

VRHOVNI SUD SRBIJE, BEOGRAD

Presuda od 29. 2. 1988.

Vijeće: Dragoslav Veljković, Milan Subić, Radoslav Čosić, Ivanka Grbić i
Jezdimir Mitrović

ODGOVORNOST BRODARA UNUTRAŠNJE PLOVIDBE ZA OŠTEĆENJE, MANJAK ILI GUBITAK TERETA

*Brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za za-
kašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili za-
kašnjenje potječu iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti paž-
njom urednog broдача (član 553. ZPUP) — Ako se kao uzrok štete uzme
činjenica što je preduzeta plovidba po lošim vremenskim uslovima — ma-
gli, onda bi brodar odgovarao — Ako se uzme da je uzrok štete samo ma-
nevrisanje, onda brodar ne bi odgovarao, jer je iz nalaza veštaka sud utvrdio
da je kapetan ispravno preduzeo manevar — Sud nalazi da je uzrok štete
bilo samo manevarisanje, a ne činjenica što je kapetan preduzeo vožnju po
magli — Štetu na brodu iz ove partikularne havarije snosi brodar, a štetu
na teretu vlasnik tereta.*

Tužilac je u tužbi naveo da je dana 22. 12. 1982. g. u Đerdapu na 986.
km Dunava došlo do havarije plovila tuženog oznake JRB 71338, koje se
nalazilo u vučnom sastavu broда »Kadinjača«. Tom prilikom je došlo do
nasukavanja plovila JRB 71338 i znatnog oštećenja plovila, kao i tereta koji
se nalazio na plovilu. Tvrdio je da je do udesa došlo isključivom krivicom
tuženog. Naveo je da je svom osiguraniku isplatio štetu zbog oštećenja te-
reta u utuženom iznosu.

Tužilac je tražio da mu tuženi po osnovu regresa isplati iznos od
5.946.929,15 dinara.

Tuženi je osporio tužbeni zahtev. Naveo je da je uzrok nastanka hava-
rije viša sila, a ne krivica tuženog. Istakao je da je na delu Dunava na 969.
km odjednom pala gusta magla, te da su članovi posade dobro obavili posao
kada su uspeali baržu da nasuču na sprud i ne dozvole da ista potone na
dubinu od 100 metara.

Sud je proveo dokaze, izvršio je uvid u sve pismene dokaze koji se nalaze u predmetu, sproveo je dokaz veštačenjem, saslušao je svedoke, te je nakon ocene tako provedenih dokaza odlučio da se tužbeni zahtev odbije iz sledećih razloga:

Među strankama nije sporno:

— da je tuženi baržama, koje su bile u konvoju broda »Kadinjača« prevezio vozila »Kamaz« iz SSSR, a za kupca »Progres« Autokuća,

— da se dana 22. 12. 1982. g. u Đerdapu na 967,8 km Dunava dogodila havarija kojom prilikom je oštećeno tuženikovo plovilo JRB 71338,

— da je tom prilikom oštećena i roba koja se nalazila na tom plovilu (akumulatori itd.),

— da protiv kapetana konvoja sa brodom »Kadinjača« nije vođen prekršajni postupak,

— da je tužilac po osnovu osiguranja isplatio štetu u utuženom iznosu.

Sporno je:

— da li su pramenovi magle na Dunavu u decembru mesecu viša sila,

— da li je tuženi preko svojih radnika na brodu postupao sa pažnjom urednog brodaru,

— da li je u toku vožnje napravio takve propuste koji su u suprotnosti sa pravilima struke,

— da li je mogao sprečiti nastanak štete na teretu,

— da li se gusta magla pojavila iznenada i da li je ona bila uzrok havarije,

— da li činjenica što nije vođen krivični postupak ili prekršajni postupak protiv kapetana i drugih lica obavezuje ovaj sud,

— kao i da li je brod »Kadinjača« imao sve signalne uređaje za bezbednu vožnju Dunavom.

Pre svega treba istaći da činjenica što nije vođen krivični postupak protiv odgovornih lica tuženog na brodu ne obavezuje ovaj sud.

