



REPUBLIKA HRVATSKA  
Trgovački sud u Zagrebu  
Zagreb, Amruševa 2/II

70. P-1755/2013

U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Trgovački sud u Zagrebu, po sucu toga suda Maji Jurovicki, kao sucu pojedincu, u pravnoj stvari tužitelja K/S TORM EASTER, Danska, Strandvejen 102 E 2900 Hellerup, OIB DK 25553020, OIB: 02097305377 zastupan po punomoćniku Miranu Maćešić, odvjetniku iz OD Maćešić i partneri iz Rijeke, Pod Kastelom 4 protiv tuženika CROATIA OSIGURANJE d.d., OIB: 26187994862, Zagreb, Vatroslava Jagića 33, ( ranija adresa: Zagreb, Miramarska 22 ), radi 1.067.681,42 USD i 75.358,00 EUR, nakon održane glavne i jave rasprave zaključene dana 07. veljače 2017. u prisutnosti punomoćnika tužitelja i tuženika, s danom objave 22. ožujka 2017.

p r e s u d i o j e

I Odbija se tužbeni zahtjev koji glasi:

" Nalaže se tuženiku CROATIA OSIGURANJE d.d., Miramarska 22, 10000 Zagreb, OIB: 26187994862 da plati tužitelju K/S TORM EASTER, Danska, Strandvejen 102 E 2900 Hellerup, OIB DK 25553020, OIB: 02097305377, iznos od USD 1.067.681,42 i EUR 75.358,00 s pripadajućim zateznim kamatama koje na te iznose teku od 18. rujna 2010. pa sve do isplate uvećanjem eskontne stope Hrvatske narodne banke koja je vrijedila zadnjeg dana polugodišta koje je prethodilo tekućem polugodištu za osam postotnih poena sukladno čl. 29. ZOO-a."

II Nalaže se tužitelju nadoknaditi tuženiku troškove parničnog postupka u iznosu od 5.000,00 kn, u roku od 8 dana."

III Odbija se tužitelj sa zahtjevom za naknadom parničnog troška u iznosu od 1.280.637,50 kn kao neosnovan.

Obrazloženje

Tužitelj u tužbi tvrdi da je on osiguranik, a tuženik osiguratelj iz ugovora o osiguranja trupa i stroja temeljem police pomorskog osiguranja 22110-No061290002008 od 02. ožujka 2010. i smatra kako je ovlašten potraživati od tuženika osigurninu odnosno naknadu štete za oštećenje osiguranog predmeta ili gubitka njegovog sastavnog dijela kao i troškove osiguranika u vezi s osiguranim predmetnom koji su priznati u pravovaljanoj diobnoj osnovi te doprinosi u zajedničku havariju koji su za osigurani predmet osigurani u takvoj diobnoj osnovi te naknaditi nagradu za spašavanje osiguranog predmeta od opasnosti pokrivenog



