

teljevog šofera, mjerenje i da je tom prilikom ustanovljeno da je dopremljeno svega 26.276 kg betonskog željeza. Odnosno ustanovljen je manjak od 2.004 kg željeza. To potvrđuju oba preslušana svjedoka, a to je i zapisnički konstatirano.

Sporno je samo da li je vaganje na savijalištu tuženika izvršeno pravilno ili nije. Ispitani vještak je izjavio da primijenjeni način mjerenja nije pouzdan, ali da ni u kojem slučaju takvo mjerenje ne bi moglo pokazivati takvu veliku razliku od 2 tone. To što je vještak iskazao sasvim je točno. Prema znanju ovog suda razlika bi mogla iznositi najviše 20-30 kg, a nikako 2.004 kg. Stoga i ovaj sud smatra manjak utvrdjenim i da je tuženik s pravom teretio tužitelja i od njegove zarade odbio protivrijednost utvrdjenog manjka na robu. Tužitelj pakovanju i utovaru nije prigovorio.

J.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br. 1644/75-2
od 27.XI 1973.

Vijeće: Juraj Bolanča, dr Zdenko Antić, prof.dr Branko Jakaša

Cestovni promet - Preopterećenje ceste - Vozar koji preoptereći cestu težinom vozila većom od dopuštene, dužan je poduzeću za putove nadoknaditi štetu - Ta se šteta nadoknađuje na temelju same činjenice da je prijevoz izvršen preokračenom težinom vozila, bez obzira što nije dokazano konkretno oštećenje ceste - Vozar koji na ovaj način optereći cestu, dužan je s poduzećem za ceste sklopiti ugovor o iznosu naknade, a ukoliko to ne učini, plaća naknadu koju bi platio da je ugovor bio zaključen - Najveća dopuštena težina vozila iznosi 40 tona, s tim da najveći dopušteni pritisak po jednoj osovinu ne smije biti veći od 10 tona, a po dvostrukoj od 16 tona

Tužitelj je poduzeće za ceste, a tuženik je vozar. Spor se vodi o naknadi za preopterećenje ceste koje je tuženik prouzrokovao preteško natovarenim vozilom.

Tuženik je uložio prigovor protiv platnog naloga. U prigovoru se navodi da se predmetni prijevoz ne može smatrati izvanrednim u smislu čl.47. Osnovnog zakona o

javnim putovima. Tuženik je kamionom reg.broj PU 47-37 i prikolicom 14-09-PU prevezio 28.000 kg brašna iz Sivca u Pulu, a tužitelj je vaganjem utvrdio da je vozilo bilo teško 47.300 kg, pa je zaračunao naknadu za izvanredni prijevoz na 7,3 tone po 2,50 din. po t/km za 550 km u iznosu od din. 10.037,50. Tužitelj se poziva na propis čl.47. Osnovnog zakona o javnim putovima i čl.20. i 21. Zakona o javnim cestama. Iz tužiteljevog obračuna vidi se da tužitelj smatra prijevoz izvanrednim zato što je prekoračena ukupna težina od 40 tona, obzirom da je članom 4. Pravilnika o izmjenama i dopunama Pravilnika o dimenzijama, ukupnim težinama i naplacima cestovnih vozila, kojim je izmijenjen čl.9. prvobitnog Pravilnika, određeno da je najveća dopuštena ukupna težina svih vrsta vozila i kategorija cestovnih motornih vozila s prikolicom i bez nje 40 tona. Tuženik smatra da je propis stava 1, čl.9. noveliranog Pravilnika derogiran odredbama Osnovnog zakona o sigurnosti saobraćaja na putovima (Sl. list SFRJ br.15/70), koji je kasnije donesen, jer je najveća dopuštena težina težina samoga vozila skupa s nosivošću dotičnog vozila. Dopuštena težina do koje se vozilo može opteretiti upisana je u saobraćajnu dozvolu za motorna i priključna vozila namijenjena za prijevoz tereta (čl.26, t.24. Osnovnog zakona o sigurnosti saobraćaja na putovima). Prijevoz se ne može smatrati izvanrednim kad je opterećenje vozila izvršeno u granicama njegove dopuštene nosivosti. Prema tome u ovom slučaju tuženikova vozila nisu bila opterećena preko dopuštene granice. Prilikom registracije plaćena je naknada za upotrebu javnih putova na temelju Odluke o određivanju iznosa naknade, koja se plaća na cestovna motorna vozila (Sl. list SFRJ br.47/67). Naknada je plaćena u iznosu ovisnom o nosivosti pojedinog vozila. To upućuje da se i u konkretnom slučaju radilo o dopuštenom normalnom prijevozu. Nikakva vidljiva šteta nije na cesti počinjena. Tužitelj nije ničim dokumentirao na osnovi čega zaračunava dinara 2,50 po t/km. Plaćanje te naknade, koju bi i tuženik morao ukalkulirati, povisivalo bi cijenu brašnu za 0,15 din. po kg. Tužitelj treba da dokaže radi čega smatra da je prijevoz izvanredan i da ima pravo ubrati "naknadu" na teret radnih ljudi tuženoga poduzeća. Tuženi smatra da prijevoz nije izvanredan i predlaže da se platni nalog ukine.