U smislu člana 12. ZPP-a sud je u parničnom postupku u pogledu postojanja krivičnog dela i krivične odgovornosti učinioca vezan pravosnažnom presudom krivičnog suda, kojom se oglašava neko lice krivim.

U konkretnom slučaju protiv učesnika u saobraćajnom udesu nije vođen krivični postupak. Prema tome, nema pravosnažne krivične presude kojom se učesnici oglašavaju ili oslobađaju krivice za saobraćajni udes.

Dosledno izloženom, pitanje krivice za saobraćajni udes postavlja se kao prethodno pitanje u ovom parničnom postupku i ovaj sud je ovlašćen da donese sam odluku o prethodnom pitanju, imajući u vidu da se krivična odgovornost u krivičnom postupku ne mora poklapati sa krivicom u građanskopravnom smislu.

Uvidom u Protokol havarije br. 233/82 od 30. 12. 1982. g., koji je overen od strane vlasti NR Rumunije, sud je utvrdio da je dana 22. 12. 1982. g. došlo do potapanja i havarije barže JRB oznake 71338, koja je bila teretna i

prevozila je ugalj i kamione, na kilometru 969. reke Dunav kod mesta Dubrava u 3,30 sati u uzvodnom putovanju broda »Kadinjača« (barža se nalazila u konvoju broda »Kadinjača«).

Nije sporno da se sektor Dunava na kome je nastala havarija i potapanje smatra jednim od najtežih deonica plovnog puta donjeg Dunava, te je u cilju bezbednosti rečnog saobraćaja za ovaj potez propisan poseban način plovidbe u »Pravilniku o plovidbi u sektoru Đerdap«. Sektor od 965. km pa do 975. zove se Mali i Veliki kazan širine oko 210 m ili minimalnog poluprečnika krivine 1.000 m. Članom 12. navedenog pravilnika zabranjeno je sustizanje, prestizanje i uporedna plovidba uz prednost nizvodnih brodova, a što je u tom delu Dunava kilometra 970,7 do 970,3 i od 968,7 do 967,5 obeleženo odgovarajućim znacima. Na tom delu Dunava nalaze se reflektujućii znaci i na desnoj i na levoj obali.

Među strankama nije sporno da tesnaci Mali i Veliki kazan predstavljaju određenu smetnju i opasnost za plovidbu, te je zbog toga ovaj deo članom 12. pravilnika posebno regulisan, jer su obale kamenite i strme, a vidljivost je veoma ograničena zbog strmih obala (200 do 300 m), a posebno kada je magla, s tim što je i u tom delu dubina vrlo velika.

Prema tome, radi se o udesu koji se dogodio na najopasnijem delu plovnog puta južnog Dunava, s obzirom na gabaritet plovnog puta, gabaritate konvoja kao i vidljivost zbog visokih obala.

Navedena barža koja je oštećena nalazila se u konvoju broda »Kadinjača«. Nije sporno da je »Kadinjača« potiskivač sa tri pogonska postrojenja, koji je opremljen potrebnim navigacionim uređajima, kao i sa dva radara, koji služe jedan za blisko, a drugi za daljinsko pokazivanje i posmatranje. Iz nalaza veštaka Stepanović Miomira sud je utvrdio da je na navedenom brodu jedan radar i to osnovni radar od 1981. do 1985. g. bio u kvaru, tj. van upotrebe, a što je kapetan morao znati, s obzirom da je duži period upravljao sa istim brodom.

Udes se desio decembra 1982. g., dakle u momentu udesa osnovni radar nije radio duže od jedne godine.

