



REPUBLIKA HRVATSKA
TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU
Zagreb, Trg Johna Fitzgeralda Kennedyja 11

P-662/2023-70

U IME REPUBLIKE HRVATSKE

P R E S U D A

Trgovački sud u Zagrebu, po sutkinji Tini Šimović, na prijedlog sudske savjetnice Snježane Hrubec Totić, u pravnoj stvari tužitelja Lorisa Dessarda, OIB: 78279122617, Vjekoslava Spinčića 5/2, Opatija, kojega zastupa punomoćnik Darijan Hört, odvjetnik u Opatiji, Vjekoslava Spinčića 3/2, protiv tuženika GENERALI OSIGURANJE d.d., OIB: 10840749604, Slavenska avenija 1B, Zagreb, radi isplate, nakon održane glavne i javne rasprave zaključene 17. ožujka 2026. u prisutnosti odvjetnice Mije Toić, zamjenice punomoćnika tužitelja, i Ivane Luić, punomoćnice po zaposlenju tuženika, dana 29. travnja 2026.

p r e s u d i o j e

I. Odbija se kao neosnovan tužiteljev tužbeni zahtjev koji glasi:

“ Nalaže se tuženiku da tužitelju, na ime naknade štete, isplati iznos od 63.242,13 EURA zajedno sa zakonskim zateznim kamatama koje na navedeni iznos teku počam od 22. srpnja 2019. godine do 31.12.2019. godine po stopi od 6,30% godišnje, od 01.01.2020. godine do 30.06.2020. godine po stopi od 6,11% godišnje, od 01.07.2020. godine do 31.12.2020. godine po stopi od po stopi od 5,89% godišnje, od 01.01.2021. godine do 30.06.2021. godine po stopi od 5,75% godišnje, od 01.07.2021. godine do 31.12.2021. godine po stopi od 5,61% godišnje, od 01.01.2022. godine do 30.06.2022. godine po stopi od 5,49%, od 01.07.2022. godine do 31.12.2022. godine po stopi od 5,31% godišnje, od 01.01.2023. godine do 30.06.2023. godine po stopi od 5,50 % godišnje, a od 01.07.2023. godine po kamatnoj stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem kamatne stope koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja koje je obavila prije prvog kalendarskog dana tekućeg polugodišta za osam postotnih poena, a sve u roku od 15 dana.”

II. Nalaže se tužitelju naknaditi tuženiku troškove parničnog postupka u iznosu od 5.125,00 EUR (pet tisuća stotinu dvadeset pet eura), u roku od 15 dana.

III. Odbija se kao neosnovan zahtjev tuženika za naknadom troškova parničnog postupka u preostalom dijelu u iznosu od 2.375,00 EUR.

IV. Odbija se kao neosnovan zahtjev tužitelja za naknadom troškova parničnog postupka.

Obrazloženje

1./ Tužitelj je dana 19. svibnja 2022. podnio tužbu Općinskom građanskom sudu u Zagrebu, u kojoj navodi da je s tuženikom dana 6. kolovoza 2018. za svoje plovilo i to motornu jahtu Panta Rhei Italcraft X54, po polici broj P06-1020027627 za razdoblje od 6. kolovoza 2018. do 5. kolovoza 2019. zaključio kasko osiguranje; obvezno osiguranje vlasnika odnosno korisnika brodice na motorni pogon od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama; dragovoljno osiguranje odgovornosti vlasnika brodice ili jahte nanesene trećim osobama, po štetnom događaju i ukupno godišnje te dragovoljno osiguranje osoba od posljedica nesretnog slučaja- za slučaj smrti i za slučaj trajnog invaliditeta. Ističe da je za predmetno plovilo 14. lipnja 2019. izdana Svjedodžba o sposobnosti jahte za plovidbu, iz koje proizlazi da jahta udovoljava zahtjevima Pravila za statutarnu certifikaciju brodica i jahti. U tužbi i tijekom postupka navodi da je dana 30. lipnja 2019. nastupio osigurani slučaj po navedenoj polici na način da se pri navigaciji između otoka Cresa i Raba ispred otočića Veli Cutin lijevi pogonski motor (gledano od krme prema pramcu) počeo tresti na 2200 okretaja na brzini od 30 čvorova te dimiti, pa je tužitelj kao vođa plovila pri nastupu navedenog događaja smanjio brzinu i ugasio motore. Uočio je da se pri ponovnom paljenju navedeni motor gasio u neutralnom položaju i čuo glasnije od uobičajenog, iz kojeg razloga je ugasio taj lijevi motor, te uz pomoć desnog pogonskog motora (gledano od krme prema pramcu) doplovio u marinu Ičići. Tužitelj navodi i da se radi utvrđenja uzroka nastale štete obratio sudskom vještaku Marinu Lovroviću koji je izradio mišljenje uvidom u dokumentaciju. Njegovo je mišljenje u bitnom da nije vjerojatno da bi do štetnog događaja došlo uslijed eksploatacije i korištenja motora te u konačnici trošenja istog, s obzirom da je do kvara došlo samo na lijevom motoru, a ne na oba, te da su oba motora u eksploataciji do havarije radili besprijeorno. Tužitelj se poziva na odredbe čl. 953. Zakona o obveznim odnosima te odredbu čl. 10. Uvjeta za osiguranje brodica i jahti br. 106-0111 te ističe da je nastupom predmetnog događaja nastala znatna materijalna šteta u vidu troškova popravka, a sve u iznosu od 63.242,13 EUR. Konačno, tužitelj ističe da je do nastupa predmetnog događaja redovito održavao plovilo te je 1. ožujka 2019. zaključio i Ugovor o održavanju plovila sa društvom Mennyacht d.o.o.

2./ U odgovoru na tužbu (list 51.-55. spisa) tuženik je najprije istaknuo prigovor stvarne nenadležnosti Općinskog građanskog suda u Zagrebu, u povodu kojeg prigovora se isti sud rješenjem od 2. veljače 2023. (list 63.- 65. spisa) oglasio stvarno nenadležnim te predmet ustupio ovom sudu kao stvarno (i mjesno) nadležnom.