Nakon provedenog postupka prvostepeni sud je donio pobijanu presudu kojom je platni nalog održan na snazi.

U obrazloženju pobijane presude navodi se da je sud iz kontrolnog zapisnika broj 49 od 14.XI 1972. ustanovio da je tuženi toga dana izvršio izvanredni prijevoz sa

svojim vozilom reg. broj PU 47-37 i prikolicom 14-o9-PU. Kontrolno vaganje vozila i tereta izvršio je ovlašteni saobraćajni inspektor u prisutnosti organa za unutrašnje poslove i vozača tuženikovog vozila. Vozač tuženikovog vozila nije stavio primjedbe na način rada kontrolnog organa i na utvrđenje prekoračenja osovinskog pritiska i ukupne težine vozila. Iz kontrolnog zapisnika vidi se da je osovinski pritisak prekoračen za 1.500 kg, a ukupan teret za 7.300 kg. Uvidom u potvrdu Kontrole mjerila od 31. kolovoza 1972. utvrđeno je da je mjerni instrument, kojim je izvršeno kontrolno vaganje, propisno baždaren i u ispravnom stanju. Uvidom u odluku RS tužilačkog poduzeća o uvjetima za izdavanje dozvola za izvanredni prijevoz; utvrđeno je da je za izvanredni prijevoz određena naknada u visini od 2,50 dinara po t/km. Takva naknada utvrđena je još 1966 godine. Odlukom biv. Zajednice poduzeća za ceste SRH. Tu naknadu sud smatra primjerenom tim više što je u međuvremenu došlo do poskupljenja građevinskog materijala od kojeg se gradi cesta. Realna naknada u vrijeme izvršenoga kontrolnog vaganja može biti samo veća. Zbog toga nije osnovano tuženikovo pobijanje iznosa naknade štete od 2,50 dinara po t/km. Uvidom u tužiteljev račun broj 49 od 12.XII 1972. ustanovljeno je da je tužitelj tuženom pravilno obračunao naknadu za učinjenu štetu. Tuženi nije tražio odobrenje za izvanredni prijevoz, niti je s tužiteljem zaključio ugovor o odšteti za izvanredni prijevoz, što je bio dužan učiniti prema čl.47. Osnovnog zakona o javnim putovima i čl.20. Zakona o cestama SRH. Tuženi je sa svojim vozilom prekoračio dopušteni osovinski pritisak i ukupnu težinu, pa se njegov prijevoz u smislu postojećih propisa smatra izvanrednim. Suprotno tvrdjenje tužene stranke lišeno je svake osnove. Izvanredni prijevozi prekomjerno oštećuju cestu. Zbog toga je i ustanovljeno zakonsko ograničenje dopuštenog osovinskog pritiska i ukupne težine vozila, a tužitelju je dato pravo da traži naknadu štete. Sud je odbio prijedlog tuženoga da se izvede dokaz pohovnim vaganjem vozila i tereta, jer je vaganje izvršeno od strane stručnih službenih osoba uz prisustvo tuženikovog vozača, koji nije stavio nikakve primjedbe, iako je znao koliki teret prevozi i kolika je ukupna težina. Mjerni instrument je bio ispravan.

Protiv prvostepene presude tuženik je uložio žalbu zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka, zbog pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i zbog pogrešne primjene materijalnog prava.

U žalbi se navodi da je prvostepeni sud trebao prihvatiti prijedlog tužene stranke da se ponovo izvrši vaganje vozila skupa s teretom koji su vozila prevozila; a iz tuženikovog dokumenta da se vidi da je prevezio samo 28.000 kg brašna. Nikakvog drugog tereta nije bilo na vozilima. Tuženik smatra da je vaganje, izvršeno od kontrolnog organa, bilo netočno.

