

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 12.IX 1963.

Vijeće: Zvone Rintman, dr Emilije Pallua, dr Branko Jakaša

Sudar brodova - Brod koji ulazi u luku dužan je dati prednost brodu koji izlazi iz luke - Prilikom ulaska u luku zapovjednik broda dužan je, osobito ako nema dobar pregled luke, pretpostaviti da ima brodova koji u tom času izlaze iz luke, pa pod tom pretpostavkom manevrirati brodom - Kad nastupi neposredna opasnost sudara, i brod koji ima prednost u manevriranju mora poduzeti potrebne mjere da se sudar izbjegne - Samo skretanje udesno nije svaki put dovoljno - Prilikom poduzimanja manevra zapovjednik broda mora voditi računa i o eventualnim manama toga broda, koje otežavaju manevriranje - Brodovlasnik, u sudaru potopljenog broda, ne mora, radi umanjenja štete, dati brod na slobodno kasiranje - Ako se radi o totalnom gubitku broda, vlasnik nema prava zahtijevati izmaklu dobit - Ta je šteta uključena u isplatu vrijednosti broda koju je brod imao u času potonuća s eventualnim zateznim kamatama

Do sudara je došlo u bazenu luke Cavtat, tj. na mjestu gdje je plovidba po prirodi stvari otežana; ona je nadalje otežana time što se u luku ulazi tjesnacem, kojega je širina na karti priloženoj spisu Uprave pomorske oblasti srednjeg Jadrana označena sa svega 120 m. Kritične zgrade plovidba je bila još teža zbog toga što se na lijevom ulazu u luku nalazio privezan torpedni čamac JRM, zatvarajući tako još jače i onako uski prolaz, te zaklanjajući pregled jednoga dijela luke. Udaljenost od rta Sv. Roko, koji sa sjevera zatvara luku Cavtat, do operative obale u luci iznosi oko 500 m. Pri navigaciji uz brzinu od 4 NM na sat, što znači oko 123 m. na minutu, potrebno je oko 4 minute da bi se taj put prevalio. Ako se susretnu dva broda koji plove istom brzinom, to se vrijeme smanjuje na polovicu. Ono se uvećava zaustavljanjem stroja ulazećeg broda neposredno prije pristajanja uz obalu. U svakom slučaju iz tih podataka slijedi da brodovima, od kojih se jedan nalazi na 50 m. od operative obale, a drugi subočice rta Sv. Roko, a oba plove u susretnom pravcu, ne preostaje više od 2-3 minute za poduzimanje mjera pravilne navigacije i izbjegavanja sudara. To je vrijeme tako kratko, pa se može smatrati da u slučaju susretne plovidbe dvaju brodova, od kojih jedan izlazi iz luke, a drugi ulazi u nju, od samog časa kad se uzajamno smotre, praktično nastaje stanje veoma blisko stanju in extremis.

Pri takvom činjeničnom stanju osnovno pravilo sigurnosti navigacije jest da je ulazeći brod dužan dati

prednost izlazećem brodu /tačka 3 Naredbe o izbjegavanju sudara na moru, u lukama itd. /Sl.list br.17/57//, jer samo vodeći računa o tom pravilu može ulazeći brod poduzeti potrebne mjere da izbjegne dolaženje u preveliku blizinu broda koji u luci manevrira i tako izbjeci sudar. Ovo pravilo nalaže ulazećem brodu da računa s pretpostavkom da u luci ima brodova koji se nalaze u manevru izlaska, pa je stoga ulazeći brod dužan da o tome do krajnje mjere mogućnosti vodi računa. To mu nalaže u prvom redu dužnost da stalno pažljivo promatra kretanje brodova u luci, i dužnost da si omogući takvo promatranje ako postoji kakva zapreka. Ono mu zatim nalaže dužnost da izbjegava plovidbu onim dijelom luke za koji mora pretpostaviti da predstavlja područje pravilne plovidbe izlazećeg broda, i to sve do časa dok na nesumnjiv način ne utvrdi da mu je navigacija slobodna, tj. nesmetana, i da se sam ne nalazi na putu izlazećem brodu. Konačno ono mu nalaže da brzinu svoje plovidbe prilagodi okolnostima kakve u času ulaska u luku postoje, da bi mogao poduzeti potrebne mjere odlučno i djelotvorno, a da ipak spriječi prenglo približavanje svoga broda izlazećem brodu.