3./ U odgovoru na tužbu tuženik ne spori da je s tužiteljem sklopio Ugovor o osiguranju motorne jahte Panta Rhei za razdoblje od 6. kolovoza 2018. do 5. kolovoza 2019., a temeljem kojega ugovora je izdana polica osiguranja br. P06-1020027627. Međutim, tuženik osporava da po predmetnom štetnom događaju postoji obveza tuženika za isplatu bilo kakve naknade tužitelju po navedenoj polici. Ističe da je nakon

štetnog događaja predmet osiguranja pregledan po procjenitelju Hrvoju Marinkoviću koji je utvrdio da na predmetnom plovilu postoje oštećenja koja nisu pokrivena kasko osiguranjem plovila, odnosno da je do štetnog događaja došlo zbog eksploatacije i korištenja te trošenja motora, odnosno da je šteta prouzročena zbog neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti motora, stoga nije pokrivena osiguranjem u skladu s čl. 5.6. Uvjeta za osiguranje brodica i jahti. Osim toga, ne vodeći brigu o motoru (pogonskom stroju) tužitelj nije postupio sukladno čl. 7.1. Uvjeta osiguranja, prema kojem je tijekom razdoblja osiguranja bio obavezan voditi brigu o predmetu osiguranja pažnjom dobrog domaćina ili gospodarstvenika, te je bio dužan sukladno čl. 7.2.1. Uvjeta osiguranja u slučaju ostvarenja osiguranog rizika poduzeti sve razumne mjere potrebne da se šteta smanji ili da se spriječi njezino povećanje. Nadalje, tuženik se protivi korištenju izvještaja vještaka Marina Lovrovića obzirom da osobno nije pregledao jahtu, te i sam navodi da samo serviser koji je popravljao motor može dati pravi uzrok štete, dok smatra promašenim njegov zaključak da "nije logično optuživati bivšeg vlasnika za neodržavanje jer je motorna jahta kupljena po sistemu viđeno-kupljeno", s obzirom da, upravo suprotno, kupoprodaja po načelu "viđeno-kupljeno" isključuje bilo kakvo jamstvo (odgovornost) prodavatelja. To dodatno ukazuje na dužnost kupca/osiguranika (ovdje tužitelja) da detaljno i pažljivo pregleda jahtu, kako bi mogao održavati jahtu i voditi brigu o jahti pažnjom dobrog domaćina ili gospodarstvenika, što tužitelj nije činio. Konačno, tuženik je istaknuo i prigovor nedostatka aktivne legitimacije tužitelja jer iz isprava u spisu ne proizlazi da je tužitelj vlasnik predmetne jahte.

4./ Tijekom postupka izvršen je uvid i pročitane su sljedeće isprave: Uvjeti za osiguranje brodica i jahti 106-0111 (list 5.- 8. spisa i 57.- 60. spisa), prijava štete (havarije) na plovilu (list 9. i 10. spisa), dopis tuženika od 12. svibnja 2020. (list 11. spisa), potvrda o uplati (list 12. spisa), polica br. P06-1020027627 i prilog polici (list 13.- 15. spisa), nalaz i mišljenje Marina Lovrovića (izvansudsko vještačenje) od 17. lipnja 2021. (list 16.- 20. spisa), Informacije ugovaratelju pomorskih i transportnih osiguranja (list 21.- 23. spisa), Uvjeti uz obvezno osiguranje vlasnika odnosno korisnika brodice na motorni pogon odnosno jahte od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama (list 24. i 25. spisa), Uvjeti za obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja (list 26. i 27. spisa), Tablica za utvrđivanje postotka trajnog invaliditeta kao posljedice nesretnog slučaja (list 28.- 33. spisa), Ugovor o održavanju plovila od 1. ožujka 2019. (list 34. i 35. spisa), svjedodžba o sposobnosti jahte za plovidbu (list 36. spisa), račun za usluge servisa Auto Hrvatska Prodajno servisni centri d.o.o. (list 37.- 44. spisa), Uvjeti za osiguranje od odgovornosti vlasnika brodice ili jahte (list 45.- 48. spisa), Upisni list (list 83. i 84. spisa), rješenje Lučke kapetanije Rijeka od 6. lipnja 2019. (list 95.- 98. spisa), dopis Lučke kapetanije Rijeka od 21. veljače 2024. (list 104. spisa). Izveden je dokaz prometno-tehničkim vještačenjem po stalnom sudskom vještaku Draganu Hajdiću, ing. pomorskog prometa, koji je svoj nalaz i mišljenje dao u pisanom obliku (list 161.- 189. spisa) te se usmeno očitovao na prigovore tuženika u vezi s danim nalazom i mišljenjem (list 220.- 223. spisa). Izveden je dokaz vještačenjem po stalnom sudskom vještaku strojarke struke dr.sc. Aci Šikaniću, koji se na prigovore tuženika dane na pisani nalaz i mišljenje (list 227.-237. spisa) očitovao podneskom od 19. studenoga 2025. (list 246.- 249. spisa) te usmeno na ročištu održanom 17. ožujka 2026. (list 258. spisa). Saslušan je tužitelj te su saslušani svjedoci Hrvoje Marinović, Marin Lovrović, Anđelka Dessardo, Milan Mandić, Janko Matušić i Luka Stradiot. Tužitelj je odustao od dokaznog prijedloga za saslušanjem svjedokinje Sanele Mandić.

5./ Ocjenom izvedenih dokaza, sukladno odredbi čl. 8. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" br. 53/91., 91/92., 112/99., 129/00., 88/01., 117/03., 88/05., 2/07., 96/08., 84/08., 123/08., 57/11., 148/11. - službeni pročišćeni tekst, 25/13., 89/14., 70/19., 80/22., 114/22., 155/23., 146/25., dalje u tekstu: ZPP), sud je zaključio da je tužbeni zahtjev tužitelja neosnovan u cijelosti.