Drugostepeni sud je žalbu odbio iz slijedećih razloga:

Neosnovana je i netočna tuženikova interpretacija pozitivnih zakonskih propisa koji se odnose na prekomjerno iskorišćivanje cesta. Prema čl.4. Pravilnika o izmjena i dopunama Pravilnika o dimenzijama, ukupnim težinama i naplacima cestovnih vozila (Sl. list SFRJ broj 23/67) najveća dopuštena ukupna težina svih vrsta i kategorija cestovnih motornih vozila s prikolicama ili bez njih iznosi 40 tona, s tim što najveći dopušteni osovinski pritisak po jednostrukoj osovinu na kolovozu puta ne smije biti veći od 10 tona, a po dvostrukoj osovinu od 16 tona. Vozari se moraju ravnati prema tom propisu. Ako im je vozilo nešto teže, onda trebaju paziti da utovarena roba skupa s vozilom ne bi prelazila težinu od 40 tona. Ukoliko je dotično vozilo veće nosivosti te bi vozaar htio iskoristiti nosivost vozila u cjelini, a u tom slučaju bi sveukupna težina iznosila preko 40 tona, onda je dužan vozaar da s poduzećem za ceste zaključi ugovor za izvanredni prijevoz. Tuženik u konkretnom slučaju nije to učinio. Izvršenim mjerenjem od strane nadležnog organa utvrđeno je da je tuženik preopteretio cestu izvanrednim prijevozom, pa je dužan da tužitelju plati naknadu za oštećenje ceste, iako se ne može točno i precizno ustanoviti u kojem je opsegu cesta oštećena.

Odlukom biv. Zajednice poduzeća za ceste SR Hrvatske propisano je da će se kod ugovaranja naknade za premašeni teret ugovoriti cijena od 2,50 dinara po t/km. U skladu s tim donešena je i odluka RS Poduzeća za ceste, Slavonski Brod od 3.X 1970. Da se tuženik obratio na Poduzeće za ceste, Sl. Brod i tražio zaključenje ugovora za izvanredni prijevoz, bila bi mu zaračunata, kao i svim drugim korisnicima, za premašaj u težini cijena od dinara 2,50 po t/km. Tuženik je propustio zaključiti takav ugovor. Naprotiv pokušao je da preopterećena vozila preveze od polazne stanice do odredišta i da izbjegne plaćanje naknade za premašaj u težini. Međutim bio je otkriven od strane kontrolnih organa koji su utvrdili premašaj u opterećenju

ceste. Pored svega toga tužitelj ništa više ne potražuje od tuženika nego što bi potraživao na temelju ugovora da je ovaj prije prijevoza zaključen. Sada ne bi bilo ni opravdano ni pošteno da tuženi, koji je htio izbjeći plaćanju premašaja u opterećenju ceste, prodje materijalno bolje od onih poduzeća koja su postupala ispravno i prije prijevoza zaključila s poduzećem za ceste odgovarajući ugovor.

Ovaj sud prihvaća razloge kojima se rukovodio prvostepeni sud kad je odbio prijedlog tuženika za ponovno vaganje vozila i tereta.

J.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br. III-S1-229/73-2
od 28. II 1974.

Vijeće: Ivo Bešker, Gavro Badovinac, prof. dr. Branko Jakaša

Prijevoz stvari morem - Primjena prava - Ograničenje brodarove odgovornosti - Krcanje tereta na palubu - Na ugovor o prijevozu stvari morem, koji je zaključen između jugoslavenskog broдача i inozemnog naručitelja prijevoza primjenjuje se jugoslavensko pravo ako je luka iskrcanja u Jugoslaviji, a primalac koji prima teret na temelju indosirane teretnice po naredbi jugoslavenska osoba - Pod ovim pretpostavkama primjena jugoslavenskog prava je obavezna i ne dolazi do primjene klauzula teretnice o primjeni stranog prava ili Konvencije o teretnici - Prema Zakonu o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova broдар odgovara ograničeno i kada je šteta prouzrokovana kvalificiranom krivnjom njegovih ljudi - S obzirom da tu nije potrebno ulaziti u ispitivanje da li je teret na palubu smješten krcateljevim pristankom, ili da li za takav smještaj postoji običaj u luci ukrcaja - Potvrda brodarovog agenta da u luci ukrcaja postoji običaj koji dopušta krcanje na palubu određenog tereta ne može poslužiti kao vjerodostojan dokaz, ako je ta potvrda izdana u broдарovu korist

Tužitelji su osiguratelji tereta (sindikati kod Lloyd). Isplatom osigurnine primaocu robe subrogacijom su stupili u pravo primaoca robe prema broдарu. Regresnom tužbom traže od broдача isplatu iznosa od 4.565.- Lstg spp, s naslova naknade štete nastale gubitkom robe u prijevozu. Tvrde da je tuženik svojim brodom "Matko Laginja"