osiguranjem, naknaditi razumne izvanredne troškove radi izbjegavanja štete od neposredne opasnosti ili smanjenja već nastale štete, troškove nastale neposredno zbog nastupanja osiguranog slučaja i troškove osiguranika koji su bili potrebni za utvrđivanje i likvidaciju štete. Tužitelj pojašnjava da je s tuženikom sklopio šest ugovora o osiguranju od kojih je jedan ugovor o pomorskom osiguranju trupa i stroja za brod Navision Logger s dodatkom na rok od 01. siječnja 2010. do 31. listopada 2010. Tužitelj navodi kako je brod Navision Logger plovio o Paranaque (Brazil) do Sariaye, (Malezija) radi prijevoza pšenice 19. 05.2010. stao je u Durhamu ( JAR ) radi ukrcaja pogonskog goriva, 17. lipnja 2010. u Port Luisu radi nabavke rezervnih dijelova i goriva te 08.srpnja 2010. u Port Klang radi ukrcaja slatke vode. 12.srpnja 2010. došlo je do puknuća propelerne osovine zbog čega je stroj odmah zaustavljen, a more je počelo prodirati u strojarnicu. Posada je stavila prodor mora pod nadzor, pozvala društvo za spašavanje radi teglja do najbližeg brodogradilišta radi popravka. 16. srpnja 2010. remorker CS Safe je došao do mjesta nesreće i doteglio brod do sidrišta u Sariaye, a tužitelj je o šteti i svim poduzetim radnjama za umanjene štete pravodobno obavijestio tuženika i e-mailom 14. i 16. srpnja 2010. Dalje navodi da je 18. kolovoza 2010. tehnički poslovođa Split Ship management d.o.o. u ime i za račun za tužitelja podnio odštetni zahtjev za isplatu osigurnine – naknade štete po polici osiguranja radi puknuća propelerne osovine. Navodi kako je brod dotegljen do brodogradilišta Wenchong ( kina) gdje je bio na suhom doku od 03. rujna 2010., a 04. rujna 2010. je vještak tuženika proveo vještačenje štete provedenih popravnih radova, troškova i uzroka štete te utvrdio puknuće propelerne osovine i da je mogući uzrok puknuća osovine bio rad u zabranjenom režimu rada zbog lošeg vremena ili kakvog drugog razloga ili torzijski utjecaj zbog različitog promjera među osovine i propelerne osovine. Brod je izišao iz suhog doka 08. rujna 2010. te je do 19. studenog 2010. čekao na novu propelernu osovinu koja je naručena u Shangaju tako da su daljnji popravci na suhom doku izvršeni od 20.10. do 24.10.2010. i izvan suhog doka završno sa 18.11.2010. nakon čega je provedena probna vožnja i otišao iz brodogradilišta. Navodi kako je dalje 15. i 16.11. vještak osiguratelja proveo vještačenje klase metalurškog izvještaja i izvedenih popravnih radova i dodatnu ekspertizu 21. prosinca 2010. Tužitelj je tuženiku dostavio odštetni zahtjev 22.ožujka 2012. u kojem je specificirao troškove broda u iznosu od 1.299.988,00 USD i 75.258,00 EUR-a, a tuženik je odbio donijeti odluku o odštetnom zahtjevu tužitelja s obrazloženjem kako iz ekspertize –procijene puknuća propelerne osovine proizlazi da je uzrok propelerne osovine vrlo vjerojatno nemar u održavanju broda te da tužitelj nije dostavio dokumentaciju koja bi dokazivala suprotno. Tužitelj je u još nekoliko navrata tražio tuženika da ponovno razmotri odštetni zahtjev, ali je tuženik svaki put odbio tužitelju isplatiti zatraženi iznos. Tužitelj je po primitku obračuna zajedničke havarije umanjio svoj odštetni zahtjev na iznos od 1.067.681,42 USD i 75.358,00 Eur-a i specificirao naknadu štete na način da je naveo da je doprinos zajedničkoj havariji 317.485,90 USD, iznos troškova tegljena do brodogradilišta zbog popravka 554.375,52 USD, troškovi agencije China Marine Shipping Agency Goangdong 22.500,00 USD, troškovi China Marine Shiping Agency Goangdong u iznosu od 2.357,00 USD, račun Transoil broj 1122007474 u iznosu od 2.357,00 USD, račun brodogradilišta Guangzhou u iznosu od 173.360,00 USD i Bohlm + Voss račun u iznosu od 75.358,00 Eur-a tako da budući tuženik do danas nije isplatio osigurninu- naknadu štete prema odštetnom zahtjevu, predlaže da sud nakon provedenog postupka donese presudu kojom će naložiti tuženiku isplatu utuženog iznosa.

Tuženik u odgovoru na tužbu prvenstveno ističe prigovor nedostatka aktivne legitimacije. Navodi kako je protiv njega Split Ship management također pokrenuo parnicu temeljem istog štetnog događaja, iste police osiguranja i s istog osnova, a koja se vodi pred Trgovačkim sudom u Splitu, posl.br. P-322/13 iako je kogentnom odredbom pomorskog zakonika propisano da osiguranik može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj te interes na osiguranom