6./ Predmet spora je zahtjev tužitelja za isplatom naknade iz osiguranja za štetu nastalu na lijevom pogonskom motoru motorne jahte Panta Rhei koja je osigurana kod tuženika policom osiguranja broj P06-1020027627. Iako tužitelj tužbom potražuje naknadu štete, ovaj sud ukazuje da isplata naknade iz osiguranja ne predstavlja naknadu štete, već se radi o potraživanju isplate ugovorene naknade u slučaju nastupa osiguranog slučaja. Osim toga, tužitelj se poziva na odredbe čl. 953. Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023, dalje: ZOO), no sud ukazuje da se te odredbe, kojima se propisuju štete pokrivena osiguranjem, sukladno čl. 923. st. 2. ZOO-a, ne primjenjuje na pomorska osiguranja, a ni na druga osiguranja na koja se primjenjuju pravila o pomorskom osiguranju, već se u ovom predmetu primjenjuju mjerodavne odredbe Pomorskog zakonika (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19, dalje: PZ).

7./ Iz činjeničnih navoda stranaka nespornim se utvrđuje da je predmetna jahta "PANTA RHEI" u vrijeme štetnog događaja bila osigurana kod tuženika policom kasko osiguranja br. P06-1020027627 koje je bilo ugovoreno uz primjenu Uvjeta za osiguranje brodice i jahti br. 106-0111.

8./ Sporna je osnovanost tužbenog zahtjeva obzirom na tuženikove navode da je šteta prouzročena zbog neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti motora jahte pa time nije pokrivena osiguranjem. Nadalje, tuženik tvrdi da šteta nije pokrivena osiguranjem i zbog toga što je nastala krajnjom nepažnjom tužitelja koji je upravljajući jahtom u režimu rada motora na maksimalnom broju okretaja prekomjerno opteretio motor. Sporna je i visina tužbenog zahtjeva.

9./ Najprije se ocjenjuje neosnovanim tuženikov prigovor nedostatka aktivne legitimacije, s obzirom da iz rješenja Lučke kapetanije Rijeka od 6. lipnja 2019. (list 95.- 98. spisa), Upisnog lista koje je to tijelo izdalo 12. lipnja 2019. (list 83.- 84. spisa) te dopisa od 23. veljače 2024. (list 104. spisa) koji je od istog tijela dostavljen ovom sudu, jasno proizlazi da je u vrijeme sklapanja predmetnog ugovora kao i u vrijeme štetnog događaja vlasnik predmetne jahte bio upravo tužitelj s prebivalištem na tadašnjoj adresi u Kastvu, Spinčići 159 (razvidno iz elektroničkog zapisa MUP-a o prebivalištu, list 107. spisa), stoga se ocjenjuju paušalnima, a time i neosnovanima, tuženikovi daljnji navodi da tužitelj nije imao osigurljiv interes u smislu odredbe čl. 685. st. 2. PZ.

10./ Uvodno se napominje da se predmetni plovni objekt u spisu ovog predmeta, tj. u podnescima stranaka te u iskazima svjedoka, naizmjenično spominje pod terminima 'jahta' i 'brodica'. Iako se prema definicijama iz članka 5. st. 1. točke 7. i 13. PZ, s obzirom na tehničke karakteristike (duljinu trupa koja u konkretnom slučaju iznosi 15,4 m, kako to proizlazi iz svjedodžbe o sposobnosti jahte za plovidbu te upisnog lista – list 36. i 83. spisa), predmetno plovilo kategorizira kao jahta, navedena terminološka neusklađenost nije od odlučnog značaja u ovoj pravnoj stvari. Ovo stoga što su uvjeti

za osiguranje od odgovornosti identični za obje kategorije plovni objekata. Slijedom navedenog, sud u ovoj presudi koristi termin 'brodica' u onim dijelovima u kojima vjerno citira navode iz podnesaka stranaka ili iskaze saslušanih svjedoka, radi očuvanja vjerodostojnosti procesnih radnji, dok se u ostalom dijelu obrazloženja presude predmetni plovni objekt terminološki preciznije navodi kao jahta u smislu odredbe čl. 5. st. 1. t. 13. PZ.

11./ Uvidom u policu osiguranja broj P06-1020027627 (list 13.- 15. spisa) razvidno je da su stranke, između ostalog, ugovorile kasko osiguranje uz dodatno ugovoreno osiguranje pogonskih šteta, slijedom čega se pokriva iz Uvjeta za osiguranje brodica i jahti br 106-0111 (list 5.- 8. spisa i 57.- 60. spisa) (dalje: Uvjeti osiguranja), kao sastavnog dijela ugovora o osiguranju, proširuje i na troškove popravka ili zamjene strojeva uslijed loma ili kvara, a koji čine pogonske štete taksativno navedene odredbom čl. 11.5. Uvjeta osiguranja (troškovi nastali tijekom pogona, uslijed pregrijavanja, uslijed skrivene mane te bez vanjskog utjecaja).

12./ Iz dopisa od 12. svibnja 2020. (list 11. spisa) proizlazi da tuženik obavještava tužitelja da šteta nije u pokriću jer je nastala zbog neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila ili njegovih dijelova, zbog trošenja uobičajenom uporabom. U dopisu se navodi da je od tužitelja zatražena i servisna knjiga o redovitom održavanju pogonskog motora te da je zaprimljeno očitovanje da tužitelj ne posjeduje servisnu knjigu niti račune o servisiranju.

13./ Iz računa Auto Hrvatska Prodajno servisni centri d.o.o. od 27. kolovoza 2019. (list 37. spisa) proizlazi da je isti izdan tužitelju na iznos od 63.242,05 EUR (tadašnjih 476.497,80 HRK), u njemu su specificirani radovi poduzeti radi popravka predmetnog motora, a koji račun je podmiren, kako to proizlazi iz potvrde o plaćanju (list 12. spisa). Radi se o popravku oštećenog motora koji popravak je uslijedio nakon štetnog događaja.

