

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 28.II 1968.

Vijeće: dr Ernest Vajić, Gabro Badovinac, prof.dr Branko Jakaša

Željeznički saobraćaj - Prijelaz preko pruge - Ako je saobraćaj na prijelazu preko pruge intenzivan, željeznica je dužna osigurati prijelaz ne samo zvučnim, nego i svjetlosnim signalima

Tužitelj je željezničko transportno poduzeće, a tuženik je gradjevno poduzeće. Tužitelj navodi da je tuženikov autobus prilikom prelaska preko pruge ošteti jednu brklju, pa tužitelj traži da mu tuženik nadoknadi štetu.

Tokom postupka tuženik je naveo slijedeće: Da je šofer tuženoga vozeći autobus, u kojemu su se nalazili radnici tuženoga, na spomenutom putnom prijelazu naišao na otvorenu brklju. Kad se nalazio na samom putnom prijelazu s autobusom, najedanput je brklja spuštena i on je zadržan na samom prijelazu preko kojega je trebao u najkraće vrijeme prijeći vlak. Morao je potražiti put i način da spasi sebe i putnike u autobusu, a to je mogao učiniti jedino tako da nastavi vožnju i probije brklju.

Tužitelj je na prigovor tuženoga naveo da je do oštećenja branika došlo krivnjom šofera tuženoga, koji je svojim autobusom reg.br. ZG 253-59 dana 19.XI 1965. u 7,28 sati naletio na drugi spuštenu branik km 440,70 na putnom prijelazu između Zaprešića i Savskog Marofa, te ošteti ovaj branik. Iz dokumentacije, a posebno nalaza saobraćajne milicije, proizlazi da je šofer tuženika upravljajući autobusom, kad je toga dana bila gusta magla, bio dužan ugaziti motor i zaustaviti vozilo prije prijelaza. Da je tako postupio, šofer tuženoga bi čuo zvučne signale koji se daju prije spuštanja branika, pa ne bi ošteti branik. Stoga sud predlaže da se tužbenom zahtjevu udovolji.

U obrazloženju presude navodi se da do štete nije došlo krivnjom šofera tuženikovog autobusa. Ovo iz razloga jer se isti nalazio u zatvorenom vozilu s 22 putnika, pa da je i ugasio motor zbog buke unutar autobusa kao i vanjske, te tužiteljeve zvučne signale ne bi mogao ni čuti. Budući da je prednji branik bio dignut, tuženikov šofer je s pravom držao da je prolaz slobodan, a u času izlaska s pruge našao se u stanju nužde, pa je osnovano ošteti branik da bi spasio putnike i vozilo. Stoga je došlo do oštećenja branika i prozrokovane su štete isključivo tužiteljevom krivnjom, koji

kritični prijelaz nije dovoljno osigurao, a posebno što nije postavio svjetlosne signale koji su uočljiviji od zvučnih.

Protiv prvostepene presude tužitelj se žali. Drugostepeni sud je žalbu odbio iz slijedećih razloga:

U smislu odredbe člana 107, stav 1. Osnovnog zakona o sigurnosti saobraćaja na javnim putovima (Sl. list SFRJ broj 14/1965 od 3.IV 1965) prijelazi putova na kojima se vrši saobraćaj vozila preko željezničke pruge u nivou moraju biti obilježeni odgovarajućim saobraćajnim znakovima i osigurani uređajima za zatvaranje saobraćaja, ili uređajima za davanje znakova kojima se n a j a v l j u j e približavanje vlaka.

U konkretnom slučaju postojali su uređaji za zatvaranje saobraćaja osigurani zvučnim signalima ali ne i odgovarajućim svjetlosnim signalima kojima bi se najavljivalo približavanje vlaka.

Prema citiranom Zakonu tužitelj je dužan na prijelazu puta preko željezničke pruge osigurati djelotvorne mjere za sigurnost saobraćaja, a posebno na svim mjestima gdje je saobraćaj intenzivan, kao što je to slučaj na konkretnom putnom prijelazu.

Za zatvorena vozila s jakim motorima, kao što je tuženikov autobus, zvučni signali nisu dovoljno djelotvorne mjere za najavljivanje približavanja vlaka. Ovo iz razloga jer je opće poznato da se zbog rada motora i buke u autobusu kao i vanjske buke ti signali ne čuju.

Stoga je potrebno uz ovakve zvučne signale istovremeno davanje i svjetlosnih signala, pa je zato na tom prijelazu potrebno postaviti uređaje i za svjetlosne signale.

Prema tome zbog tužiteljevog propusta da odgovarajućim djelotvornim mjerama osigura davanje znakova kojima se najavljuje približavanje vlaka došlo je do nezgode i štete u konkretnom slučaju.

V.V.