Iz nalaza veštaka sud je utvrdio:

— da je brod u momentu udesa imao propisan sastav i broj članova posade,

— da je brodom upravljao kapetan Jaranović Ljubomir, koji je 13 godina plovio kroz sektor Đerdapa, što znači iskusan kapetan,

— da je zapovednik broda lice koje zavisno od svega odlučuje da li će u jednom momentu nastaviti vožnju ili će se usidriti u zakloništu usput,

— da je kapetan ocenio na 967,5 km da je zbog zidova magle bolje da konvoj zaustavi, iako je već bio prošao sidrište,

— da je u zaustavljanju preduzeo manevar rad mašine unazad kako bi se sastav zaustavio,

— da se pri tom manevru prednji red sastava zaneo zbog čega je preduzeto trganje da bi se prednji red ispravio, u kom momentu je došlo do zanošenja zadnjeg dela sastava i udesa na barži 71338,

— da u momentu udesa osnovni radar nije bio u upotrebi (kvar od 1981. do 1985. g.),

— da je bio ispravan drugi radar,

— da je radar samo pomoćno navigaciono sredstvo, čija prisutnost na brodu nije posebno regulisana (iako je radar u pojedinim situacijama velikih magli i loših vremenskih uslova vrlo pouzdano sredstvo da pokaže na slici gde se konvoj nalazi i šta mu je u blizini).

Kao posebno pitanje postavlja se kakvi su vremenski uslovi bili u toku cele vožnje, te da li je velika magla iznenadila kapetana zbog čega je kapetan preduzeo manevar zaustavljanja.

Uvidom u izveštaj Republičkog hidrometeorološkog zavoda Srbije od 11. 02. 1983. g. sud je utvrdio da je na području Karataš — Kladovo 21. 12. 1982. g. zabeležena pojava jake magle i to u toku celog dana od 00.00 časova do 24.00 časa sa smanjenom vidljivošću koja se kretala od 0,050 km do 0,100 km. Jaka magla se zadržala od 00.00 časova do 12.10 časova sa vidljivošću od 0,05 km.

Prema tome, sud je utvrdio da je i prethodnog celog dana na Dunavu potez Kladovo — Karataš bila velika magla i vrlo slaba vidljivost kao i na sam dan udesa.

Dosledno tome, sud nije u tom delu prihvatio nalaz veštaka Štimac Ivana i Velje Vlahovića, jer su veštaci u svom nalazu naveli da su hidrometeorološki uslovi bili povoljni za noćnu vožnju na dan 22. 12. 1982. g., ne navodeći iz kojih su to činjenica utvrdili, kada se iz izveštaja Republičkog hidrometeorološkog zavoda vidi da su uslovi za putovanja kako 21. 12. tako i 22. 12. bili nepovoljni zbog velike magle i slabe vidljivosti.

Međutim, i pored takvih hidrometeoroloških uslova kapetan je na dan 22. 12. 1982. g. u 01.30 časova krenuo sa mesta sidrišta i uplovio je u sektor Dunava ali i Veliki kazan u toku noći. Za dva sata tj. od 01,30 časova pa do 03,30 kada se desio udes brod je prevalio oko 20 km.

Kapetan je ušao u tesnac u zimskom periodu u noći bez ispravnog glavnog radara, iako je i prethodnog dana bila magla i već nakon 20 km ocenio je da je bolje zaustaviti konvoj s obzirom na uslove puta.

Sud nalazi da je očigledna ocena mogućnosti broda — konvoja i uslova puta bila pogrešna, te da je zbog te pogrešne ocene kapetan morao preduzeti manevar zaustavljanja, kojom prilikom je došlo do udesa.

Magla u decembru mesecu na Dunavu nije viša sila.

U konkretnom slučaju zbog nasukavanja došlo je do štete na barži i do štete na prevoženoj robi, što se ima smatrati partikularnom havarijom.

Naime, partikularna havarija je šteta koja nastaje slučajno i neovisno o volji kapetana. Ovakvu nastalu štetu snosi ona stranka na čijoj se imovini desila, dakle brodar snosi štetu koju pretrpi brod, a vlasnici tereta onu štetu koju pretrpi teret, ako je do štete došlo pukim slučajem ili višom silom, a ne nečijom krivicom.

Prema tome, u konkretnom slučaju bitno je kako je došlo do štete, da li je do štete došlo pukim slučajem, višom silom ili krivicom broдача odnosno zapovednika broда, za čije radnje odgovara brodar.

