

O D L U K E

A) Odluke domaćih sudova i drugih organa

VRHOVNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda od 7.V 1969.

Vijeće: dr Petar Richtar, dr Fedor Olenković, Josip Klarić

Sudar brodova unutrašnje plovidbe - Nadležnost sudova - Za štetu prouzrokovanu sudarom brodova u unutrašnjoj plovidbi odgovara se po načelu dokazane krivnje - Sama činjenica da su na oštećenom brodu pronađeni otvori nakon sudara ne znači da je tuženi brod kriv za sudar - Za rješavanje ovih sporova nadležni su sudovi opće nadležnosti

Tužitelj je fizička osoba, tj. privatni vlasnik motornog čamca, a tuženi je riječni brodar.

Tužitelj je pokrenuo parnicu pred Okružnim sudom u Slav.Požegi, protiv brodara i osiguratelja radi naknade štete, jer da je njegov motorni čamac "Nemanja" 17.I 1967. god, kad je bio vezan u pristaništu Slav.Brod, na rijeci Savi oštećen prilikom pristajanja broda "Šamarice" vlasništva tuženog. Prema tužiteljevu tvrdjenju do oštećenja je došlo zbog toga što je brod tuženoga pristajući uz njegov motorni čamac udario u njega i time ga oštetiio tako da je počeo tonuti. Osim toga posada broda "Šamarice" postavila je skelu za izlaz na obalu preko tužiteljevog motornog čamca i hodanjem po krovu kabine takodjer oštetila motorni čamac. Tužitelj navodi da je pokušao spasiti čamac izbacivanjem vođe, pri čemu su mu pomagali i drugi ljudi, te ga je čak uspio prevesti na suprotnu obalu rijeke Save, ali je čamac ipak nakon 3 dana od oštećenja potonuo.

Tokom parnice tužitelj je najprije povukao tužbu protiv drugotuženog OZ--a Sisak, jer ne postoji zakonska obaveza riječnog brodara za osiguranje od odgovornosti za štetu trećim osobama, a zatim proširio tužbeni zahtjev zbog totalne štete na iznos od n.din. 181.068,50.

Tuženi riječni brodar protivio se tužbenom zahtjevu navodeći da ne snosi nikakove odgovornosti za oštećenje tužiteljeva motornog čamca. Tuženi je priznao da je njegov motorni tegljač m/t "Šamarica" dana 17.I 1967. pristao u pristanište Slav.Brod, ali da tom prilikom nije pristao uz tužiteljev čamac, a niti ga je udario, jer je od njega bio udaljen odnosno usidren oko 2 m.

Nadalje tuženi navodi da je do eventualnog prodera vode u motorni čamac tužiteljev došlo zbog njegove starosti i dotrajalosti. Upravo zbog toga tužiteljev čamac nije imao plovidbene dozvole koja mu je istekla još u 1966.g.

Prema izloženom medju strankama je sporno da li je motorni tegljač tuženikov prilikom pristajanja pristao uz sam motorni čamac tužiteljev i pri tome ga udario i oštetio, itime prouzrokovao njegovo potapljanje, te da li je tuženi odgovoran za štetu, koje je visina takodjer sporna.

Radi utvrdjenja spornih činjenica prvostepeni sud je izvršio uvid u zapisnik Kapetanije pristaništa Sl.Brod, koji je zapisnik napisan neposredno poslije sudara, tj. dana 17.I 1967.g, a uvidjaj je izvršen na licu mjesta dana 10.IX 1968.g. s dvojicom vještaka za unutrašnju plovidbu, te je saslušano niz svjedoka koje ponudili tužitelj i tuženi.

Prema zapisniku sastavljenom u Kapetaniji pristaništa Slav.Brod neposredno nakon navedene nezgode i potpisanom od strane Kapetanije pristaništa, tužitelja i zapovjednika broda tuženoga, ustanovljeno je nagibanjem korita na motornom čamcu da nema nikakvih udubljenja na bokovima motornog čamca koji bi bili posljedica eventualnog udara. Naprotiv konstatirano je da u motornom čamcu ima dosta vode na kojoj se uhvatio leđ debljine 5-6 cm, te da se motorni tegljač tuženoga m/t "Šamarica" nalazio usidren, odnosno udaljen od tužiteljevog motornog čamca oko 1 metar.