14./ Iz ugovora o održavanju plovila (list 34. i 35. spisa) proizlazi da je isti sklopljen između ovdje tužitelja kao vlasnika plovila i trgovačkog društva MENNYACHT d.o.o. dana 1. ožujka 2019., dakle prije nastupa štetnog događaja, a kojim ugovorom se navedeno društvo obvezuje održavati plovilo Panta Rhei kao dobar gospodarstvenik; vršiti sve radove servisiranja trupa plovila, pogonskih motora i pripadajuće opreme te da će prije izvršenja navedenih radova vlasniku dostaviti ponudu te je ovlašten radove poduzeti nakon prihvata ponude.

15./ Iz Svjedodžbe o sposobnosti jahte za plovidbu izdane 14. lipnja 2019. od strane Hrvatskog registra brodova (list 36. spisa) proizlazi da je jahta Panta Rhei pregledana sukladno zahtjevima (tada važećih) Pravila za statutarnu certifikaciju brodova i jahti (Narodne novine br. 19/2016, 13/2020, dalje: Pravila) te da je pregledom utvrđeno da je stanje trupa, opreme trupa, porivnog sustava, protupožarne opreme, pomagala za navigaciju, sredstva za signalizaciju, opreme za spašavanje, radioopreme, opreme i uređaja za sprječavanje onečišćenja pomorskog okoliša uljem, smećem i fekalijama zadovoljavajuće i da jahta za navedenu namjenu i dodijeljeno područje plovidbe (teritorijalnim vodama) udovoljava zahtjevima Pravila.

16./ Prometni vještak Dragan Hajdić u svojem nalazu i mišljenju (list 161.-189. spisa) navodi da je uzrok predmetne štete dugotrajnija vožnja motora na maksimalnom ili jako blizu maksimalnog broja okretaja i opterećenja motora što je za posljedicu imalo velika

naprezanja motora te brže habanje njegovih komponenti. Imajući u vidu izgled pojedinih oštećenih dijelova motora te listu dijelova potrebnih za popravak, smatra da je vrlo moguće da se u takvom režimu rada motor vozio znatno duže od preporučenog vremena kod sadašnjeg, a i prijašnjih vlasnika, pa je takav način vožnje i postupanja sa motorom u konačnici doveo do ove havarije. Mišljenje je vještaka Hajdića i da u konkretnom slučaju nije moglo doći do hidroudar u samom trenutku havarije te da nije uzrok havarije prolaz rashladne vode u cilindar te hidroudar, iako se to na početku činilo, već je to posljedica havarije. Osim toga, mišljenje je vještaka da su strugotine vidljive na dnu kartera u uljnoj sabirnici jasan dokaz da se motor vozio značajno duže od preporučenih 20% radnih sati godišnje u uvjetima maksimalnog opterećenja, te da su se dijelovi predmetnog motora puno brže trošili/habali te su se strugotine s vremenom skupljane na dnu kartera. Smatra da su se one još puno ranije mogle naći u filterima ulja pa je moguće da se moglo i prije prići rješavanju ovog problema da su se filteri ulja uredno pregledavali da li ima komadića metala u njima pri svakoj izmjeni filtera ulja što je normalna praksa kod svake izmjene ulja. Osim toga, ukazuje i da ovaj tip motora posjeduje i magnetske čepove, odnosno magnete koji se nalaze u sistemu podmazivanja koje je lako skinuti i provjeriti postoje li metalne strugotine na tim magnetima što bi upozorilo na prekomjerno habanje motora. Vještak je utvrdio visinu štete u iznosu od 124.199,80 EUR, a ona obuhvaća cijenu originalnih dijelova potrebnih za popravak oštećenog motora te troška njihove ugradnje.

17./ Tuženik u podnesku od 14. srpnja 2025. (list 206.- 207. spisa) navodi da nema primjedbe na nalaz i mišljenje vještaka Dragana Hajdića te ističe da je tužitelj upravljajući predmetnom jahtom tijekom plovidbe u režimu rada motora na maksimalnom broju okretaja, prekomjerno opteretio motor, odnosno postupao s krajnjom nepažnjom, slijedom čega predmetna šteta nije u pokriću sukladno čl. 5.1. Uvjeta osiguranja. Nadalje, ukazuje i na druge razloge zbog kojih šteta nije u pokriću, navedenih u čl. 5.6. Uvjeta osiguranja, a to su: neodržavanje, zapuštenost, istrošenost i dotrajalost plovila, a s obzirom da su se oštećenja motora zbog prekomjernog oštećenja mogla uočiti pri redovnoj kontroli filtera ulja, a što je propušteno učiniti.

18./ Podneskom od 21. srpnja 2025. (list 208.- 2011. spisa) tužitelj je prigovorio nalazu i mišljenju vještaka Dragana Hajdića te naveo da su svi zaključci koji proizlaze iz tog nalaza i mišljenja temeljeni isključivo na vjerojatnosti pa u tom smislu tužitelj u podnesku citira rečenice iz predmetnog nalaza u kojem vještak izražava pretpostavke, vjerojatnosti i mogućnosti koje veže uz uzrok štete, pa smatra da nalazom i mišljenjem nije sa sigurnošću utvrđeno što bi točno bio uzrok havarije.