Kod odgovornosti treba posebno posmatrati odgovornost broдача unutrašnje plovidbe i odgovornost broдача pomorske plovidbe. U smislu Haških pravila člana 4. tačka 2. brodar pomorske plovidbe ne odgovara za štetu do koje je došlo zbog radnji ili propusta zapovednika broда. Ovo je predviđeno i u našem Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi članom 554. stav 2.

U smislu člana 553. istog zakonskog propisa brodar ne odgovara za oštećenja ako dokaže da oštećenje potiče od uzroka koji se nisu mogli da spreče niti otklone pažnjom urednog broдача, a u smislu člana 557. izričito je navedeno kada se isključuje odgovornost broдача unutrašnje plovidbe.

Pre svega postavlja se pitanje da li se u konkretnom slučaju radi o pomorskoj ili unutrašnjoj plovidbi. U smislu člana 6. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, pomorska plovidba je plovidba na moru, rekama Jadranskog sliva i Skadarskom jezeru sa Rijekom Crnojevića. Plovidba na ostalim rekama u Jugoslaviji smatra se unutrašnjom plovidbom. Prema tome, u konkretnom slučaju ne primenjuje se odredba člana 554. nego odredba člana 553. i 557. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. U smislu člana 553. navedenog zakonskog propisa brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta, ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potiču iz uzroka koji nisu mogli da se spreče niti otklone pažnjom urednog broдача.

Ovde se postavlja pitanje koji su uzroci nastanka oštećenja, tj. da li je to samo uzrok manevrisanje ili je uzrok štete sama činjenica što je kapetan pogrešno ocenio svoje mogućnosti, mogućnosti konvoja i vremenske uslove i što je preduzeo plovidbu u takvim uslovima, a dalje se postavlja pitanje da li je brodar uzroke štete mogao da otkloni ili spreči pažnjom urednog privrednika.

Ako se kao uzrok štete uzme da je to sama činjenica što je preduzeta plovidba po takvim vremenskim uslovima — magli, onda bi brodar odgovarao, jer je mogao da otkloni plovidbu po takvom vremenu. Ako se uzme da je uzrok štete samo manevrisanje, onda brodar ne bi odgovarao, jer je iz nalaza veštaka sud utvrdio da je kapetan ispravno preduzeo manevar i da magla sa tim manevrom nema nikakve veze, jer i da je isti preduzet i po naj-lепšem vremenu da bi posledice bile iste.

Sud nalazi da je uzrok štete bilo samo manevrisanje, a ne činjenica što je kapetan preduzeo vožnju po magli, jer je normalno da se vožnja obavlja po svim vremenskim uslovima.

Brodar je dokazao da je do štete došlo iz uzroka zanošenja zadnjeg reda konvoja i nasukavanja jedne barže, da je manevar dobro izveden gledano sa aspekta pravila navigacije i da tako nastalu štetu brodar nije mogao sprečiti niti otkloniti pažnjom urednog broдача.

Prema tome, sud nalazi da je do štete došlo slučajem bez krivice broдача, te da štetu iz takve partikularne havarije snosi onaj koga je šteta zadesila, tj. štetu na brodu snosi brodar a štetu na teretu snosi vlasnik tereta.

Prema tome, sud je tužbeni zahtev odbio kao neosnovan.

Blagovremenom žalbom tužilac pobija prvostepenu odluku sa svih razloga iz člana 353. ZPP i predlaže da se ista preinači tako što će se tužbeni zahtev u celosti usvojiti i tuženi obavezati na troškove prvostepenog i drugostepenog postupka. Posebno navodi da je u konkretnom slučaju šteta nastala kao rezultat grube nepažnje broдача a ne kao što prvostepeni sud pogrešno utvrđuje slučajno i neovisno o volji kapetana.

Ispitujući pobijanu odluku u smislu člana 365. ZPP a na osnovu člana 28. stav 1. Zakona o redovnim sudovima, Viši privredni sud Srbije nalazi da je žalba tužioca neosnovana.