predmetnu mora imati u trenutku osiguranog slučaj iz čega proizlazi da osiguranik može biti samo osoba koja zainteresirana da ne nastupi osigurani slučaj tako da tuženik predlaže da tužitelj dokaže tko temeljem police osiguranja 221210 – br. 061290002008 ima osigurljiv interes na brodu Navision Logger. Tuženik osporava sve navode iz tužbe jer smatra kako je šteta rezultata rada motora u zabranjenom režimu rada i neodržavanje broda, a kako to proizlazi iz izvještaja vještaka. Tuženik dalje smatra da tužitelj mora dokazati postojanje činjenica na kojima zasniva svoj zahtjev odnosno onih činjenica koje materijalno pravo osiguranja predviđa kao pretpostavke za postojanje prava na naknadu štete. Dakle, tužitelj je dužan dokazati postojanje i valjanost ugovora o osiguranju, postojanje svojstva osiguranika na strani podnositelja zahtjeva i nastup osiguranog slučaja tj. postojanje štete i uzročne veze između osiguranog rizika i štete, a pored toga tužitelj mora dokazati svojstvo osiguranika dokazivanjem dviju osnovnih činjenica a to su ovlaštenja iz sklopljenog ugovora i postojanje osigurljivog interesa u trenutka nastanka osiguranog slučaja. Tuženik tvrdi kako je temeljem čl. 720 Pomorskog zakonika propisan način dokazivanja štete tako da je pri podnošenju odštetnog zahtjeva osiguranika ti podatke i dostaviti raspoloživu dokumentaciju koja je potrebna za utvrđivanje uzroka i visinu štete te ostalih okolnosti na temelju kojih se može utvrditi ili barem učiniti vjerojatnim njegovo pravo na naknadu iz osiguranja jer ne postoji zakonska presumpcija o obvezi osiguravatelja da nadoknadi štetu koju je pretrpio osiguranik jer ukoliko tužitelj ne dokaže činjenicu koja je stvarna osnova tužbe sud može sukladno čl. 221. ZPP-a o postojanju pretpostavki odgovornosti za naknadu štete na strani tužitelja zaključiti primjenom pravilom o teretu dokazivanja o čemu već postoji i sudska praksa (VS RH Rev-786/97). Tuženik ističe kako tužitelj nije nedvojbeno dokazao koji je uzrok štete niti da je nastala šteta pokrivena uvjetima osiguranja jer tužitelj u tužbi navodi da je pretrpio na brodu Navision logger iz razloga što mu je 12.07.2010. puknula osovina propelera zbog rada motora u zabranjenom režimu rada zbog lošeg vremena ili kakvog drugog razloga te da je sukladno uvjetima osiguranja tuženik dužan naknaditi štetu budući je predmetna šteta pokrivena toč. 6.2.2. Institute Time Clauses Hulls (dalje ITCH 1/10/83) koje izdaje Udruženje pomorskih osiguravatelja u Londonu, a koja izrijeком navodi da pod uvjetom da gubitak ili oštećenje nisu posljedica pomanjkanja dužne pažnje osiguranika, vlasnika, brodarka ili upravitelja broda tim je osiguranjem pokriven gubitak ili oštećenje osiguranog predmeta nastao zbog prsnuća kotlova, loma osovina ili neke skrivene mane u strojevima ili trupu broda. Ističe kako se ITCH 1/10/83 temelji na principu nabrojanih rizika što znači da sve one štete koje nisu izričito nabrojene uvjetima su isključene iz osiguranja, a na sve ono što nije regulirano njima ima se primjenjivati hrvatsko pravo. Dakle, osigurani rizici sadržani su u dvije klauzule i to Perils Clause (opasnosti) i Pollution Hazard Clause (rizik zagađenja). U Perils Clause osigurani rizici podijeljeni u dvije grupe, a osnovna razlika između tih dviju grupa je što je pokriće druge grupe uvjetovano time da šteta nije nastala kao posljedica propusta dužne pažnje na strani osiguranika, dok takav uvjet u prvoj grupi ne postoji. Ističe kako se u drugu grupu rizika ubrajaju rizici ili oštećenja osiguranog broda koji su nastali zbog prsnuća kotlova, lomova osovine ili neke skrivene mane, ali samo ako nisu nastali kao posljedica pomanjkanja dužne pažnje iako ona nije definirana u Pomorskom zakoniku riječ je o pravnom standardu čije je tumačenje dala pomorska pravna teorija i sudska praksa. Tako da se dužna pažnja definira kao razumni napor i pažnja uložena kako bi se osigurala plovidbena sposobnost broda za izvršenje konkretnog putovanja. Tužitelj u tužbi navodi da je šteta na brodu nastala zbog puknuća osovine radi rada motora u zabranjenom režimu rada, a ukoliko je šteta nastala zbog rada motora u zabranjenom režimu rada nije pokrivena klauzulom 6.2.2. ITCH 1/10/83 jer brod nije smio ploviti u zabranjenom režimu rada zbog čega se i zove zabranjeni režim rada jer ukoliko brod vozi u zabranjenom režimu rada očigledno je da će doći do štete, a čime se povrjeđuje temeljeno načelo osiguranja da se osigurati mogu samo štete nezavisne od isključive volje osiguranika. Tuženik smatra kako se uzroci vožnje u