Uvidjajem koji je izvršio sud dne 10.IX 1968.g. utvrdjen je prvobitni položaj tužiteljevog motornog čamca na mjestu navodnog sudara, uzimajući pri tome u obzir vodostaj koji je bio dana 17.I 1967. kao i konfiguraciju tla. Tom prilikom pregledan je tužiteljev motorni čamac, i na njegovom boku nadjene su tri rupe dužine 8 cm, a širine 2 cm.

Saslušani vještaci na okolnost nadjenih otvora, odnosno tri oštećenja na boku motornog čamca, ustanovili su: kad bi postojao samo i jedan od tih otvora na boku motornog čamca, da bi se on potopio za 1 sat i 48 minuta, i da bi to vrijeme bilo mnogo kraće obzirom na tri otvora. Drugi vještak je takodjer ustanovio da bi potapljanje uslijedilo vrlo brzo jer bi u roku 10 minuta korito motornog čamca bilo puno vode.

Saslušani svjedoci bitno su se razlikovali u svojim iskazima: jedna grupa svjedoka potvrdila je navode tužiteljeve, a druga navode tuženoga. Sud je povjerovao iskazima svjedoka koje je ponudio tuženi zbog podudarnosti tih iskaza s objektivno utvrdjenim činjenicama tokom uvidjaja izvršenog neposredno nakon prijave osoblja Kapetanije pris-

taništa Slav.Brod kao i s utvrdjenjima koje je izvršio prvostepeni sud.

Na osnovi svih rezultata dokaznog postupka, odnosno utvrdjenog činjeničnog stanja, prvostepeni sud je utvrdio da je do potonuća motornog čamca tužiteljeva došlo najvjerojatnije iz razloga što je voda prodrila kroz tri otvora na boku. No isto tako proizlazi da ovi otvori nisu nastali 17.I 1967.g. prilikom pristajanja motornog tegljača tuženoga m/t "Šamarice" u Slav.Brodu, već na za sada nepoznati način nakon toga, ali svakako ne krivnjom tuženoga, pa je stoga tuženi zahtjev tužiteljev trebalo u cijelosti odbiti.

Rješavajući žalbu tužiteljevu protiv presude Okružnog suda u Slav.Požegi br.P-150/67 Vrhovni sud SR Hrvatske je odbio žalbu kao neosnovanu i potvrdio prvostepenu presudu, obrazlažući ju da je "Prvostepeni sud na osnovi parničnih rezultata pravilno utvrdio da je motorni čamac tužiteljev potonuo zbog tri otvora na boku, ali da ti otvori nisu nastali 17.I 1967. prilikom pristajanja motornog tegljača tuženoga "Šamarice" u Slav.Brodu, niti krivnjom tuženoga, pa je stoga odbio tužitelja s njegovim tužbenim zahtjevom usmjerenim na naknadu štete.

Prvostepeni sud je za ovako utvrdjeno činjenično stanje, kao i za zaključak koji je iz njega izveo, dao važno, logično i iscrpno obrazloženje koje prihvaća i ovaj sud, te na njega upućuje tužitelja da bi se izbjeglo nepotrebno ponavljanje."

Z.A.

Bilješka.- Objavljujemo ovu presudu iz dva osnovna razloga: U prvom redu želimo naglasiti da je Okružni sud u Slav.Požegi kao prvostepeni sud stjecajem okolnosti u ovom sporu vjerojatno bio prvi put u prilici da, iako daleko od mora pa čak i od rijeke, u konkretnom slučaju primijeni odredbe pomorskog prava, tj. novog Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova (Sl.l.SFRJ, br.11/66). Drugo želimo napomenuti da nas je ovaj spor ne analizirajući I i II stepenu presudu potakao da se načelno osvrnemo na pitanje nadležnosti za sporove iz unutrašnje plovidbe, što je i predmet ove bilješke.