Pravilno je prvostepeni sud u sprovedenom postupku utvrdio činjenice odlučne za ocenu osnovanosti tužbenog zahteva i pravilno primenio materijalno pravo kada je zahtev tužioca u celosti odbio kao neosnovan. Razloge koje je za svoju odluku dao prvostepeni sud i ovaj sud prihvata kao dovoljne i na zakonu zasnovane.

Naime, član 553. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđa da brodar ne odgovara za oštećenje, manjak, gubitak tereta ili zakašnjenje u predaji tereta, ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potiču iz uzroka koji nisu mogli da se spreče niti otklone pažnjom urednog broдача.

Prvostepeni sud je izvođenjem dokaza, i to uvidom u nalaz i mišljenje veštaka, uvidom u pismene dokaze priložene spisima, kao i na osnovu rezultata celokupnog raspravljanja, na nesumnjiv način utvrdio da je do štete došlo iz uzroka zanošenja zadnjeg reda konvoja i nasukavanja jedne barže, da je manevar dobro izveden gledano sa aspekta pravila navigacije i da tako nastalu štetu brodar nije mogao sprečiti niti otkloniti pažnjom urednog broдача.

Prema tome, pravilno prvostepeni sud zaključuje da je brodar dokazao da je do štete došlo iz uzroka koji nisu mogli da se spreče niti otklone pažnjom urednog broдача, odnosno da je do štete došlo slučajem bez krivice broдача i da u tom slučaju štetu na brodu snosi brodar a štetu na teretu snosi vlasnik tereta.

Ovaj sud je cenio i ostale navode tužioca u žalbi, ali je našao da su isti bez uticaja na drugačiju odluku u ovoj pravnoj stvari.

Sa svega iznetog žalbu tužioca je valjalo kao neosnovanu odbiti, a prvostepenu odluku u smislu čl. 368. ZPP potvrditi.

Protiv navedene presude drugostepenog suda tužilac je blagovremeno izjavio reviziju, pobijajući je zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka i pogrešne primene materijalnog prava.

Ispitujući pobijanu presudu u smislu člana 386. ZPP, Vrhovni sud Srbije je našao da revizija nije osnovana.

Prema utvrđenju prvostepenog suda dana 22. 12. 1982. g. u 3,30 časova došlo je do potapanja i havarije barže JRB koja je bila teretna i prevozila ugalj i kamione. Sektor na kome je nastala havarija, po oceni suda, smatra se jednim od najtežih deonica plovnog puta Donjeg Dunava, zbog čega je Pravilnikom o plovidbi u sektoru Đerdap posebno regulisan. Prema nalazu veštaka u momentu udesa brod je imao propisan sastav i broj članova posade: kapetan broda je ovlašćen, zavisno od uslova da odluči da li će u jednom momentu nastaviti vožnju ili će se usidriti u zakloništu usput, a u konkretnom slučaju ocenio je da je zbog zidova magle bolje konvoj zaustaviti; da je zbog toga preuzeo manevar za rad mašina unazad, a da se pri tom manevru prednji deo sastava zaneo i da je zbog toga došlo do udesa barže. Imajući u vidu izveštaj Republičkog hidrometeorološkog zavoda Srbije sud je utvrdio da je na navedenom području 21. 12. 1982. g. zabeležena pojava jake magle, i to u toku celog dana, sa smanjenom vidljivošću od 50 — 100 m, koja se zadržala i narednog dana do 12,10 časova. Sud nalazi da je očigledna ocena mogućnosti broda — konvoja u uslovima puta bila pogrešna, te da je zbog te pogrešne ocene kapetan morao preuzeti manevar zaustavljanja, kojom prilikom je došlo do udesa.

Prvostepeni sud nalazi da se u konkretnom slučaju radi o partikularnoj havariji, a da je do štete došlo slučajem, bez krivice brodaru, te da štetu iz takve havarije snosi onaj koga je šteta zadesila — štetu na brodu snosi brodar, a štetu na teretu vlasnik tereta. Naime, sud nalazi da je uzrok štete bilo samo manevrisanje, a ne činjenica što je kapetan preuzeo vožnju po magli, jer je normalno da se vožnja obavlja po svim vremenskim uslovima. Ukazao je i na sadržinu odredaba čl. 553. i 557. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, po kojima brodar ne odgovara za oštećenje ako dokaže da oštećenje potiče iz uzroka koji se nisu mogli da spreče niti otklone pažnjom urednog brodaru.

