

brodar izda zasebnu teretnicu, tada se takova teretnica ime smatrati originalnom teretnicom od mjesta prekrcaja do mjesta odredišta, te se takav prijevoz ne može smatrati prijevozom po direktnoj teretnici, pa ni onda kad nova teretnica sadrži naznaku da se radi o prekrcaju robe s nekog drugog broda.

Tuženi, izdavajući teretnicu adresiranu na drugu osobu različitu od one koja je naznačena u direktnoj teretnici, izričito je otklonio da prijevoz vrši po direktnoj teretnici, te ga se odnos koji postoji između krcatelja odnosno broдача po direktnoj teretnici, i označenog primaoca po njegovoj teretnici, ne tiče, jer je time izričito stavio do znanja da ne želi da odnosnu robu prevozi po direktnoj teretnici, pa stoga iz svoje teretnice za eventualnu štetu odgovara samo označenom primaocu u svojoj teretnici.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 21.VI 1962.

Vijeće: Zvone Rihtman, Gabro Badovinac, dr Branko Jakaša

Sudar brodova u luci - Brod koji ulazi u luku ne smije smetati brodu koji izlazi iz luke - Brod koji ulazi u luku ne smije - u okolnostima opasnim za sudar - započeti manevar ulaska, dok drugi brod ne završi manevar izlaska - Za prosudjivanje krivnje za sudar nije odlučujuća činjenica da je brod koji ulazi u luku pretpostavljao da će brod koji izlazi izvršiti uobičajeni drugi manevar

Tužiteljev brod "Ulcinj" kritične zgrade u redovitoj pruzi pristao je u luci Tivat uz gat "Stanišić". Po obavljenim operacijama, brod se otisnuo od obale vozeći krmom, kormilom lijevo. Postigavši potrebni razmak, "Ulcinj" je zavozio naprijed, kormilom desno, paralelno s glavom gata Stanišić, uz koju je bio vezan brod "Pelješac". U visini toga broda, "Ulcinj" je zakrenuo sasvim desno u luku od oko 180°. U to vrijeme ulazio je u luku Tivat tuženikov brod PP-21, vozeći pravcem prema gatu Stanišić, radi priveza uz obalu na mjestu s kojega se otisnuo "Ulcinj". Kad je "Ulcinj" okrenuo naglo desno i pokazao tuženikovu brodu lijevi bok, razmak između brodova iznosio je oko 200 m. Tuženikov brod je dao akustički signal s dva kratka zvuka u znak da kreće lijevo, dok je tužiteljev brod ostao u kursu koji je po zaokretu zauzeo, i koji ga je vodio prema izlazu iz luke, pa zatim dao akustičkim signalom tri kratka zvuka, i zavozio krmom natrag. Nakon toga je i tuženikov brod zavozio krmom natrag. Međutim sudar se više nije dao izbjeći, pa je tuženikov brod udario tužiteljev brod u prednji dio lijevog boka.

Oslanjajući se na mišljenje vještaka, prvostepeni sud je donio presudu, prema kojoj je proglasio tužitelja krivim za 3/4, a tuženika za 1/4 za sudar.

Protiv ove presude žalili se tužitelj.

Drugostepeni sud je žalbu uvažio, te je tuženika proglasio isključivo krivim za sudar.

Po nalaženju suda za presudjivanje o odgovornosti za sudar u ovom konkretnom slučaju odlučne su tri okolnosti: prva, da je do sudara došlo usred lučkog bazena; druga, da je do njega došlo kad tužiteljev brod još nije dovršio manevar isplovljenja; treća, da je tuženikov brod u zauzetom pravcu prema mjestu pristajanja uz obalu morao sjeći pravac kojim je tužiteljev brod u manevru isplovljenja morao proći.