19./ Na ročištu održanom 10. rujna 2025. (list 220.-220. spisa) izveden je dokaz saslušanjem vještaka Dragana Hajdića koji je u bitnome naveo da u konkretnom slučaju nije problematična vožnja brodice na 2200 okretaja, već trajanje vožnje u tom režimu, a da je trajanje utvrdio prema dostupnim slikama, pogotovo na slici na kojoj se vide nedostaci "mrvica željeza" koji su otpadali uslijed naprezanja motora i takve vožnje. Objasnio je da desni motor nije pretrpio oštećenja u situaciji kad su voženi na istim okretajima jer su to dvije različite jedinice, a kada bi nastupilo oštećenje nije moguće utvrditi, no da se oštećenje moglo dogoditi i na desnom motoru te da nije izgledno da se puknuće ležaja radilice dogodi u istoj sekundi ili u istom danu na oba motora. Na upit tužitelja koji vremenski period se brodica smjela voziti na 2200 okretaja, vještak je odgovorio da na 20% sati godišnje može biti na maksimalnom opterećenju, a na daljnji upit vještaku kako je utvrdio da je brodica vožena iznad tog

vremena, vještak je odgovorio da je isto zaključio prema stanju dijelova koji su izvađeni iz motora. Na upit postoji li neki drugi razlog koji bi prouzročio takvo stanje rezervnih dijelova, vještak je kao razloge naveo: neuredan servis, neodržavanje, loše ulje, nestručno obavljen posao, no razlog nije starost motora. Na upit može li vještak potvrditi da motor nije održavan 2019. godine, vještak je odgovorio da do trenutka havarije nije održavan, a u kojem razdoblju se neodržavanje dogodilo, vještak ne može sa sigurnošću utvrditi.

20./ U nalazu i mišljenju stalnog sudskog vještaka za područje strojarstva Ace Šikanića (list 227.-237.) izdvojeno je deset fotografija kojima se prikazuju neki od vitalnih dijelova rastavljenog pomorskog motora MAN D2848LE403 motorne jahte Pante Rhei oštećenog u predmetnom štetnom događaju 30. lipnja 2019. Vještak Aco Šikanić u nalazu ukazuje da su oštećeni dijelovi na fotografijama u jako lošem stanju sa dosta strugotine nataložene na dnu kartera motora i nakupina izgorjelih ostataka i opiljaka metala na klipovima i dijelovima ispušnog sustava, sa velikim oštećenjima, napuklinama bloka motora i lomovima pojedinih dijelova. Imajući u vidu izgled pojedinih oštećenja i napuklina dijelova motora vještak zaključuje da je motor vožen dugo vremena u režimu visokog opterećenja bez potrebnog redovitog održavanja, odnosno pregleda pojedinih dijelova, te izmjena ulja i filtera, što je dovodilo do velikog naprezanja motora i bržeg trošenja pojedinih komponenti, pa u konačnici i do nastanka i uzroka ovakvog oštećenja motora, što potvrđuje tezu da je zatečena voda u cilindru motora posljedica, a ne uzrok oštećenja motora. Prethodne konstatacije potvrđuje i činjenica iz opisa događaja da se predmetni pogonski motor počeo tresti i dimiti na 2200 okretaja, pri brzini broda od 30 čvorova. Stoga vještak daje mišljenje da je uzrok nastanka materijalne štete i oštećenja pogonskog motora MAN D2848LE403 motorne jahte Pante Rhei taj što je motor radio i vozio dugo vremena u režimu visokog opterećenja bez potrebnog redovitog pregleda i održavanja. Visinu materijalne štete u vrijeme sanacije štetnog događaja vještak procjenjuje na iznos od 63.242,13 EUR.

21./ U podnesku od 13. studenoga 2025. (list 243.- 245. spisa) tužitelj se protivi zaključcima vještaka Ace Šikanića iz njegovog nalaza i mišljenja. U bitnom navodi da je tuženik uoči sklapanja ugovora s tužiteljem znao da je brodica kupljena kao rabljena te je deset mjeseci prije havarije istu i pregledao, a da predmetna oštećenja koja su nastala svakako nisu mogla nastati u vremenu od kolovoza 2018. do nastupa štetnog događaja u lipnju 2019. jer se to vremensko razdoblje uglavnom sastoji od zimskih mjeseci u kojima brodica nije ni vožena u značajnijem periodu. Smatra da bi bilo za pretpostaviti da je i drugi motor imao ista oštećenja, s obzirom da se motori koriste istodobno i da su istodobno održavani. S tim u svezi tužitelj postavlja vještaku pitanje koliki vremenski period mora proći da bi se predočena oštećenja dogodila na motoru brodice, odnosno koliko radnih sati motor mora imati da bi došlo do ovakvog oštećenja. Dakle, tužitelj upućuje da, ukoliko bi se utvrdilo da su predmetna oštećenja na motoru nastala i prije sklapanja police koja je sklopljena nakon pregleda brodice od strane tuženika, onda je za zaključiti da je tuženik trebao znati da oštećenje postoji te da će do ovakve štete najvjerojatnije doći te je postupao prijekorno uopće sklopivši predmetnu policu osiguranja. Osim toga, tužitelj upire, sve i kad bi sud prihvatio zaključak da motori nisu održavani, da je u tom smislu moguće da je nastupio osigurani rizik "nemarnosti popravljача plovila" (čl. 4.1. Uvjeta osiguranja), a sve s obzirom da je vozilo pregledavano u servisu Mennyacht d.o.o. s kojim društvom je tužitelj imao sklopljen Ugovor o održavanju plovila.

22./ Na pitanje tužitelja (iz podneska od 13. studenoga 2025.) koje glasi: "Koliki vremenski period mora proći proteći da bi se predočena oštećenja dogodila na motoru brodice, odnosno koliko radnih sati motor mora imati da bi došlo do ovakvog oštećenja", vještak Aco Šikanić očitovao se u podnesku od 19. studenoga 2025. (list 248. spisa) te naveo da pri normalnom načinu eksploatacije i redovitom održavanju, gdje su propisani vremenski intervali pregleda, do ovakvih oštećenja ne bi niti došlo, jer bi se na vrijeme uočili simptomi i otklonili uzroci za velika oštećenja motora.