režimu kritičnih okretaja mogu smatrati kao posljedica neodržavanja stroja i neopravdane štednje kod nabavke ulja i goriva za potrebe pogona jer u tom slučaju je zabranjeni režim rada motora između 53 i 67 okretaja razlog puknuća propelerne osovine, a navedena šteta je isključena je također i sukladno Pomorskom zakoniku. Tuženik smatra da je brod imao mogućnost izbora voziti ispod ili iznad zabranjenog broja okretaja motora stoga to upućuje na krajnju nepažnju osiguranika odnosno upravitelja broda, a šteta nastala uslijed takve krajnje nepažnje je isključena iz osiguranja. Tuženik tvrdi kako nije točno da je brod plovio u zabranjenom režimu rada zbog lošeg vremena jer sam vještak Simon Groves navodi kako nije siguran kakvi su bili vremenski uvjeti jer mu nisu bili dostupni brodski dnevnici. Tuženik navodi kako iz Chief Office log book proizlazi da vremenske neprilike nisu bile uzrok štete jer je vidljivo da u vrijeme najlošijih vremenskih uvjeta, 25.06.2010., brod nije vozio u zabranjenom režimu rada, međutim kada je more bilo mirnije nije se zapisivalo radni broj okretaja motora, ali iz izvještaja vještaka kojeg je angažirao sam tužitelj je vidljivo da je brod duže vrijeme plovio u zabranjenom režimu rada. Tuženi smatra da je osiguranik tj. upravitelj broda kao dobar gospodarstvenik mogao i trebao znati da li brod plovi u zabranjenom režimu rada budući je svaki dan dobivao izvještaje o stanju i kretanju broda, a postoji standardi koje se brodar dužan pridržavati. Tuženik dalje navodi kako bez obzira što je šteta na bodu nastala uslijed pomanjkanja dužne pažnje osiguranika, tj. upravitelja broda te nije pokrivena ovim osiguranjem naglašava da se osiguranje prsnuća kotlova, lomova osovine ili neke skrivene mane pokrivene samo posljedične štete a nije pokrivena zamjena ili popravaka defektnog dijela. Tuženik ističe kako je brod tužitelja bio nesposoban za plovidbu budući je bio neodržavan. Temeljem čl. 729. st. 1. Pomorskog zakonika propisano je da se iz osiguranja broda isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog mane broda ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za nju znao, a pod nesposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se njegova opća sposobnost te nesposobnost za određeno putovanje ili prijevoz koje brod obavlja bilo zbog njegovih tehničkih nedostataka bilo zbog njegove nedovoljne opremljenosti ili neodgovarajuće posade, a smatrati će se da brod nije sposobnost za plovidbu i kada ne udovoljava nekim drugim zahtjevima koji ulaze u propisani suvremeni standard sposobnosti broda za plovidbu, a sposobnost broda za plovidbu podrazumijeva da je brod sposoban obaviti ugovoreno putovanje. Tuženik ističe kako je sposobnost broda za plovidbu jedan od okolnosti koja u značajnoj mjeri ovisi o tome s kakvom se pažnjom osiguranik odnosi prema osiguranom predmetu zbog toga je u pomorskom osiguranju općenito prihvaćeno načelo da osiguranjem nisu pokrivene štete zbog nesposobnosti broda za plovidbu ako je ta činjenica osiguraniku bila poznata ili je bila posljedica njegovog propusta ili mana broda. Osim nesposobnosti za plovidbu kao razlog isključenja iz osiguranja Pomorski zakonik navodi i mane broda, a pod pojmom mane broda podrazumijeva se svaki nedostatak ili neispravnost bilo kojeg dijela stroja, trupa ili opreme broda. Tuženik smatra da dok je god na snazi ugovor o osiguranju osiguranik je dužan voditi brigu o osiguranom predmetu pažnjom dobrog gospodarstvenika, a što znači da je osiguranik dužan redovito održavati osigurani predmet, u ovom slučaju brod Navision Logger. Tuženik posebno ističe da je tužitelj krenuo na put s brodom kojem ističu važeći certifikati iako je znao da neće na vrijeme moći obnoviti certifikate koji su privremeno produženi u dva navrata, a što dokazuju da tužitelj nije vodio brigu o osiguranom predmetu jer su činjenicu da je brod bio u lošem stanju potvrdili svi vještaci u svojim izvještajima, a tuženik smatra da činjenicu da je brod Navision Logger bio u lošem stanju dokazuje i to što je vlasnik broda odmah nakon što je šteta nastala promijenio tehnički management broda koji je u vrijeme štetnog događaja bio Split Ship Management (dalje SSM). Tuženik navodi kako je na internetskim stranicama Zadarskog lista obavljeno i nekoliko članaka u kojima tajnik sindikata pomoraca dostavlja opsežnu dokumentaciju o problemima pomoraca ukrcanim preko SSM-a, a između ostalog i dopis pomorca broda Navision Logger koji tvrdi da je na brodu bio gladan i da nije primio



plaću četiri mjeseca što nedvojbeno dokazuje da brodovi koji su bili u managementu SSM-a nisu bili održavani te su bili u katastrofalnom stanju pa je radi toga tuženik u više navrata molio tužitelja i SSM da dostave dokaze o održavanju broda, ali ni tužitelj niti SSM nisu tuženiku dostavili traženo stoga tuženik nije imao nikakvu drugu mogućnost nego odbiti isplatu štete jer smatra da je šteta isključena iz osiguranja sukladno ITCH 1/10/83 toč. 6.2. Tuženik isto tako osporava i visinu tužbenog zahtjeva jer tužitelj nije dostavio originalne račune i potvrdu o plaćanju istih. Što se tiče dostavljenih računa tuženik navodi da popravak samog loma osovine nije nadoknativ jer se u slučaju loma osovine iz osiguranja nadoknađuje samo posljedična šteta, a ne šteta koja je nastala na osovini. Što se tiče troška tegljenja broda isti nije nadoknativ jer isti nije bio ni osiguran, a niti je nadoknativ sukladno ITCH 1/10/83. Pored toga tuženik navodi kako je u polici pomorskog osiguranja trupa i stroja broj 221210 od 10. ožujka 2010. ugovorena franšiza u iznosu od 200.000,00 USD, a to je iznos s kojim osiguranik sudjeluje u šteti stoga bi od tužbenog zahtjeva svakako trebalo oduzeti iznos ugovorene franšize. Tuženik navodi kako je brod bez obzira na štetu nakon završetka putovanja trebao ići u dok zbog produženja klase a vlasnik broda je u brodogradilištu u Kini vršio popravke na brodu za svoj račun da bi se brod osposobio za plovidbu, a tužitelj je i te troškove dokovana uvrstio u tužbeni zahtjev, slijedom svega navedenog predlaže tužbeni zahtjev odbiti.