Nadležnost privrednih sudova regulirana je članom 455. Zakona o parničnom postupku, odnosno izvršeno je razgraničenje stvarne nadležnosti između sudova opće nadležnosti i privrednih sudova uz primjenu personalnog (subjektivnog) i kauzalnog kriterija. Prvi kriterij je zapravo mješoviti jer predstavlja kombiniranu primjenu kauzalnog i personalnog kriterija, a dat je u stavu 1. spomenutog člana

prema kojem privredni sudovi sude u međusobnim privrednim sporovima i sporovima za naknadu štete u kojima se kao stranke pojavljuju društveno-političke zajednice, radne i druge samoupravne organizacije. Drugi kriterij je isključivo kauzalni, a dat je u stavu 2. člana 455. ZPP-a. Prema njemu privredni sudovi su nadležni da sude u svim sporovima koji se tiču brodova i plovidbe i u sporovima na koje se primjenjuje pomorsko pravo (pomorski sporovi), osim sporova o prijevozu putnika.

S obzirom na obimnost i specifičnost pomorskog prava opravdano je bilo ovu vrst sporova staviti u nadležnost privrednih sudova kao specijaliziranih sudova za vršenje sudske funkcije u ovoj pravnoj materiji. I ne samo to, nego je Zakon o parničnom postupku učinio i korak dalje k daljnjoj specijalizaciji i u okviru privrednih sudova, te je bivšim članom 469. propisao da Vrhovni privredni sud može na općoj sjednici na osnovi prava delegacije (*ius delegationis*) ne dirajući u njihovu stvarnu nadležnost, mijenjati mjesnu nadležnost okružnih privrednih i viših privrednih sudova u pomorskim stvarima.

Razlozi za generalnu delegaciju su mnogostruki i više nego opravdani. Obimnost i specifičnost pomorskog prava zahtijeva i obimnije i specifičnije poznavanje ove grane prava, kojim se prosječan pravnik u pravilu posebno ne zanima, te je i broj specijaliziranih stručnjaka u ovoj grani prava malen, pa tako i među profesionalnim i povremenim sucima, tako da bi to moglo dovesti do neujednačenosti sudske prakse kao jednog od važnih faktora u daljnjem razvoju prava.

U našoj zemlji u pomanjkanju pozitivnih propisa za prijevoze u unutrašnjoj plovidbi, sudska praksa je povodom konkretnih sporova zauzela stajalište da valja analogno primjenjivati propise Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. Nadalje već citirani Zakon o spasavanju na moru i o unutrašnjim plovnim putevima, Zakon o naknadi štete zbog sudara brodova, te Zakon o vadjenju potonulih stvari, primjenjuju se kako na moru tako i na unutrašnjim plovnim putovima. U pogledu budućih zakona iz oblasti pomorskog prava kao npr. Zakon o pomorskom osiguranju, stojimo na stajalištu da se oni mogu primijeniti i na unutrašnju plovidbu. Govoreći o kodifikaciji pomorskog prava s obzirom na unutrašnju plovidbu prof. Brajković smatra da grupiranje pravnih odnosa sveukupne plovidbene pravne grane u jedan zakonik jest zahtjev naprednog i praktičnog gledanja na potrebe modernog saobraćaja.

I zakonodavni organi prihvaćaju stajalište sudske prakse kao i mišljenje doktrine o potrebi jedinstvenog

reguliranja pomorske i unutrašnje plovidbe.

Iz izloženog razmatranja proizlazi da se dio pomorskog prava u prvom redu onoga koji se odnosi na imovinskopravne odnose primjenjuje i u unutrašnjoj plovidbi bilo na osnovi zauzetog stajališta naše sudske prakse, ili na osnovi izričitih odredaba pojedinih zakona koje smo naveli, te da će i budući zakoni koji budu doneseni o pojedinim pomorskopravnim poslovima naći svoju primjenu i u unutrašnjoj plovidbi.

Medjutim u našem procesnom sistemu unutrašnjoj plovidbi nije dato odgovarajuće mjesto. Ovdje u prvom redu mislimo na razloge koji su uvjetovali da se sporovi u kojima se primjenjuje pomorsko pravo stave u nadležnost privrednih sudova kao specijaliziranih sudova s daljnjom specijalizacijom na samo neke od njih pomoću instituta generalne delegacije. Zbog toga se sporovi u kojima se primjenjuje pravo unutrašnje plovidbe vode i kod privrednih sudova i kod sudova opće nadležnosti, zavisno od kauzalnog ili kombiniranog (kauzalnog i subjektivnog) kriterija, koji se primjenjuje na razgraničenje nadležnosti između privrednih sudova i sudova opće nadležnosti.