23./ Na ročištu održanom 17. ožujka 2026. (list 257. spisa) vještak Aco Šikanić, na upit kako objašnjava da drugi- desni motor (gledajući od krme prema pramcu) nije istovremeno pretrpio oštećenje, pojasnio je da se radi o dva različita objekta, a na daljnje pitanje je li tehnički moguće da se oni voze na različitim opterećenjima, vještak je dao odgovor da ne mora značiti da se motori voze istovremeno na istom opterećenju jer je moguće da skiper jedan motor isključi, a tako je i došao u marinu vozeći se na jednom motoru dok je drugi bio ugašen, no da vožnja na jednom motoru ne bi trebala biti uobičajena, te da se u konkretnom slučaju radi o preforsiranom motoru odnosno o voženju brodice na maksimalnom broju okretaja, a da je to zaključio na temelju svojeg tridesetogodišnjeg iskustva u projektiranju motora i brodske opreme u Brodarskom institutu.

24./ Sud prihvaća nalaze i mišljenja stalnih sudskih vještaka Dragana Hajdića (za promet) i Ace Šikanića (za strojarstvo) kao objektivne i stručne. Oni su ujedno komplementarni i suglasni, te u svom suodnosu tvore koherentnu cjelinu. Iako tužitelj prigovara da se vještak Hajdić koristi terminima "vjerojatnosti" i "pretpostavki", sud smatra da su ti zaključci promatrani u cjelini, prerasli razinu vjerojatnosti, a nakon vještačenja po vještaku Aci Šikaniću, i dobili potvrdu u smislu pune dokazne uvjerljivosti. Vještaci su na temelju uvida u spis, pogotovo fotografija predmetnog motora te analize oštećenih dijelova (klipovi, blok motora, ležajevi radilice) i prisutnosti metalnih strugotina u karteru, dali suglasno mišljenje o uzroku havarije.

25./ Na okolnost održavanja jahte sud je izveo dokaz saslušanjem svjedoka. Svjedokinja Anđelka Dessardo, supruga tužitelja, iskazala je (list 199.- 200. spisa) da joj je poznato da je predmetna brodica bila održavana, da se njezin suprug ne bavi sam održavanjem, već angažira uvijek iste servise iz Opatije, no da se ona ne razumije u detalje održavanja. Svjedok Milan Mandić, prijatelj tužitelja, iskazao je (list 200. spisa) da održava brodicu kod istog servisera u Opatiji kao i tužitelj.

26./ Iskazi svjedoka Anđelke Dessardo i Milana Mandića su stereotipni jer se svode na puko ponavljanje tvrdnji iz tužbe, bez navođenja ijedne konkretne životne okolnosti koja bi potkrijepila njihove navode o održavanju jahte. Sud nije poklonio vjeru iskazima navedenih svjedoka ocjenjujući ih subjektivnima i usmjerenima na pogodovanje uspjehu tužitelja u sporu. Naime, s obzirom na njihovu blisku obiteljsku, odnosno prijateljsku povezanost s tužiteljem, njihovi su iskazi u pogledu održavanja brodice bili paušalni i lišeni bilo kakvih konkretnih pojedinosti koje bi ih činile uvjerljivima.

27./ Tužitelj Loris Dessardo je iskazao (list 201. spisa) u bitnom da održavanje jednog motora na godišnjoj razini košta prosječno 4.000,00 EUR, a da je do sada imao četiri brodice, uključujući i ovu predmetnu, koje je održavao kod istog servisera te plaćao 8.000,00 do 10.000,00 EUR za održavanje cijele brodice što uključuje i održavanje dva motora. Iskazao je da je lijevi motor prije kvara održavan u ožujku 2019. kad je obavljen kompletan servis brodice te da je prije sklapanja ugovora o

osiguranju obavljen pregled motora od strane tuženika, i to od strane zaposlenika tuženika Hrvoja Marinovića.

28./ Svjedok Janko Matušić je iskazao (list 258. spisa) da je tužitelj dugogodišnji klijent Mennyjacht d.o.o., društva čiji je od direktor, te da je predmetnu brodicu kao i ostale koje je posjedovao održavao u servisu tog društva, da na njoj nije bilo posebnih šteta koje su bile sanirane, već se brodica održavala kroz servise koji su se obavljali po potrebi pa tako i servis motora. Iskazao je da je društvo izdavalo račune tužitelju za održavanje brodice; da se cijena kretala oko 5.000,00 – 6.000,00 EUR za uslugu servisiranja oba motora, a da je mjesečno održavanje cijelog plovila koštalo par stotina eura, maksimalno 400 EUR za tu veličinu.

29./ Sud je ocijenio neuvjerljivima, a time i neistinitima, iskaze tužitelja i svjedoka Janka Matušića u dijelu u kojem indirektno ukazuju da je motor redovito i stručno održavan. Njihovi su iskazi u tom pogledu međusobno neusklađeni glede troškova servisiranja, a posebice su u suprotnosti s logikom struke. Naime, svjedok navodi da je motor održavan 'po potrebi', što potvrđuje zaključke vještaka Hajdića i Šikanića da se motoru nije pristupalo s dužnom pažnjom. Posebno je nevjerodostojna tvrdnja tužitelja o 'kompletnom servisu' iz ožujka 2019. godine; sud drži da je životno nemoguće da bi stručni serviser prilikom kompletnog servisa propustio uočiti metalne strugotine i opiljke u sustavu podmazivanja, čije je postojanje u karteru vještačenjima nedvojbeno utvrđeno. Iako svjedoci nastoje stvoriti konačnu sliku o redovitom servisiranju, njihovi su iskazi u tom dijelu proturječni i nalazima struke, odnosno provedenim vještačenjima u postupku, kojima se kroz utvrđen razmjer habanja i oštećenja komponenti dokazuje upravo suprotno – izostanak dužne pažnje u održavanju.

30./ Osim toga, sud je utvrdio da na strani tužitelja postoje i okolnosti koje ukazuju na pomanjkanje objektivnosti. Njegov je iskaz u bitnome podređen isključivo procesnim ciljevima i uspjehu u parnici, zbog čega se isti ne može smatrati vjerodostojnim u dijelu u kojem je u suprotnosti s materijalnim dokazima.