Drugostepeni sud je prihvatio razloge iz obrazloženja prvostepene presude.

Po nalazu Vrhovnog suda Srbije, u sprovedenom postupku nema bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 10. ZPP, na koju revizijski sud pazi po službenoj dužnosti, niti bitne povrede iz člana 354. st. 2. t. 13. ZPP, na koje tužilac u reviziji ukazuje, jer razlozi navedeni u presudama oba nižestepena suda o odlučnim činjenicama nisu nejasni niti protivurečni sami sebi. To što je sud našao da je uzrok štete bilo manevrisanje prilikom zaustavljanja konvoja, a ne činjenica da je kapetan pogrešno

ocenio mogućnost plovidbe, stvar je ocene izvedenih dokaza i u vezi sa tim pravilna primena materijalnog prava.

S obzirom na utvrđeno činjenično stanje, Vrhovni sud Srbije nalazi da su privredni sudovi pravilno primenili materijalno pravo kada su odbili tužbeni zahtev, a za tu odluku dati su pravilni i osnovani razlozi, koje u svemu prihvata i Vrhovni sud Srbije.

Privredni sudovi svoju odluku zasnivaju na odredbama čl. 553. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Po tim odredbama brođar ne odgovara za oštećenje ako dokaže da oštećenje potiče iz uzroka koji nisu mogli da se spreče niti otklone pažnjom urednog brođara. Kvalifikatorna okolnost za oslobođenje od odgovornosti za štetu je dakle da se šteta nije mogla da spreči niti da se otkloni pažnjom urednog brođara. Činjenica je da je kapetan broda u uslovima koje je procenio kao povoljne preduzeo plovidbu, ali ako je prvostepeni sud na osnovu nalaza veštaka utvrdio da je uzrok nastanka oštećenja manevrisanje konvojem u cilju obezbeđenja celog konvoja, da je kapetan broda ispravno preduzeo manevar a da je i pored toga došlo do zanošenja zadnjeg reda konvoja i nasukavanja jedne barže, onda i po nalazu Vrhovnog suda uzrok zbog koga je šteta nastala nije mogao biti sprečen, a nije mogao biti otklonjen ni pažnjom kapetana koji je bio uredan, pa za nastalu štetu ne može biti odgovoran brođar, u ovom slučaju tuženi.

Tužilac u reviziji stalno insistira na činjenici da je zapovednik broda krenuo sa sidrišta i pod nepovoljnim uslovima, te da je njegova odluka rezultat grube nepažnje, ali po oceni Vrhovnog suda odluka kapetana konvoja da preduzme plovidbu nije u uzročnoj vezi sa nastalom štetom. Ona bi bila u toj vezi da je šteta nastala u toku puta za koji se oceni da su uslovi putovanja nepovoljni, a samim tim i rizični, ali ako je kapetan konvoja, osetivši opasnost od dalje plovidbe u uslovima velike magle, zaustavio konvoj bez oštećenja, onda se ne može smatrati da je uzrok štete odluka zapovednika broda da krene sa sidrišta, jer kako su sudovi konstantovali konvoj se zaustavio zbog magle, a šteta je nastala kod preduzimanja manevra da se konvojem stane bezbedno, za koji manevar veštaci nalaze da je pravilno preduzet, pa kod činjenice da je usled struje vode zanet konvoj i tom prilikom prouzrokovana šteta, odnosno da uzrok štete nije mogao biti sprečen, ne može se tuženom pripisati nepažnja urednog brođara.

Vrhovni sud Srbije je cenio i druge navode revizije, ali je našao da isti ne mogu uticati na drukčije presuđenje predmetne stvari.

Sa iznetih razloga, a na osnovu člana 393. ZPP, Vrhovni sud Srbije je doneo odluku kao u izreci.