Tužitelj se podneskom od 12.02.2014. očitovao na odgovor na tužbu tuženika ističući kako je prigovor nedostatka aktivne legitimacije neosnovan jer su tri osiguranika od svih šest polica kojima su osigurani različiti rizici, a to su tužitelj, Navision Charter A/C i Split Ship Management pa tako smatra da zavisno o vrsti osiguranih rizika vlasnik broda, nositelj plovidbenog poduhvata (brodar) ili poslovođa mogu imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj, a za štetu na stroju i trupu zbog puknuća osovine opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj jedino i isključiv ima vlasnik broda, a ukoliko tuženik tvrdi suprotno to mora i dokazati. Što se tiče navoda tuženika da je šteta nastala uslijed rada motora u zabranjenom režimu rada u kojem je morao raditi zbog neodržavanja tužitelj ističe kako to nije točno jer je brodski motor vrlo vjerojatno u nekim periodima radio u kritičnim režima rada koji su zbog razloga izvan utjecaja tužitelja bili neizbježni. Tužitelj ponovno pojašnjava da je putovanje započelo 19.04.2010. u Brazilu, nakon ukrcanja tereta i trebalo se okončati u Sariaya, ali je 12.07.2010. na otvorenom moru došlo do puknuća propelerne osovine o čemu je tuženik obaviještene 14.07.2010., a prije pregleda štete. Tvrdi da je brod dotegljen na sidrište odredišne luke Sariaya 28.07.2010. čime je okončano putovanje. Tužitelj navodi kako je tuženik osiguratelj, a tužitelj brodovlasnik, kako se radi o odnosu iz osiguranja po načelima obveznog prava te da tuženik mora u međusobnim odnosima postupati s povećanom pažnjom kao stručnjak za osiguranja. Napominje kako je tuženik od 29.07.2010. dan nakon dolaska na sidrište, imenovao tri vještaka te dodatnu ekspertizu koju su svi kao zastupnici tuženika vještačili štetu, uzorke, obim i cijenu popravka. Tužitelj osporava navode tuženika da bi tužitelj bio dužan učiniti izvjesnim njegovo pravo na naknadu iz osiguranja uključujući i da je uredno održavao brod jer tužitelj smatra da nije dužan to učini izvjesnim već samo vjerojatnim, a da je uredno održavanje učinio vjerojatnim čemu tuženik nije prigovarao. Tužitelj ponavlja sve navode iz tužbe smatrajući kako je njegov tužbeni zahtjev osnovan.

Sud je u dokaznom postupku prema čl. 220. st. 2. Zakona o parničnom postupku (Narodne novine broj 53/91, 91/94, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 84/08, 123/08; 57/11, 148/11, 25/13 i 89/14 u daljnjem tekstu: ZPP) proveo dokaze uvidom u dokumentaciju i to u pomorsku policu osiguranja i dodatak 1 u ovjerenom prijevodu s engleskog jezika (list 12 do 18 spisa), u Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (list 19 do 24 spisa), u police osiguranja i dokumentaciju u ovjerenom prijevodu s engleskog jezika (list 24 do 284 spisa), u tužbu s dokumentacijom podnesenu Trgovačkom sudu u Splitu (list 327 do 35 spisa),



u sporazum IMO 8400543 u ovjerenom prijevodu s engleskog jezika (list 374 do 391 spisa), u Google mapu (list 398 spisa), u komentar Pomorskog zakonika (list 399 spisa), u ovjereni prijevod Generalne havarije, račune i potvrde o plaćanju u ovjerenom prijevodu s engleskog jezika (list 406 do 452 spisa), u potvrde o plaćanju u ovjerenom prijevodu s danskog jezika (list 458 do 500 spisa), u garanciju zajedničke havarije u ovjerenom prijevodu s engleskog jezika (list 514 do 528 spisa) i izvršio uvid u spis Trgovačkog suda u Splitu P-322/2013.

Cijeneći rezultate dokaznog postupka, kako cjelokupnog tako i svakog pojedinačno, a na osnovi odredbe čl. 8. ZPP-a, ovaj sud je došao do uvjerenja da je tužbeni zahtjev tužitelja neosnovan.

Stranke su u ovom postupku ugovorile ITCH1/10/83 uz primjenu hrvatskog prava.

Među strankama je sporna aktivna legitimacija, odnosno tužiteljev osigurljiv interes, vrijeme nastanka štetnog događaja, uzrok štete i da li je šteta pokrivena policom osiguranja, odnosno da li je tuženik dužan tužitelju nadoknaditi nastalu štetu.