31./ Svjedok Luka Stradiot je iskazao (list 259. spisa) da je zaposlenik Auto Hrvatska PSC d.o.o. u čijem servisu je popravljen predmetni motor koji je bio dosta oštećen te da je bio popravljiv uz puno zamjenskih dijelova. Iskaz svjedoka u ovom dijelu u skladu je s dokumentacijom u spisu, i to podmirenim računom Auto Hrvatska PSC d.o.o., te ga sud stoga ocjenjuje vjerodostojnim. Sud posebno nije cijenio drugi dio slobodnog iskaza svjedoka Luke Stradiota u kojem je izrazio viđenje da je u motor ušla voda, rashadna tekućina, pa da je tako došlo do hidroudara, iz razloga što je svjedok predložen na okolnost izvršenih popravaka, dok su na okolnost uzroka štete u ovom postupku izvedena čak dva vještačenja.

32./ Svjedok Marin Lovrović je iskazao (list 142. -143. spisa) da mu je poznato da je tužitelj sklopio ugovor o održavanju plovila te je održavatelju dao povjerenje da će njegovo plovilo adekvatno održavati te da je održavatelj angažiran prije nesreće, dakle da je tužitelj učinio sve potrebno kao jedan maran vlasnik. Navedeni svjedok također daje svoje viđenje uzroka predmetne štete, koje dijelom spominje i u svojem (izvansudskom) nalazu i mišljenju (list 16.-20. spisa).

33./ Sud nije prihvatio kao dokaz privatni nalaz i mišljenje vještaka Marina Lovrovića, jer je isti izrađen izvan parnice po nalogu tužitelja, čemu se tuženik protivio. Kako

imenovani stručnjak nije bio određen rješenjem suda kao vještak, niti je tijekom postupka pozvan radi davanja nalaza i mišljenja o uzrocima havarije na motornoj jahti, navedeni dokument predstavlja tek dio činjeničnih navoda tužitelja (privatnu ispravu).

34./ Izraženo viđenje svjedoka Marina Lovrovića o predmetnoj havariji i održavanju brodice sud nije posebno cijenio jer svjedok u dijelu u kojem iskazuje o održavanju brodice nema neposredna saznanja, dok je iskaz u dijelu u kojem izražava viđenje o havariji njegov stav o uzroku nastanka štete, a radi utvrđenja uzroka štete provedena su dva vještačenja tijekom ovog postupka, čiji su rezultati, uzgredno rečeno, u bitnom suprotni stavovima svjedoka Lovrovića.

35./ Iz istog razloga sud nije posebno cijenio niti stav o uzroku nastanka štete svjedoka Hrvoja Marinovića (list 142.- 143. spisa)

36./ Odredbom čl. 5. Uvjeta osiguranja, određeno je koje štete nisu pokrivene osiguranjem, pa je tako odredbom čl. 5.1. određeno, između ostalog, da osiguratelj nije u obvezi isplatiti naknadu za štetu koja je nastala izravno ili posredno zbog namjernog postupka ili krajnje nepažnje osiguranika, dok odredba 5.6. određuje da osiguratelj nije u obvezi isplatiti naknadu za štetu kada je šteta nastala zbog neodržavanja, zapuštenosti, istrošenosti i dotrajalosti plovila ili njegovih dijelova, zbog trošenja uobičajenom uporabom, zbog normalnih klimatskih utjecaja (zaleđivanje, mraz, snijeg, kiša, sunce, vrućina), zbog hrđe, korozije, oksidacije, galvanske struje, kavitacije, osmoze, djelovanja glodavaca, nametnika i slično.

37./ Logičnim se ukazuje da bi tužitelj, da je održavao jahtu prema njegovim navodima tijekom postupka, posjedovao barem jedan račun servisa ili barem potvrdu o plaćanju računa. Pritom se ukazuje da sama činjenica sklapanja ugovora o održavanju plovila nije dokaz da je plovilo bilo i održavano jer se ugovorom održavatelj samo obvezao poduzeti radove servisiranja i ostale radove (navedene u t. 14. obrazloženja presude), dok iz spisa ne proizlazi da ih je stvarno i obavio. S druge strane, iz izvedenih dokaza saslušanja svjedoka na ovu okolnost, sud nije mogao utvrditi da je predmetna jahta doista i održavana. Iskaz svjedoka Marina Lovrovića u tom dijelu u kojem je iskazivao o održavanju sud nije posebno cijenio zbog njegovih posrednih saznanja, dok je iskaze svjedoka Anđelke Dessardo, Milana Mandića i Janka Matušića na okolnosti održavanja jahte ocijenio nevjerodostojnima, neuvjerljivima, paušalnim, a time i neistinitima, a sve iz razloga kako je prethodno obrazloženo.

38./ Prigovor tužitelja da bi u slučaju preopterećenja morala nastati šteta na oba motora, sud također utvrđuje neosnovanim. Naime, prihvaćeno je pojašnjenje vještaka da su lijevi i desni motor zasebne tehničke cjeline, a logično je da dinamika zamora materijala i trenutak loma ovise o nizu individualnih faktora, zbog čega nije nužno, niti tehnički vjerojatno, da oba motora otkazu u istom trenutku. Nadalje, utvrđeno je da prodor rashladne vode u cilindar (hidroudar) nije bio uzrok, već posljedica prethodne mehaničke havarije uzrokovane preopterećenjem.