Iz dokaza izvedenih u ovoj parnici sud je utvrdio da se m/b "Karlovec" nije držao tih pravila. Njegov zapovjednik preslušan kao svjedok iskazuje da je izlazeći brod vidio tek na udaljenosti od 200 metara, tj. kad se sam nalazio usred luke. Budući da je nesporno da je izlazeći brod imao upaljena oba poziciona svjetla, to je ulazeći brod bio dužan da ih vidi, ili bar da na vjerodostojan način opravda zbog čega ih nije mogao vidjeti. Zapovjednik "Karlovec" to opravdava time što su svjetla izlazećeg broda bila pokrivena neonskom rasvjetom s obale i svjetlima brodova JRM privezenih uz obalu; no baš takvo opravdanje govori protiv njega i čini nevjerodostojnim njegov prikaz događaja i plovidbe, čega je posljedica bila sudar. Ako on naime nije prije vidio brod "Istinu", onda on nije mogao pratiti niti nizinu plovidbu, pa prema tome niti kurs kojim je ona plovila prije nego što ju je opazio, i prije njenog skretanja udesno; a promatranje koje je vršio kad se sam nalazio u skretanju ulijevo, moglo je dovesti do toga da promjene pozicionih svjetala "Istine", izazvane njegovim vlastitim skretanjem, smatra posljedicom promjene kursa "Istine", pa da na taj način dodje do zaključka o njenom neočekivanom ili naglom skretanju udesno.

Okolnost što su druga svjetla pokrivala svjetla "Istine" nalagala je "Karlovcu" kao ulazećem brodu da pojača promatranje, da vodi računa o pravcu svoje plovidbe i da regulira svoju brzinu kako to zahtijevaju prilike u luci, u kojoj nije kadar da vrši valjano promatranje. Medjutim iz već izvedenoga proizlazi da se "Karlovec", ulazeći u luku Cavtat

držao pretežno lijeve strane lučkog bazena. Njemu je stoga brod JRM što je bio privezan pri lijevom ulazu u luku morao smetati razgledu, pa je on stoga bio dužan upraviti svoj kurs znatno jače udesno, da bi mogao potpuno promotriti luku. To "Karlovac" ne čini, već ulazi u luku unutar lijeve polovice ulaza u tjesnac. Pri tom on ne vodi računa o činjenici da je izlazeći brod u tom času već mogao vidjeti njegovo crveno svjetlo, i da je stoga opravdano smio skrenuti udesno; pretpostavka ulazećeg broda morala je biti, da će naći brod koji izlazi iz luke, ili da će ploviti tako da se nađe na njegovoj lijevoj strani, pa mu je stoga osnovna opreznost nalagala krajnju budnost, kad se je i sam nalazio na toj strani. Brod "Karlovac" se, prema iskazu vlastitog zapovjednika, ne samo nalazio na lijevoj strani, tj. na uobičajenom kursu pristajanja broda, već je i dalje skretao ulijevo. Na taj način on je sebe doveo u poziciju u kojoj je ozbiljno ugrožavao plovidbu svakog broda koji bi u to vrijeme izlazio iz luke propisno vozeći njenom desnom stranom. Ako se uvaži uvodno spomenuta kratkoća vremena koja je zapovjednicima brodova stajala na raspolaganje za poduzimanje potrebnih mjera, onda opisani propust promatranja i plovidba lijevom stranom ulaza bez prilagodjivanja brzine stvarnim potrebama - /zapovjednik "Karlova" je kao svjedok iskazao da je i tada plovio kao obično, i na istim mjestima kao uvijek davao naredjenja stroju "Pozor", "Lagan" i "Stoj"/ - predstavlja osnovne uzroke zbog kojih je do sudara moglo i moralo doći. Pojedinačne mjere poduzete u tako kratkom razmaku vremena nisu više mogle biti djelotvorne, niti su mogle promijeniti ove osnovne uzroke sudara.