Temeljem čl. 685. Pomorskog zakonika propisano je da osiguranik može biti samo osoba koja ima ili može očekivati da će imati opravdani materijalni interes da ne nastupi osigurani slučaj i taj interes mora imati u trenutku nastupanja osiguranog slučaja.

Uvidom u policu br. 221210-br.061290002008 utvrđeno je da tom policom osiguran brod Navision Logger a da je osiguranik K/S Torm Easter-Denmark, dakle tužitelj što znači da je tužitelj aktivno legitimiran za podnošenje ove tužbe.

Uvidom u Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme 1/1/83 koje su stranke izričito ugovorile uz primjenu hrvatskog prava utvrđeno je da u dijelu "prestanak pokrića" izričito navedeno da ta klauzula (4) imati prednost pred bilo kojom drugom pisanom ili tiskanom odredbom ovog ugovora ako s njom nije u skalu. Dakle ako se osiguratelj pismeno ne suglasi drukčije ovo će osiguranje automatski prestati u trenutku ako zamjene klase osiguranog broda jednog klasifikacijskog društva s klasom drugog društva ili u trenutku promjene, suspenzije, prekida dokaza ili isteka klase broda, osim ako se osigurani brod u tom trenutku ne zatekne u plovidbi na moru u kojem slučaju osiguranje neće automatski prestati sve dok brod ne stigne u prvu narednu luku. Međutim, kada je takva promjena, suspenzija, prekid ili otkaz posljedica gubitka ili oštećenja broda pokirv3engo prema klauzuli 6 ovim uvjeta ili bi bio pokriven da je osiguranje broda provedeno prema važećim institutskim klauzulama za osiguranje broda "na vrijeme" protiv ratnih rizika i rizika štrajka, prekid osiguranja automatski će uslijediti jedino ako osigurani bord isplovi iz te prve naredne luke bez prethodnog odobrenja klasifikacijskog društva ( 4.1. ). Bilo koje promjene, dobrovoljne ili ne u osobi vlasnika ili zastavi osiguranog broda, prijenosa prava upravljanja brodom ili davanja broda u zakup, ili rekvizicije prava vlasništva ili prava na korištenje borda, ili ako se na brodu nalazi teret ili ako je već isplovio iz luke ukrcaja ili je na otvorenom moru u balastu takav automatski prestanka osiguranje će se odgoditi ako se to zatraži sve dok brod nastavljaću svoje predviđeno putovanje ne stigne u luku iskrcaja kada je s teretom ili u odredišni luku kada je u balastu. Međutim, u slučaju rekvizicije prava vlasništva ili prava na korištenje broda bez prethodnog pismenog pristanka osiguranika takav će automatski prestanak osiguranja nastupiti po isteku 15 dana nakon takve rekvizicije neovisno o tome da li je brod u plovidbi ili u luci. Iz dokumentacije u spisu utvrđeno je da je brod uplovio u luku Durham 19.05.2010. kada su ga lučke vlasti zaustavile jer su certifikati istekli 08.05.2010. Klasa je suspendirana do 06.06.2010. tako da je brod tek tada mogao ponovno dobiti privremenu klasu do 16.07.2010., a o čemu osiguravatelj nije bio obaviješten niti je dao odobrenje za produženje ili nastavak osiguranja niti se s istima suglasio. Dakle sukladno klauzuli 4 Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme 1/1/83 klasa broda Navision Logger je istekla dolaskom u luku Durham 19.05.2010. u kojem trenutku je i osiguranje automatski prestalo te navedeni brod tužitelja u trenutku štete nije imao valjano osiguranje.



Iz dokumentacije u spisu, a naročito iz nalaza i mišljenja vještaka proizlazi da je klasifikacijsko društvo dalo odobrenje za produženje klase najkasnije do 16.07.2010. ali iz stanja spisa nije jasno kada se havarija stvarno dogodila jer nije bilo službene prijave havarije niti bilo kakvog službenog dokumenta ta kada se šteta zaista dogodila iako je brod je dužan voditi dnevnik broda i dnevnik stroja u kojem je dužan navesti sve događaje i redovne i izvanredne a koji nastanu tijekom plovidbe. Temeljem posebnih odredbi pomorskih zakonika koji se odnose na ugovor o osiguranju broda štete na borta prouzročenu posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu u određenim su pretpostavkama su isključene iz osiguranja broda, a isključenje vrijedi ako su kumulativno ispunjene pretpostavke i to činjenica postojanja mane odnosno plovidbene nesposobnosti, ako je šteta posredna ili neposredna posljedica te mane odnosno plovidbene nesposobnosti, ako je osiguranik za tu manu, odnosno za plovidbenu nesposobnosti znao ili ona nije mogla ostati nepoznata da je postupao s dužnom pažnjom i ukoliko je za manu odnosno plovidbenu sposobnost broda znao ili mogao znati primjenom dužne pažnje a osiguranik ga nije spriječio.