39./ U odnosu na navode tužitelja (kao u podnesku od 13. studenoga 2025. s lista 243.- 245. spisa) da je tuženik postupao prijepvarno uopće sklopivši predmetnu policu osiguranja, sud ukazuje da su isti neodrživi već time što ne nalaze uporište u izvedenim dokazima, a nelogično je da bi tuženik police sklapao prijepvarno riskirajući pritom zahtjeve za isplatu naknade za štetu poput ovog tužiteljevog. Osim toga, tužitelj upire

da sve i kad bi sud prihvatio zaključak da motori nisu održavani, da je u tom smislu moguće da je nastupio osigurani rizik "nemarnosti popravljača plovila" (čl. 4.1. Uvjeta osiguranja), a sve s obzirom da je vozilo pregledavano u servisu Mennycht d.o.o. s kojim društvom je tužitelj imao sklopljen Ugovor o održavanju plovila. S obzirom da je u postupku tužitelj nije dokazao da je održavao jahtu odnosno motor i to na bilo koji način, niti je dokazao da bi jahta bila pregledana od strane servisera, već je dokazao samo da je sklopio Ugovor o održavanju plovila, dakle, ne i izvršenu uslugu, navode tužitelja o nastupanju rizika 'nemarnosti popravljača' sud je utvrdio bespredmetnima, a time i neosnovanima. Pored toga, vezano uz pregled jahte, za istaknuti je da je tužitelj dokazao jedino činjenicu da je jahta pregledana u postupku ishođenja Svjedodžbe o sposobnosti jahte za plovidbu (t. 15. obrazloženja presude), koji pregled ne uključuje i stanje motora niti može upućivati na njegovu (ne)održavanost u vrijeme koje je prethodilo štetnom događaju.

40./ Zaključno, sud je iz dva provedena vještačenja po vještacima pomorsko-prometne i strojarske struke, utvrdio da je šteta nastala kao izravna posljedica nepropisnog korištenja (preopterećenja) koje se može pripisati krajnjoj nepažnji osiguranika, te zbog neodržavanja, što predstavlja razloge za isključenje obveze osiguratelja sukladno citiranim odredbama Uvjeta osiguranja (čl. 5.1. i 5.6.). Pritom se ističe da šteta nastala zbog krajnje nepažnje osiguranika, osim što je isključena ugovorom, iz osiguranja je isključena i sukladno odredbi čl. 708. st. 2. t. 1. PZ.

41./ Slijedom navedenog, odbijen je tužbeni zahtjev tužitelja te je odlučeno kao pod t. 1. izreke presude.

42./ S obzirom da je tuženik u cijelosti uspio u protivljenju tužbenom zahtjevu, tužitelj mu je dužan naknaditi troškove izazvane vođenjem postupka. Odluka o troškovima postupka temelji se na odredbi čl. 154. st. 1. i 5., čl. 155. i čl. 164. ZPP-a, a odnosi se na trošak zastupanja tuženika po punomoćniku odvjetniku, u granicama zahtjeva istaknutog na ročištu dana 17. ožujka 2026. (list 260. spisa), prema vrijednosti predmeta spora i Tarifi o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika ("Narodne novine" br. 138/23, 107/2025, dalje: OT) pa je tuženiku priznat trošak sastava odgovora na tužbu u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 8.1. OT) te trošak pristupa na ročište dana 2. veljače 2023. u iznosu od 100,00 EUR (Tbr. 9.5. OT); ročište 23. siječnja 2024. u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 9.1. OT); ročište 29. travnja 2025. u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 9.1. OT) te ročište 16. srpnja 2025. u iznosu od 1.000,00 EUR (Tbr. 9.1. OT), što ukupno iznosi 4.100,00 EUR, a uvećano za PDV (25%) u iznosu od 1.025 EUR (Tbr. 46.), sveukupno iznosi 5.125,00 EUR.

43./ Tuženiku nisu priznati troškovi zastupanja na ročištu dana 2. veljače 2023. u iznosu koji prelazi iznos priznatog troška za tu parničnu radnju (razlika između zatraženog iznosa i priznatog iznosa troška iznosi 900,00 EUR + pdv) te mu nije priznat trošak sastava podneska od 16. srpnja 2025. u iznosu od 1.000,00 EUR + pdv, obzirom da je navode iz podneska mogao iznijeti na ročištu koje je održano istog dana, 16. srpnja 2025., a za koje ročište mu je priznat trošak pristupa.

44./ Slijedom navedenog, tuženiku je priznat sveukupni trošak parničnog postupka u iznosu od 5.125,00 EUR, dok mu nije priznat trošak parničnog postupka u iznosu od 1.900,00 EUR uvećan za pdv (475,00 EUR), odnosno u sveukupnom iznosu od 2.375,00 EUR. Stoga je odlučeno kao pod t. II. i III. izreke presude.

45./ Tužitelju, jer je u cijelosti izgubio parnicu, ne pripada pravo na naknadu troškova parničnog postupka, stoga je njegov zahtjev za naknadu troškova postupka odbijen kao neosnovan na temelju čl. 154. st. 1. ZPP-a te je odlučeno kao pod t. IV. izreke presude.

U Zagrebu 29. travnja 2026.

Sutkinja:
Tina Šimović

Nacrt odluke izradila:
Snježana Hrubec Totić
sudska savjetnica

UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ove presude nezadovoljna stranka može podnijeti žalbu Visokom trgovačkom sudu Republike Hrvatske u roku 15 (petnaest) dana od dana kada se smatra da joj je dostava presude obavljena, odnosno od dana kada je održano ročište na kojem se presuda objavljuje (za stranku koja je bila uredno obaviještena o ročištu na kojem se presuda objavljuje) odnosno u roku osam dana od dana dostave prijepisa presude (za stranku koja nije bila uredno obaviještena o ročištu na kojem se presuda objavljuje). Žalba se podnosi putem ovog suda.

Broj zapisa: **9-30887-25e0c**

Kontrolni broj: **0d9d3-0cd36-f43b2**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan sljedećim certifikatom:

CN=TINA ŠIMOVIĆ, L=ZAGREB, O=TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU, C=HR

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

<https://e-komunikacija.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti>



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

Provjeru možete napraviti i skeniranjem QR koda. Sustav će u oba slučaja prikazati izvornik ovog dokumenta.

Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, **Trgovački sud u Zagrebu** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.