

brodogradnje Zagreb, već je vršeno specijalnom vagom koja je bila u razini kolovoza i na kojoj su bila oba kotača, odnosno osovine. Takav način utvrđivanja težine, odnosno osovinskog pritiska ne može pokazivati razliku u rezultatu, što je utvrdio i prvostepeni sud. Jedino bi mogla biti utvrđena neispravnost odnosne vage kojom je Saobraćajni inspektorat vršio vaganje. Međutim sud je ispravnost vage utvrdio na temelju atesta Kontrole mjera i plemenitih metala u Ljubljani, a atest je vrijedio za odnosnu godinu u kojoj su vršena mjerenja. Ni tokom spora, a ni u žalbi tuženi nije dokazao da je odnosna vaga bila neispravna, pa je stoga prvostepeni sud osnovano uzeo da su mjerenja bila vršena na pravilan način i ispravnom vagom.

Što se tiče prigovora tuženoga u pogledu visine naknade, taj prigovor takodjer nema osnove, jer je visina naknade obračunata na temelju tarife tuženoga, a u propisima koji se odnose na utvrđivanje štete ne postoji propisana bilo kakova visina naknade, već je to određeno i prepušteno odnosnim cestovnim poduzećima da visinu naknade za prekoračenje gabarita utvrđuju ugovorom ili odnosnim tarifama.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-844/70
od 4.XII 1970.

Vijeće: Gabro Badovinac, prof.dr Branko Jakaša, Tomo Husain

Sudar pomorskih brodova - Sudar ratnog broda s brodom trgovačke mornarice - Za sudar je kriv ratni brod koji naredi brodu trgovačke mornarice da se udalji iz zabranjene zone, pa bez istaknutih brodskih svjetala stane na položaj gdje je mogao očekivati da će skrenuti brod trgovačke mornarice, pokoravajući se nalogu ratnog broda - Okolnost da je kormilar trgovačkog broda od strane pomorskoupravnih organa proglašen krivim što je trgovački brod ušao u zabranjenu zonu, ne utječe na krivnju ratnog broda za sudar u gore navedenom smislu.

Tužitelj je osiguravajući zavod, a tuženi je SFRJ (Državni sekretarijat za narodnu obranu).

Tužitelj navodi da je on, nakon što je isplatio osigurninu svomu osiguraniku brodo vlasniku, stupio u osiguranikovu pravnu poziciju i tako stekao tužbeni zahtjev od tuženika. Svoj tužbeni zahtjev obrazlaže činjenicom da se

brod "Hrvatica" sudario s jednim ratnim brodom i tom prilikom bio oštećen, a tu štetu tužitelj je nadoknadio. Zahtijeva da mu za isplaćenu osigurninu bude odgovoran tuženik.

U odgovoru na tužbu i u toku spora tuženi poriče da je došlo do sudara krivnjom tuženikovog broda jer je brod "Hrvatica" u času sudara bio u vodama gdje je prema Peljaru Jadranskog mora izričito zabranjena svaka plovidba u tom akvatoriju u kom se sudar dogodio, pa je po tužiteljevu mišljenju do sudara u zabranjenoj zoni plovidbe došlo krivnjom tužiteljeva broda i stvorena je situacija u kojoj zapovjednik broda tuženoga nije mogao izbjeći sudar i štetu. Tvrdi da je do sudara došlo tako što je nakon prvih upozorenja davanja signala reflektorom tužiteljev brod nastavio plovidbu, pa zapovjedniku broda tuženoga nije ostalo drugo nego da upotrijebi oružje, ili da ga na drugi način i fizički spriječi da prodre u zabranjenu zonu. Zapovjednik broda tuženoga u toj za njega kritičnoj situaciji izabrao je rješenje da se nepoznatom brodu približi na mali razmak da bi na taj način i do potrebe sebi osigurao mogućnost trenutnog djelovanja na koje je njegov brod bio bezuvjetno upućen. Obzirom na okolnost da se tužiteljev brod "Hrvatica" zatekao u zabranjenoj zoni u kojoj nije odgovarao na signale upućene s voda tuženoga, i da se nalazio u zoni u kojoj se plovidba nije mogla očekivati što je zapovjedniku broda "Hrvatica" moralo biti poznato, došlo do štete od sudara, a ta šteta ne može se pripisati u krivnju tuženomu.

Prvostepeni sud je udovoljio tužbenom zahtjevu iz slijedećih razloga:

Iz činjenica kako su utvrđene u toku spora utvrđeno je da brod tuženoga nije bio u času sudara osvijetljen, a niti je bio osvijetljen prije toga. Okolnost da li je brod tuženoga trebao biti osvijetljen ili ne za ocjenu pitanja odgovornosti nije odlučan, jer iako prema propisima tuženoga brodovi koji dužnost vrše u određenim zonama ne moraju biti osvijetljeni, nema utjecaja na pitanje odgovornosti za eventualni sudar.

Nadalje iz prikaza događaja o sudaru kako slijedi iz iskaza svjedoka, slijedi da je tužiteljev brod neosvijetljen izvršio opasan manevar, tj. približio se na opasnu udaljenost drugom brodu za koji je morao očekivati da će na njegov usmeni nalog okrenuti kursom prema pučini, a brod tuženoga upravo mu je došao prilikom pretjecanja na liniju nužnog skretanja, pa je upravo to bio uzrok sudaru. Naime iz prikaza događaja kako je prikazan na pomorskoj karti tako i na priloženoj skici, a što slijedi i iz iskaza saslušanih svjedoka, da je zapovjednik tuženog broda primijetio tuženikov brod koji se nalazio u zabranjenoj zoni, pa je s ugašenim svjetlima, a bila je zora u mjesecu veljači 1969. god. dakle mrak, davao znakove tom brodu

reflektorom, pa kako tužiteljev brod nije reagirao na to, približio se tužiteljevom brodu na dovik, tj. na udaljenost od 50 m i vozio paralelno s njim. Nakon toga pošto odnosni brod nije reagirao, prešao je na lijevu stranu toga broda da mu prekrči put, no u tom momentu je odnosni brod ribarski skrenuo lijevo, te je kod ovoga pretjecanja došlo do sudara, tako da je brod tužiteljev svojim pramcem udario u krmu tuženikovog broda i tim udarcem bio oštećen.