Prva okolnost je nesporna. Ona je utvrđena i rješenjem Lučke kapetanije u Kotoru od 24.XII 1959, kojim je zapovjednik tuženoga broda u administrativnom kaznenom postupku oglašen krivim za sudar, i kažnjen za time počinjeni pomorski prekršaj novčanom kaznom. U rješenju se navodi da je sudar nastao u udaljenosti od 150 m od pristaništa mola br.1, a iz skica o sudaru, koje su priložili i tužitelj i tuženi, vidi se da se ta udaljenost ima računati od obale mola 1 prema unutarjosti lučkog bazena u pravcu prema glavi gata "Stanišić". Do sudara je dakle došlo u prostoru na koji se odnose propisi Naredbe o izbjegavanju sudara na moru u lukama i morskim predjelima unutrašnjih morskih voda u kojima je plovidba otežana /Sl.1. od 24.IV 1957/.

Druga okolnost utvrđena je time što je tužiteljev brod, da bi mogao isploviti iz luke, morao, nakon vožnje krmom lijevo, zaploviti pramcem kormilom desno, i da je morao završiti zaokret desno do pravca kojim će zaploviti u dovoljnoj udaljenosti od glave mola 1, i tako isploviti iz luke. Ne može se uzeti da je brod koji izlazi iz luke dovršio svoj manevar isplovljenja, dok god nije zauzeo konačni pravac za isplovljenje iz luke i njime krenuo. Iz utvrđenog činjeničnog stanja slijedi da je tužiteljev brod čim je zavozio pramcem stavio kormilo nadesno, pa je zaokret nadesno, i pri tome otvoreni luk, proizvod kretanja, započetog čim je i vožnja pramcem započela. Taj manevar može se smatrati dovršenim tek po vraćanju kormila u položaj pravo, a to znači stavljanjem broda u konačni pravac isplovljenja. Iz opisa događaja u kom se stranke uglavnom slažu, vidi se da se nakon zaokreta tužiteljeva broda pa do sudara radilo o sekundama, dakle o vremenskom periodu u kom se još ne može pretpostaviti da je konačno zaustavljeno kretanje broda određeno prijašnjim položajem kormila desno i inercijom broda. Ne može se smatrati da je brod u takvom položaju završio svoj manevar.

Treća okolnost utvrđena je time što se iz pravca vožnje obaju brodova vidi da su se njihovi pravci plovidbe morali sjeći. Da bi tužiteljev brod mogao isploviti iz luke, on je, neovisno o luku svog zaokreta nadesno, morao proći ispred gata "Stanišić", uz koji je prije bio vezan. Naprotiv, pravac vožnje tuženikova broda bio je upravljen upravo na taj gat, i to na mjesto uz koje je prije bio privezan tužiteljev brod.

Pri takvom stanju stvari osnovno pravilo plovidbe o kom se u interesu sigurnosti plovidbe, ljudskih života i prevoženih stvari mora voditi računa, jest pravilo iz t.3 cit.Naredbe, po kojem brodovi koji ulaze u luku ne smiju smetati manevriranju brodova koji izlaze iz nje. Ovoga pravila bio se dužan držati i zapovjednik tuženikova broda, tim više što je, kako i sam priznaje, znao i računao s time da će u luci naići na tužiteljev brod, s kojim se je, prema vlastitom iskazu, svakodnevno susretao pri svom ulasku, odnosno pri izlasku tužiteljevog broda iz luke. Prema tome pravilu tuženikov brod bio je dužan smanjiti brzinu, pa i zaustaviti stroj, dok god se ne osvjedoči da je tužiteljev brod u izlasku iz luke zauzeo konačni pravac plovidbe. Tek tada je mogao tuženikov brod, uz propisani oprez, nastaviti vožnju. Da je tuženikov brod tako postupao, do sudara ne bi moglo doći. Postupajući protivno, tuženik je izazvao sudar, pa za njega odgovara.