Naime član 456. ZPP-a u obliku iscrpnog egzemplarnog nabiranja definira sadržaj privrednog spora. Između ostalog tu se navode i sporovi iz prijevoza "u riječnom saobraćaju" i "saobraćaju na unutrašnjim vodama". No s obzirom na personalni (subjektivni) kriterij, tj. ako je jedna od stranaka fizička ili građanskopravna osoba, za sudjenje će biti nadležan sud opće nadležnosti. Prema tome ako nastane spor između broдача i fizičke građanskopravne osobe iz ugovora o prijevozu u unutrašnjoj plovidbi, sud opće nadležnosti će u skladu s citiranom sudskom praksom primijeniti pomorsko pravo, odnosno odredbe Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova. U praksi do ovakvih sporova dolazi rijetko, ali ih je ipak bilo i može ih biti u buduće. No u praksi su češće sporovi u vezi s naknadom štete zbog sudara brodova pred sudovima opće nadležnosti, jer se kao stranka ponekad pojavljuje privatni brodovlasnik, tj. fizička osoba. U tom slučaju sudovi opće nadležnosti (konkretni sporovi pred Okružnim sudom u Slavonskog Požegi i Sremskoj Mitrovici) treba da primijene pomorsko pravo, odnosno odredbe Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova, jer se prema članu 1. ovoga zakona, njegove odredbe primjenjuju bez obzira da li se šteta dogodila na moru ili na unutrašnjim plovničkim putovima. Identične odredbe imaju i član 1. Zakona o vadjenju potonulih stvari, i Zakona o spasavanju na moru i na unutrašnjim plovničkim putovima.

Naše sadanje iskustvo u vodjenju sporova pred sudovima opće nadležnosti pokazuje na niz problema koji su se javili u toku parničnog postupka. Ne radi se toliko o poznavanju pomorskog prava od strane stalnih ili povremenih sudaca, već o poznavanju općih pojmova plovidbe i broda kao stvari "sui generis".

Doduše plovidbene ili tehničke detalje koji su od važnosti u sporu moguće je utvrditi pomoću stručnih vještaka, ali i tu se javlja problem njihove angažiranosti jer se oni nalaze u većim centrima, pa često odbijaju sudjelovanje ili svoje angažiranje što znatno odugovlači postupak. Iz tih razloga cjelokupno vodjenje parničnog postupka u pravilu je dugotrajno, jer nepoznavanje općih pojmova ove specijalizirane pravne oblasti prouzrokuje često nesnalaženje suda u utvrdjivanju činjenica koje su bitnije za spor od onih činjenica koje su nevažne, a na kojima se sud nepotrebno zadržava što s jedne strane također odugovlači postupak, a s druge strane eventualno pogrešno utvrdjeno činjenično stanje povlači za sobom i pogrešnu primjenu materijalnog prava, odnosno dovodi do pogrešne sudske odluke.

Sigurno je da ovih problema ne bi bilo kad bi postojalo specijalizirano sudske vijeće sastavljeno od sudaca profesionalaca koji se češće bave problemima prava unutrašnje plovidbe i povremenih sudaca kojih je radna djelatnost povezana s unutrašnjom plovidbom.

Na osnovi izloženog razmatranja i naših dosadanih iskustava, koja smo stekli u vodjenju sporova u oblasti imovinskopravnih odnosa u unutrašnjoj plovidbi, predlažemo da se i sporovi iz unutrašnje plovidbe na koje se primjenjuje pomorsko pravo stave u nadležnost privrednih sudova, te bi u tom smislu trebalo izvršiti neznatnu redakciju, odnosno izmjenu člana 455. i 456. ZPP-a, uzimajući u obzir i kritiku stilizacije teksta koja govori o unutrašnjoj plovidbi. Daljnji korak u ovom pravcu bio bi eventualno odredjivanje generalne delegacije u smislu odredjivanja mjesne nadležnosti okružnih odnosno viših privrednih sudova u Zagrebu i u Beogradu, kao specijaliziranih sudova za sudjenje u sporovima iz unutrašnje plovidbe.

Mi kao riječni brodari smatramo da je ovaj naš prijedlog opravdan i da će naići na razumijevanje i podršku, odnosno biti usvojen.

Z.A.