Iz prikaza događaja kako se odigrao slučaj sudara, po mišljenju suda odgovornost za nastali sudar snosi brod tuženoga. Naime brod tuženoga kad je vidio da se brod tužiteljev nalazi u zabranjenoj zoni trebao je svoje manevre podesiti tako da brodu tužiteljevu ostavi mogućnost skretanja prema pučini tj. u lijevo. Tvrdnja tuženoga da njegov brod nije mogao u kritičnom času sudara ostati na desnoj strani tužiteljevog broda ne može se prihvatiti, jer je u trenutku sudara pozicija obaju brodova prema iskazu svjedoka, a i prema skici koja je priložena spisu, te iz uvida u pomorsku kartu bila takova da je brod tuženoga razumno mogao ostati na desnoj strani tužiteljevog broda, jer dubine mora u predjelu otoka Orzera i u predjelu obale otoka Brioni nisu takove da bi brodu tuženoga prijetila opasnost nasukanja, jer su dubine u pomorskoj karti na tom predjelu iskazane s oko 12 m dubine, te nije bilo nužde da zapovjednik tuženikovog broda u cilju sprečavanja plovidbe tuženikovog broda u zabranjenom smjeru izvrši pretjecanje na lijevu stranu tužiteljevog broda.

Rješenjem Lučke kapetanije u Puli br.02147/1/69 proglašeni su krivim doduše i zapovjednik broda tuženoga kao i kormilar broda tužiteljeva, i to kormilar broda tužiteljeva što je u plovidbi broda od Kamenjaka prema Rovinju zane Mario dužnost kontroliranog vođenja plovidbe broda, a zapovjednik tuženikovog broda, prelazeći u intervenciju, propustio da upali svoja navigaciona svjetla, i što u izvršenju intervencije nije prešao na desnu stranu ribarskog broda kako bi ga prisilio da se udalji iz zabranjene zone.

Ocjenjujući dakle pitanje odgovornosti za nastali sudar, sud nalazi da je do sudara došlo iz razloga jer brod tuženoga nije bio osvijetljen, a što je među strankama i nesporno, i iz razloga što je brod tužiteljev neosvijetljen izvršio opasan manevr, tj. približio se drugom brodu za koji je morao očekivati da će on njegov usmeni nalog da se udalji iz opasne zone izvesti tako da okrene kurs prema pučini, tj. lijevo. Budući da je brod tuženoga pratio brod tužiteljev s lijeve strane, a istovremeno tražio da se udalji iz zabranjene zone, svojim postupkom doveo je tužitelj

brod u situaciju da je došlo do sudara i da je tužiteljev brod bio oštećen.

Obzirom da je prema tomu brod tuženoga kriv za nastali sudar, valjalo je tužbenom zahtjevu u cijelosti udovoljiti u toliko prije što visina štete medju strankama nije sporna.

G.B.

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-1286/70
od 21.I 1971.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Borislav Jeraj, dr Vjekoslav Bučić

PTT pretplata - Pretplata za radio usluge Poduzeća PTT saobraćaja za brodske radio stanice - Poduzeće PTT saobraćaja nema prava naplaćivati ovu pretplatu, ako za nju ne obavlja nikakvu konkretnu uslugu - Brodar je dužan platiti naknadu samo za svaki obavljeni prijenos vijesti - Pravo na PTT pretplatu moglo bi se osnivati na ugovoru ili na činjenici da je u samu pretplatu uključen određen broj prijenosa vijesti

Tužitelj je Poduzeće PTT saobraćaja koje iskorišćuje obalnu radio stanicu, a tuženik je brodar.

Sporno je medju strankama da li je tuženi dužan tužitelju platiti utuženi iznos na ime pretplate za komercijalni rad brodskih radio-telegrafsko-telefonskih stanica jugoslavenskih brodova preko obalne radio stanice, u smislu tužiteljeva cjenika za pomorske radio-telegrafske i telefonske usluge.

Tužitelj svoj zahtjev osniva na cjeniku koji je dobio njegov radnički savjet i odobrio Savezni zavod za cijene, a koji se cjenik, po navodu tužitelja, osniva na Odredbama čl. 10 Zakona o organizaciji JPPT i čl.23 Zakona o formiranju i društvenoj kontroli cijena.

Tuženi se usprotivio tužiteljevu zahtjevu tvrdeći da je tužiteljev zahtjev za naplatu pretplate kao i odredbe tužiteljeva cjenika u pogledu pretplate protuzakonit, pa prema tome i neosnovan. Tuženi plaća tužitelju prema njegovom cjeniku svaku izvršenu uslugu za prijenos telefonsko-telegrafskih pošiljaka, pa tužitelj s osnovom ne može tražiti da mu tuženi plaća pretplatu, jer pretplata nije nikakva usluga, pa u vezi s tim tužitelj u smislu čl.10 Zakona o organizaciji JPPT ne može ni propisivati ni samovlasno odredjivati "pretplatu" jer to ne predviđa Zakon o organizaciji JPPT. Osim toga ističe da