Zoran Ećimović,
Beograd

BILJEŠKA

Nasukanje broda je jedna od čestih havarija u unutrašnjoj plovidbi, posebno kada vladaju loši vremenski uslovi i uopšte na teškim dionicama plovnog puta. Zbog toga, sa tehničke strane posmatrano, slučaj nasukanja plovila Jugoslovenskog rečnog brođarstva iz Beograda dana 22. 12. 1982. g. u Đerdapu, pri čemu je oštećen i brod i teret, ne predstavlja ništa posebno.

Međutim, kada se radi o odgovornosti brođara za štetu nastalu na teretu, pitanje može postati zanimljivo. Brođar unutrašnje plovidbe, za razliku od brođara pomorske plovidbe, odgovara u načelu za štetu koja je nastala kao posledica nautičke delatnosti posade. On se može osloboditi ove odgovornosti ako dokaže da oštećenje tereta potiče iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog brođara.

Našim čitaocima, kojima nije u dovoljnoj meri dostupna praksa naših sudova u ovoj materiji, dajemo skoro bez skraćjenja odluke sudova u SR Srbiji, gde se inače nalazi sedište našeg najvećeg brođara unutrašnje plovidbe i znatan deo plovnih puteva, da bi se mogli upoznati kako je rešeno pitanje odgovornosti brođara u ovom slučaju.

O nekim stavovima sudova, posebno prvostepenog, moglo bi se polemizirati. Mi se ovaj put zadržavamo na napomeni da je centralno pitanje bilo utvrđivanje uzročne veze između ponašanja zapovednika broda i štete, odnosno da li je uzrok štete nastavak plovidbe i pored nepovoljnih vremenskih uslova, zbog čega je nastala potreba da se brod zaustavi (kojom prilikom je šteta i nastala) ili je uzrok štete bio sam manevar brodom, koji je inače izveden prema pravilima struke. Zavisno od odgovora na ovo pitanje rešavano je pitanje urednosti brođara i njegove odgovornosti.

Ovaj slučaj još jedanput ukazuje na značaj pitanja uzročne veze, jer od odgovora na ovo pitanje zavisio je i odgovor na pitanje da li je brođar postupao pažnjom urednog brođara, odnosno da li je odgovoran za nastalu štetu.

S obzirom na to da je uzročnost faktičko pitanje i da nju u svakom konkretnom slučaju utvrđuje sud na osnovu ocene svih okolnosti slučaja, zanimljivo je bilo upoznati se sa stavovima sudova u ovom sporu. Ovo posebno iz razloga što bi se sa dosta argumenata, koje je inače iznosio tužilac u tužbi, tokom rasprave, u žalbi i reviziji, moglo braniti i suprotno stanoviše, odnosno da je zapovednik broda bio »neuredan«, odnosno suviše neprezan kada je nastavio putovanje pri smanjenoj vidljivosti.

Zoran Ećimović,
Beograd

S u m m a r y

THE INLAND NAVIGATION OPERATOR'S LIABILITY FOR DAMAGE TO CARGO

An inland navigation vessel was navigating on the Danube in very bad weather conditions. Navigation had finally to be stopped due to thick fog and the vessel became stranded so that both she and her cargo were damaged. The insurer paid the indemnity to the cargo owner and then sued the operator of the vessel for reimbursement.

The operator contested the claim stating that under Art. 553 of the Maritime and Inland Navigation Act he could not be held liable if he proved that the damage was caused by circumstances that could neither be prevented nor avoided by exercising the due diligence of a prudent operator.

The District Commercial Court in Belgrade rejected the claim on the ground that the damage was not caused by the Master's decision to continue navigation under bad weather conditions, but by the manoeuvre of stopping the vessel. As this manoeuvre was conducted correctly, i.e. with the due diligence of the operator, and despite that the damage occurred, the Court held that the operator was not liable for the damage to the cargo.

The Higher Commercial Court rejected the claimant's appeal and confirmed the first degree decision.

The Supreme Court of Serbia rejected the revision of the process as groundless.