Ovaj sud ne prihvaća mišljenja vještaka, pa prema tome ni prvostepenog suda o podijeljenoj krivnji, jer se ono bazira na pretpostavljenoj dužnosti tužiteljeva broda da pazi na nesmetano manevriranje tuženikova broda. Tako dolazi do invertiranja pozicija predviđenih u zakonu, i do davanja prednosti brodu koji ulazi u luku, umjesto davanja prednosti brodu koji iz nje izlazi. Mjere, poduzimane u zadnjem času, ne mogu biti pravilan kriterij za odgovornost, ako se ona osniva na propuštanju osnovne dužnosti jednoga od brodova, što je dovoljno da izazove opasnost od sudara, pa i sam sudar. Napose sud ne prihvaća stajališta prvostepenog suda da je tužiteljev brod, kad se tokom manevra zaokretanja udesno našao s desne strane tužiteljeva broda, morao nastaviti plovidbu tim pravcem, pa da je zbog propuštanja takve vožnje odgovoran za sudar. Do pozicije desni bok prema desnom boku došlo je očigledno usred manevra zaokreta tužiteljeva broda, i baš je ta pozicija zakretanjem morala biti promijenjena. No baš u tom se i sastojao manevr izlazećeg broda, u kome on nije smio biti smetan. Suprotno tome zapovjednik tuženikova broda baš u tom kritičnom momentu nije mogao biti na čistu u pogledu pravca plovidbe broda koji vrši manevr, pa zbog toga nije smio nastaviti vožnju kojom je morao presjeći prvom brodu put. Davanje akustičnih signala tuženikova broda u tom je momentu značilo direktno smetanje tužiteljeva broda u manevru, jer je bilo ravno zahtjevu da tužiteljev brod udesi svoje kretanje prema kretanju tuženikova broda, uz zanemarenje vlastitog manevra izlaska.

Okolnost na koju se tuženik poziva, a tužitelj ju poriče, da su se brodovi svakodnevno sretali u isto vrijeme na istom mjestu, pa da je tužiteljev brod uvijek izlazio iz luke po krmi tuženikova broda što bi značilo da su kritične zgođe oba broda bila u uobičajenim pozicijama ne može se uzeti kao dokaz o tužiteljevoj krivnji. Brodovi se mogu, ako to sigurnost plovidbe dopušta, mimoći na način koji im odgovara. No ako je sigurnost u pitanju, onda je izbjegavanje opasnosti od sudara vrhovni zakon za brod, koji ga ulazeći u luku, kad u njoj drugi brod vrši manevar izlaska, može izazvati.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD NR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 21.VI 1962.

Vijeće: Zvone Rihtman, Gabro Bađovinac, dr Branko Jakaša

Prijevoz kamionom - Primaćac tereta dužan je platiti vozarinu bez obzira da li je vozar s robom predao i vozni list iz kojega za primaoca proizlazi dužnost plaćanja vozarine - Na pravo vozara na platu vozarine ne utječu uvjeti kupoprodajnog ugovora

Tužitelj je vozar koji je prevezao nekoliko strojeva iz Zagreba u Slavonsku Požegu, gdje ih je predao tuženiku kao primaocu tereta. Tuženik nije platio vozarinu, navodeći da on nije sklopio ugovor o prijevozu, te da je vozarinu dužan platiti naručitelj prijevoza.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbi.

Tuženik se žalio, pa je drugostepeni sud rješavajući žalbu istu odbio, i potvrdio presudu prvostepenog suda.

Iz obrazloženja:

Obveza tuženikova na isplatu prevoznine nastala je u času preuzimanja prevezenog tereta. U smislu pravnih pravila po kojima se reguliraju pravni odnosi iz vozaarskog posla, vozar je dužan primaocu zajedno s robom predati i vozni list u kom su naznačeni troškovi prijevoza. U ovom spornom slučaju tužitelj tvrdi da je tuženiku takav vozni list u obliku prevoznice predao, a tuženik to poriče, pa je stoga potrebno ocijeniti utjecaj te činjenice na nastajanje obveze primaoca da vozaru plati prijevozne troškove i onda kad mu vozni list nije predan.

Ovaj sud smatra da na nastajanje obveze na isplatu vozareva potraživanja za izvršeni prijevoz nema utjecaja okolnost da li je prilikom predaje tereta predao primaocu i vozni list. Vozni list je isprava, koja služi za dokazivanje količine i kakvoće robe predane na prijevoz, adrese na koje se teret ima predati, i ugovorene