Sud je na osnovi toga došao do uvjerenja da osnovna krivnja za sudar leži na tuženikovo strani, jer je tužitelj nakon što je vidio crveno svjetlo "Karlova" na udaljenosti od 400 metara opravdano uzeo kurs nadesno, a agonija sudara, nastala zbog takvog kursa, nije posljedica skretanja tužiteljeva, već opisanih propusta i vođenja tuženikove plovidbe.

Ipak se ne može tvrditi da sva odgovornost za sudar leži isključivo na tuženiku. Činjenica je da se tužitelj držao pravila izbjegavanja skretanjem udesno, no u slučajevima otežane plovidbe, u kojima je sudar uvijek moguć, osnovno pravilo kojega se brodovi moraju držati je ono, da sudar treba izbjegavati pod svaku cijenu i bez obzira na propise, pa je svaka navigacija koja stvarno spriječi sudar zakonita. U ovom spornom slučaju tuženik je znao da se njegov brod ne može kretati unatrag, te da ima prilično veliki radius zaokreta /oko 50 m/; znao je nadalje da ga uporna vožnja desno mora dovesti do presijecanja pravca kojim će "Karlovac" neminovno morati proći da bi pristao uz obalu, a on je samo toga dana više puta vidio manevar pristajanja "Karlova" uz obalu; na

kraju on je znao da vozeći desno u neposrednoj blizini obale sam sebe dovodi u situaciju kad više neće moći poduzeti nikakav manevar bez opasnosti po vlastiti brod. U svjetlu ovih okolnosti tužitelj je također bio dužan voditi više računa o izbjegavanju mogućega sudara, ne prepuštajući se jedino i isključivo skretanju nadesno. Iz iskaza svjedoka proizlazi da je "Istina" do samog časa sudara vozila punom brzinom, očito se nadajući da će tako uspjeti proći ispred premca "Karlova". Međutim da je "Istina" samo minutu prije smanjila svoju brzinu, pa i zaustavila motor bar dok se nesumnjivo osvjedoči o namjerama "Karlova", sudar bi možda bio izbjegnuto, ili bar u znatnoj mjeri oslabljen, pa bi i njegove posljedice bile mnogo lakše, ako ne i neznatne.

Uvaživši ove okolnosti sud je našao da i tužitelj snosi jedan, iako znatno manji dio odgovornosti za sudar. Omjer odgovornosti obaju brodova sud je na temelju čl. 212 Zpp. po slobodnoj ocjeni utvrdio sa 5:1, što znači da tuženik odgovara tužitelju za nastalu štetu u 5/6.

Sud ne usvaja mišljenje tuženikovo da je tužitelj troškove mogao smanjiti prepuštanjem broda slobodnom kasi-ranju i odnošenju, jer tužitelj nije bio dužan tako postupiti, niti se može utvrditi da bi na taj način poština doista bila u cijelosti uklonjena, a tužitelj ju je morao ukloniti.

Sud ne priznaje tužitelju pravo naknade štete s naslova izmakle dobiti. U ovom slučaju radi se o totalnom gubitku broda, koji se može naknaditi samo isplatom njegove vrijednosti u času potonuća. Žrtvi sudara pripadaju osim toga i zakonski kamati od dana kad je šteta nastala, pa joj oni stoje umjesto svakog drugog prihoda od potonulog broda.

Z.R.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda od 12.IX 1963.

Vijeće: Zvone Rihtman, dr Emilije Pallua, dr Branko Jakaša

Prijevoz robe željeznicom - Zastara - Tužba podnesena protiv Zajednice jugoslavenskih željeznica radi prijevoza, koji je izvršilo željezničko transportno poduzeće, ne prekida tok zastarnog roka - Taj se rok ne prekida ni preinačenjem tužbe, ako tuženik /željezničko transportno poduzeće/ ne pristane na takvo preinačenje

Tužitelj je na temelju ugovora o prijevozu, zaključenog međunarodnim tovarnim listom 5.VIII 1961., predao