporovi o prijevozu putnika spadaju u nadležnost redovnih sudova, pa iako se na te odnose primjenjuju propisi pomorskog prava, to je za rješavanje predmetnog spora nadležan redovni sud, a ne privredni sudovi, kako to pravilno uzima pobijano rješenje.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br.IV-S1-579/71  
od 1.VI 1971.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Dušan Arneri, dr Eugen Žokalj

Cestovni saobraćaj - Izvanredni prijevoz - Naknada štete prouzrokovane izvanrednim prijevozom - Nadležnost suda - Za prosudjivanje spora o naknadi štete koja je prouzrokovana izvanrednim prijevozom, mjesno je nadležan sud na čijem se teritoriju nalazi cesta koja je oštećena izvanrednim prijevozom - Visina štete koja je prouzrokovana izvanrednim prijevozom može biti utvrđena i paušalno pravilnikom poduzeća koje upravlja odnosnim putem - Za naknadu štete aktivno je legitimirano poduzeće koje upravlja odnosnim putem, bez obzira što taj put nije njegovo osnovno sredstvo - Ovo poduzeće je aktivno legitimirano na

temelju same činjenice da se radi o izvanrednom prijevozu i nije potreban ugovor kojim bi ono ugovorilo sa štetnikom to svoje pravo - Izvanredni prijevoz je svaki onaj prijevoz kod kojega je prekoračen dopušteni osovinski pritisak bez obzira na veličinu tog prekoračenja - Da bi tužitelj imao pravo na naknadu štete nije potrebno da je tuženoga pokušao onemogućiti u obavljanju izvanrednog prijevoza

Tužitelj je poduzeće za ceste, a tuženik je prijevozno poduzeće. Spor se vodi o naknadi štete prouzrokovane cesti zbog izvanrednog prijevoza tuženikovih kamiona. Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu. Tužba je bila podnesena pred sudom koji je mjesno nadležan za cestu kojom upravlja.

Protiv prvostepene presude žalili se tuženik zbog povrede formalnog i materijalnog prava.

Povredu formalnog prava tužitelj vidi u tome što smatra da prvostepeni sud nije uvažio prigovor mjesne nadležnosti suda. Ističe da se u predmetnom slučaju nadležnost ne može prosudjivati po mjestu nastanka štete, već je nadležan sud prema sjedištu tuženog. Ovo u toliko prije što se u konkretnom slučaju radi o zahtjevu za plaćanje ugovorne naknade za korištenje i trošenje cesta, a ne o zahtjevu za naknadu štete.

Povredu materijalnog prava tuženi vidi u tome što smatra da prvostepeni sud neosnovano uzima da je tužitelj aktivno legitimiran time što u svom sastavu osnovnih sredstava ima i ceste. Ističe da važeći propisi ne određuju da su ceste osnovna sredstva tužiteljeva, pa smatra da tužitelj nije dokazao svoju aktivnu legitimaciju.

Ističe nadalje da prvostepeni sud pogrešno uzima da se radi o izvanrednom prijevozu u smislu prekoračenja zakonom dopuštenog osovinskog pritiska motornog vozila tuženoga. Iz kontrolnog zapisnika saobraćajnog inspektorata SRH br. 122 od 27.III 1969. godine slijedi da zbroj opterećenja II i III osovine iznosi 17 tona, tj. jednu tonu više od dopuštenog opterećenja, a ne 4 tone, kako to uzima pobijana presuda. Smatra da se u ovom slučaju mogu primijeniti propisi čl. 9, toč. 3 Pravilnika o dimenzijama, ukupnim težinama i naplacima cestovnih vozila, pa je sud morao uvažiti vještački nalaz Tehničkog fakulteta u Zagrebu, iz kojeg je vidljivo da rezultati kod pojedinačnog vaganja II i III osovine, ukoliko su ove konstruirane, kao "udvojene osovine", mogu dovesti do greške i od 40 % na štetu korisnika vozila.