Uvidom u međuizvještaj vještaka od 12. srpnja 2010. do 15. rujna 2010. proizlazi da je kvar na propelernoj osovini i posljedična šteta. U izvještaju se navodi da je brod uplovio u Durham 19. svinja 2010 kada su lučke vlasti pregledale brod jer su certifikati istekli 08. svibnja 2010., a brod je pušten 06. lipnja 2010. na temelju odobrenih uvjetnih certifikata važećih do 16. srpnja 2010., a ti uvjeti certifikati izdani su radi doseganja slijedeće luke iskrcaja. U izvještaju je dalje navedeno da je brodogradilište pripremilo grubi plan popravaka puknutog ventila propelera, a suho dokovanje bilo je potrebno radi posebnog pregleda klase. Kao uzrok štete navedeno je puknuće zbog torzijskih efekata

Uvidom u drugi međuizvještaj – kvar na propelernoj osnovi i posljedična šteta utvrđeno je da vještak Simon Goose navodi kako ukoliko se uzme u obzir osam referentnih točaka na površini pukotine, osim perioda rada za vrijeme koji se pukotina proširila mogli bi smjestiti početak pucanja na ožujak 2010. tako da je sigurno tada brzina bila niska sugerirajući da je motor u lošem stanju, a u neko vrijeme između rujna 2009. i ožujka 2010. izgledalo da je glavni motor propao. Vještak dalje navodi kako rad motora pri kritičnoj brzini posebno kod oko 59 okretaja u minuti prouzročilo bi torzijske vibracije u prijenosu koje bi mogle uzrokovati kvar na propelernoj osovini. Dalje navodi da je motor bio u lošem stanju pri dolasku u brodogradilište te vjerojatno i pri dolasku u Durham.

Uvidom u ekspertizu procijene puknuća propelerne osovine utvrđeno je da je Navison Logger napustio Paranaqua u Brazilu 19. travnja 2010. s ukrcanih cirka 26.350 MT pšenice i isplovio prema Siriaya i da je do problema s glavnim strojem došlo za vrijeme tog putovanja zbog čega se stroj u više navrata morao zaustaviti radi popravaka i radi rada smanjenom brzinom, a kako bi se izbjegao prekomjerni napor, rad motora između 53 i 67 okretaja u minuti je bio zabranjen, dakle vještak smatra da je uzrok kvara na propelernoj osovini torzijska zamorna pukotina tako da je ishodišni uzrok zamornih pukotina rad u zabranjenom režimu rada tako da iz navedenih vještačenja proizlazi da je šteta nastala uslijed rada motora u zabranjenom režimu rada.

Dakle, među strankama je sporno da li je šteta pokrivena odredbama Pomorskog zakonika, uvjetima osiguranja i ITCH 1/10/83, odnosno da li je do štete došlo zbog pomanjkanja dužne pažnje osiguranika.

Među strankama nije sporno da je brod u trenutku havarije vozio u zabranjenom režimu rada, ali je sporno da li je to bilo zbog lošeg vremena ili zbog krajnje nepažnje osiguranika odnosno upravitelja broda, ali u svakom slučaju kako je šteta nastala zbog rada motora u zabranjenom režimu rada nije pokrivena klauzulom 6.2.2. ITCH 1/10/83 jer brod nije smio ploviti u zabranjenom režimu rada jer se upravo zato i zove zabranjeni režim rada. A ako brod plovi u zabranjenom režimu rada izvjesno je da će do štete doći. Temeljno načelo



osiguranja je da se osigurati mogu sami štete nezavisne od isključive volje osiguranika, a u ovom slučaju brod je polovio u zabranjenom režimu rada isključivom voljom osiguranika.

Dakle, temeljem čl. 708. st.1. Pomorskog zakonika iz osiguranja su isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog namjernog postupka osiguranika, a st.2. istog članka Pomorskog zakonika propisuje da su iz osiguranja isključene i štete nastale posredno ili neposredno zbog krajnje nepažnje osiguranika i namjernog postupka ili krajnje nepažnje osobe za čije postupke, prema samom zakonu, odgovara osiguranik, u ovom slučaju je to upravitelj broda koji je odlučio da brod plovi u zabranjenom režimu rada i time prouzročio nastalu štetu. Osiguranik, odnosno upravitelj broda je kao dobar gospodarstvenik trebao znati dali brod plovi u zabranjenom režimu rada. Pored toga sukladno International Safety Management Code brodar, odnosno tehnički manager je trebao usvojiti Safety Management System i utvrditi proceduru obavješćavanja rukovodećih osoba o stanju i kretanju broda jer je zapovjednik broda dužan svaki dan dostavljati dnevni izvještaj o stanju broda.