Ističe nadalje da prvostepeni sud nije utvrdio s koga pravnog naslova tužitelj podnosi tužbeni zahtjev, pa ističe da tužitelj takvoga pravnog naslova nema. Jedino ugovor o plaćanju naknade za vršenje izvanrednih prijevoza predstavljao bi valjani pravni naslov za tužiteljev zahtjev. Kako takvog ugovora nema, to tužitelj, smatra tuženi, nema osnove za svoj zahtjev. Konačno ističe da je pobijanom presudom povrijeđen propis čl. 3 ZPP-a, jer je sud uvažio tužiteljev zahtjev prije nego je utvrdio da li je tužitelj poduzeo sve mjere da spriječi ili onemogući protupravnu radnju tuženoga, odnosno da li se poslužio mjerama da putem nadležnog organa Sekretarijata za javnu sigurnost spriječi tuženoga da mimo zakonskih propisa i tehničkih regulativa koristi javne putove. Ističe da tužitelj ne može obračunati naknadu štete onako kako je to učinio u tužbi, pa je prvostepeni sud neosnovano uzeo da je obračunati iznos naknade štete primjeren. Naime učinjena šteta mora biti dokazana i konkretna, te se ne može utvrdjivati u paušalnom iznosu. Ukoliko bi se radilo o naknadi za povećanu amortizaciju, bilo bi potrebno tužiteljevu tarifu usaglasiti s propisima čl. 3 i 28 Zakona o formiranju i društvenoj kontroli cijena.

Drugostepeni sud je žalbu odbio iz slijedećih razloga:

Rješavajući spor prvostepeni sud je proveo sve dokaze i utvrdio odlučne činjenice za pravilno rješenje spora, pa je na temelju tako utvrdjenog činjeničnog stanja donio presudu koju je jasno i iscrpno obrazložio. Tako utvrdjeno činjenično stanje i obrazloženje pobijane presude ovaj sud u cijelosti usvaja.

Prigovor mjesne nenadležnosti suda nije osnovan, jer tužitelj traži naknadu štete učinjene na kolovozu javnog puta kojim on upravlja, a koja je šteta učinjena prekomjernim dopuštenog opterećenja motornog vozila. Tužitelj ispravno tužbom traži naknadu štete učinjene prekomjernim opterećenjem, pa je i prvostepeni sud osnovano uzeo da je nadležan u smislu čl. 46 ZPP-a. Naime način naknade štete unaprijed određenim paušalnim iznosima, kako je to u Pravilniku poduzeća za ceste, "Rijeka", propisano, svrsishodniji je i ekonomičniji od drugog načina utvrdjivanja štete. Oštećenja koja nastaju izvanrednim prijevozima ne moraju biti lako uočljiva, pa bi pojedinačno utvrdjivanje iskazivalo nerazmjerne troškove. Obzirom na to pravnu narav tužbenog zahtjeva ne mijenja okolnost što je naknada štete obračunata na temelju Pravilnika o visini naknade za prijevoz izvanrednih tereta tužiteljevih.

Prigovor pomanjkanja aktivne legitimacije takodjer nije osnovan. Aktivnu legitimaciju tužiteljevu u predmetnom sporu treba promatrati nezavisno od pitanja da li su ceste osnovno sredstvo tužiteljevo, u toliko prije što je nesporno da tužitelj upravlja cestama na svom području, i što je nesporno da je šteta nastala na dionici ceste Soići - Bihać, dakle na cesti kojom upravlja tužitelj. Tužiteljevo pravo i dužnost da upravlja cestama slijedi iz čl. 38, st.1. i čl. 37, st.2. Osnovnog zakona o javnim putovima (Sl. l. SFRJ br. 27/65), pa je slijedom toga tužitelj aktivno legitimiran u sporovima za naknadu štete učinjene na cestama njegovog područja.

Prvostepeni sud pravilno je postupio kad je sporni prijevoz ocijenio kao "izvanredni prijevoz" u smislu čl. 47, st.1 Osnovnog zakona o javnim putovima. Naime čl. 4 Pravilnika o izmjeni Pravilnika o ukupnim težinama, dimenzijama i naplacima cestovnih vozila (Sl. l. SFRJ br. 23/67), određuje da je najveća ukupna težina vozila s prikolicom ili bez prikolice 40 tona. Zapisnikom Saobraćajnog inspektorata SRH br. 122, od 27.III 1969. godine utvrđena je ukupna težina vozila i prikolice tuženoga od 44 tone, pa odatle slijedi da je težina tuženikovog vozila zaista za 4 tone premašila najveću dopuštenu težinu. Navod tuženog da prekoračenje dopuštenog osovinskog pritiska iznosi samo 1 tonu neodlučan je. U smislu čl. 47 OZOJP izvanrednim prijevozom smatra se svako prekoračenje dopuštene težine motornog vozila, osovinskog pritiska ili dimenzija određenih u čl. 44 do 46 OZOJP, pa je prekoračenje dopuštene težine vozila jedan od slučajeva izvanrednog prijevoza, te je stoga prvostepeni sud osnovano usvojio tužbeni zahtjev koji se temelji na prekoračenju ukupne težine tuženikovog vozila.

Prigovor tuženoga da sud nije uzeo u obzir vještački nalaz Tehničkog fakulteta u Zagrebu nema osnove. Rezultati "analize parcijalne kontrole osovinskog opterećenja cestovnih motornih vozila" nisu odlučni u predmetnom sporu. Iz vještačkog nalaza slijedi da pri vaganju vozila s dvostrukom osovinom može nastati greška na štetu korisnika vozila, ako je vaganje izvršeno na taj način da se važe svaka osovina pojedinačno, a da pri tom ostale osovine nisu podignute pomoću specijalne platforme na isti nivo s visinom vage. Iz ovakvog nalaza ne slijedi da je vaganje tuženikovog vozila izvršeno upravo na takav način kojim bi bili dobiveni pogrešni rezultati. Tuženi u toku postupka pred prvostepenim sudom nije dao dokaz o pogrešnoj metodi vaganja njegovog motornog vozila, a niti je o tome dao dokaz<sup>u</sup> žalbi, pa se navodi tuženoga u pogledu načina vaganja njegovog vozila ne mogu uvažiti. Obzirom na to za utvrđivanje težine vozila tuženoga valja uzeti podatke utvrđene u zapisniku saobraćajnog inspektora od 27.III 1969. g. kao vjerodostojne.

Stajalište tuženoga da tužitelj nema valjane osnove za svoj zahtjev pogrešno je. U predmetnom slučaju ne radi se o plaćanju ugovorne naknade za izvršeni izvanredni prijevoz, već se radi o naknadi vanugovorne štete, pa je tužiteljev zahtjev i na tome zasnovan, te se u tom pogledu upućuje na razloge navedene u obrazloženju ove presude obzirom na prigovor mjesne nenadležnosti.

Navod tuženoga da je sud povrijedio propis čl. 3, st.3 ZPP-a nema osnove, jer tužitelj nije u mogućnosti da iz saobraćaja isključi preopterećeno vozilo tuženoga, jer u smislu čl. 68, st.2, toč. 6 OZOJP - ovakvo ovlaštenje imaju organi inspektorata za javne putove, a ne tužitelj kao poduzeće za ceste.

Ocijenjujući pitanje obračuna visine štete ovaj sud u cijelosti prihvaća način obračuna kako ga je izvršio prvostepeni sud. Ovakav način obračuna slijedi i iz odluke Ustavnog suda Jugoslavije (Sl. 1. SFRJ br.2/71), kojom je ustanovljeno da visina naknade za izvanredni prijevoz utvrđena Pravilnikom tužiteljevim nije nesuglasna sa zakonom, pa se stoga svi prigovori tuženoga u tom pogledu odbijaju, kao i prigovor u pogledu usaglašavanja tužiteljeve tarife s propisom Zakona o formiranju o društvenoj kontroli cijena, u toliko prije što se u predmetnom slučaju ne radi o cijenama robe ili usluga, već o paušalnom određivanju iznosa za naknadu štete učinjene izvanrednim prijevozom.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-347/69  
od 25.V 1971.

Vijeće: Gabro Badovinac, prof.dr Branko Jakaša, dr Eugen Žokalj

Tjelesna povreda člana posade pomorskog broda - Agent i brodar - Brodarova pasivna legitimacija - Primjena prava - Nadležnost suda - Za sporove o tjelesnoj povredi jugoslavenskog člana posade stranog broda nadležan je jugoslavenski sud ako je u Jugoslaviji sklopljen ugovor o radu - Pasivno je legitimiran pravni sljednik osobe koja je bila brodar broda u vrijeme kad je nastala tjelesna povreda člana posade - Osoba koja u svojoj korespondenciji u vezi s poslovanjem jednoga broda ne nastupa izričito u ime neke druge osobe smatra se brodarom toga broda, i ne