Prema dostupnoj dokumentaciji u spisu brod tužitelja je bio nesposoban za plovidbu budući nije bio adekvatno održavan. Temeljem čl. 729. St. 1. Pomorskog zakonika propisano je da je iz osiguranja broda isključena šteta nastala posredno ili neposredno zbog mane broda ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za nju znao. Pod nesposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva se njegova opća nesposobnost te nesposobnost za određeno putovanje i prijevoz koji brod obavlja, a sposoban je za plovidbu kada je razborito sposoban u svakom pogledu da se može suočiti s uobičajenim opasnostima mora na osiguranom putovanju, a ona uvelike ovisi o tome s kakvom se pažnjom osiguranik odnosi prema osiguranom predmetu.

Jedno od osnovnih načela osiguranja je da se osiguranim slučajem mogu pokriti štete koje su nastale kao posljedice izvanrednog vanjskog događaja, što ovdje nikako nije slučaj jer odluka zapovjednika broda ili upravitelja broda da plovi u zabranjenom režimu rada nije izvanredni vanjski događaj nego krajnji nemar i nepažnja osiguranika ili osobe za koju on po zakonu odgovara.

Pored toga treba napomenuti i da je brodu istekao certifikat radi čega su ga lučke vlasti zaustavile i tada mu je klasa suspendirana do 06.06.2010. nakon čega je ponovo dobio privremenu klasu do 16.07.2010. o čemu osiguravatelj nije bio obaviješten.

Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (ITCH 1/10/83) koje su stranke ugovorile uz primjenu hrvatskog prava u klauzuli 4 "prestanak pokrića" propisano je da će klauzula 4 imati prednost pred bilo kojom drugom pisanom, tipkanom ili tiskanom odredbom ugovora ako s njom nije u skladu. Dakle, ako se osiguratelj pismeno ne suglasi drugačije osiguranje će automatski prestati u trenutku, između ostalog, istekom klase broda, a klasa broda Navision Logger je istekla dolaskom broda u Durham 19.05.2010. u kojem trenutku je i osiguranje automatski prestalo te brod tužitelja u trenutku štete nije imao valjano osiguranje, a što također pokazuje odnos brodara prema brodu jer ne ponaša se pažnjom dobrog gospodarstvenika onaj tko krene na put iako zna da će mu u toku puta svi certifikati isteći.

Pored toga, iako se to mora promatrati s rezervom, iz novinskih članaka i dopisa tajnika Sindikata pomoraca RH, Predraga Brazzoduro, proizlazi da je na brodu Navision Logger stanje katastrofalno, da su pomorci gladni te na nisu primili plaću 4 mjeseca što isto tako pokazuje ponašanje osiguranika, odnosno vlasnika broda prema posadi i brodu koji je predmet osiguranja jer ako na brodu nema hrane za pomorce, logično je za zaključiti da se osiguranik nije odnosio prema brodu pažnjom dobrog gospodarstvenika pa je šteta očito nastala kao posljedica propusta dužne pažnje na strani osiguranika.

Temeljem čl. 729. Pomorskog zakonika iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati dužnom pažnjom i spriječiti nastanak štete, a prema mišljenju ovog suda ostvarile su se sve navedene pretpostavke jer je brod duže vrijeme plovio u



zabranjenom režimu rada, što je posljedica lošeg održavanja broda, a ta činjenica osiguraniku nije mogla ostati nepoznata jer brodar bi trebao svakodnevno s broda primati izvješća.

Temeljem klauzule 4 ITCH 1/10/83 osiguranje je automatski prestalo istekom klase broda tako da brod u trenutku nastanka štete nije ni imao valjano osiguranje, a temeljem čl. 729. Pomorskog zakonika iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati dužnom pažnjom i spriječiti nastanak štete, a tužitelj nije upotrijebio dužnu pažnju slijedom čega je tužitelj odbijen s tužbenim zahtjevom i odlučeno kao u toč. I izreke presude.

Odluka o trošku iz t. II, i III temelji se na čl. 154. st. 1. i 155. ZPP-a, a trošak je odmjeren prema Tarifi o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika (Nar. novine br.91/04, 37/05, 59/07 i 148/09).

Tuženiku je priznat trošak pristojbe na odgovora na tužbu u iznosu od 5.000,00 kn temeljem Zakona o sudskim pristojbama ("Narodne novine" broj 74/95, 57/96, 137/02 i 125/11, 112/12 i 157/13 dalje ZSP) slijedom čega je odlučeno kao u toč II izreke presude.

Budući tužitelj nije uspio u sporu, to je njegov zahtjev za naknadom parničnog troška u iznosu od 1.280.637,50 kn odbijen kao neosnovan i odlučeno kao u toč. III izreke.

U Zagrebu, 22. ožujka 2017.

S U D A C:

Maja Jurovicki, v.r.

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ove presude nezadovoljna stranka može uložiti žalbu Visokom trgovačkom sudu RH u roku od 8 dana od primitka ove presude, a žalba se ulaže putem ovog Suda u 3 primjerka.



Za točnost otpredak-  
ovlašteni službenik  
Mirjana Gašparić



