



**REPUBLIKA HRVATSKA**  
**Visoki trgovački sud Republike Hrvatske**  
Berislavićeva 11, Zagreb

Poslovni broj: 43 Pž-3111/2017-20

## REPUBLIKA HRVATSKA

### RJEŠENJE

Visoki trgovački sud Republike Hrvatske, u vijeću sastavljenom od sudaca dr. sc. Srđana Šimca, predsjednika vijeća, Marine Veljak, suca izvjestitelja i Nikoline Mišković, člana vijeća, u pravnoj stvari tužitelja K/S TORM EASTER, Danska, Strandvejen 102 E 2900 Hellerup, OIB DK 25553020, OIB 02097305377, kojeg zastupa punomoćnik Miran Maćešić, odvjetniku iz Odvjetničkog društva Maćešić i partneri iz Rijeke, Pod Kastelom 4, protiv tuženika CROATIA OSIGURANJE d.d., OIB 26187994862, Zagreb, Vatroslava Jagića 33, radi isplate iznosa od 1.067.681,42 USD i 75.358,00 EUR, odlučujući o tužiteljevoj žalbi protiv presude Trgovačkog suda u Zagrebu poslovni broj P-1755/2013 od 22. ožujka 2017., u sjednici vijeća održanoj 1. lipnja 2020.

#### riješio je

I. Ukida se presuda Trgovačkog suda u Zagrebu poslovni broj P-1755/2013 od 22. ožujka 2017. i predmet se vraća na ponovno suđenje prvostupanjskom sudu.

II. O troškovima žalbenog postupka odlučit će prvostupanjski sud u konačnoj odluci.

#### Obrazloženje

Pobijanom presudom odbijen je kao neosnovan tužiteljev zahtjev za isplatu iznosa od 1.067.681,42 USD i 75.358,00 EUR s pripadajućim zateznim kamatama koje teku od 18. rujna 2010. 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 (točka I. izreke), odbijen je tužiteljev zahtjev da mu tuženik naknadi parnični trošak u iznosu od 1.280.637,50 kn kao neosnovan (točka III. izreke) te je tužitelju naloženo da tuženiku nadoknadi trošak parničnog postupka u iznosu od 5.000,00 kn, u roku od 8 dana (točka II. izreke).

U obrazloženju ove presude, nakon izlaganja tužiteljevih navoda iz tužbe i iz podneska od 12. veljače 2014. te izlaganja tuženikovih navoda iz odgovora na tužbu, prvostupanjski sud, u bitnom, navodi:

- da je uvidom u policu br. 221210-br. 061290002008 utvrđeno da tom policom osiguran brod Navision Logger a da je osiguranik K/S Torm Easter-Denmark,
- da su stranke u ovom postupku ugovorile Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme ITCH 1/10/83 uz primjenu hrvatskog prava,

- da je brod uplovio u luku Durham 19. svibnja 2010. kada su ga lučke vlasti zaustavile jer su certifikati istekli 8. svibnja 2010. Klasa je suspendirana do 6. lipnja 2010. tako da je brod tek tada mogao ponovno dobiti privremenu klasu do 16. srpnja 2010., a o čemu osiguravatelj nije bio obaviješten niti je dao odobrenje za produženje ili nastavak osiguranja niti se s istima suglasio. Na temelju toga sud utvrđuje da je prema klauzuli 4 Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme 1/10/83 klasa broda Navision Logger je istekla dolaskom u luku Durham 19. svibnja 2010. u kojem trenutku je i osiguranje automatski prestalo te navedeni brod tužitelja u trenutku štete nije imao valjano osiguranje,

- da je uvidom u međuizvještaj vještaka od 12. srpnja 2010. do 15. rujna 2010. utvrdio da je kvar na propelernoj osovini i posljedična šteta. U obrazloženju presude se navodi da je u tom Međuizvještaju kao uzrok štete navedeno puknuće zbog torzijskih efekata,

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

- da je uvidom u ekspertizu procijene puknuća propelerne osovine utvrdio da je brod Navision Logger napustio Paranaqua u Brazilu 19. travnja 2010. s ukrcanih cirka 26.350 MT pšenice i isplovio prema Siriaya te da je do problema s glavnim strojem došlo za vrijeme tog putovanja. Zbog toga je stroj u više navrata morao biti zaustavljen radi popravaka i radi rada smanjenom brzinom, kako bi se izbjegao prekomjerni napor, a rad motora između 53 i 67 okretaja u minuti je bio zabranjen. Taj 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,

- da je među strankama sporno je li do štete došlo zbog pomanjkanja dužne pažnje osiguranika, ali da nije sporno da je brod u trenutku havarije vozio u zabranjenom režimu rada (sporno je samo da li zbog lošeg vremena ili zbog krajnje nepažnje osiguranika odnosno upravitelja broda),

- da 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 (ako brod plovi u zabranjenom režimu rada izvjesno je da će do štete doći),

- da je temeljno načelo osiguranja da se osigurati mogu samo štete nezavisne od isključive volje osiguranika, a da je u ovom slučaju brod plovio u zabranjenom režimu rada isključivom voljom osiguranika,

- da je prema dostupnoj dokumentaciji u spisu brod tužitelja je bio nesposoban za plovidbu budući nije bio adekvatno održavan,

- da je u klauzuli 4 Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme (ITCH 1/10/83) „prestanak pokrića“ propisano da će klauzula 4 imati prednost pred bilo kojom drugom pisanom, tipkanom ili tiskanom odredbom ugovora ako s njom nije u skladu iz čega sud zaključuje da 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. svibnja 2010. u kojem trenutku je i osiguranje

automatski prestalo, da brod u trenutku štete nije imao valjano osiguranje, što pokazuje i odnos brodaru prema brodu jer se ne ponaša se pažnjom dobrog gospodarstvenika onaj tko krene na put iako zna da će mu u toku puta svi certifikati isteći.

Na temelju navedenog,

- pozivajući se na odredbu čl. 708. st. 1. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ broj: 181/04, 76/07, 146/08, 161/11, 56/13 i 26/15; dalje: PZ), prema kojoj su iz osiguranja isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog namjernog postupka osiguranika, i na stavak 2. istog članka Pomorskog zakonika koji 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, utvrdivši da je to u ovom slučaju upravitelj broda koji je odlučio da brod plovi u zabranjenom režimu rada i time prouzročio nastalu štetu, dok je osiguranik, odnosno upravitelj broda, kao dobar gospodarstvenik, trebao znati plovi li brod u zabranjenom režimu rada, pri čemu je 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,

- pozivajući se na odredbu čl. 729. st. 1. PZ-a koja propisuje 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, pri čemu se pod nesposobnošću broda za plovidbu podrazumijeva 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, a prema mišljenju prvostupanskog 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,

- pozivajući se na osnovno načelo osiguranja prema kojem 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,

- i utvrdivši da uz sve to, iako se to mora promatrati s rezervom, iz novinskih članaka i dopisa tajnika Sindikata pomoraca RH, Predraga Brazzodura, proizlazi da je na brodu Navision Logger stanje katastrofalno, da su pomorci bili gladni te na nisu primili plaću 4 mjeseca, što isto tako pokazuje odnos 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 i

- konačno utvrdivši i da je temeljem klauzule 4 ITCH 1/10/83 osiguranje automatski prestalo istekom klase broda tako da brod u trenutku nastanka štete nije ni imao valjano osiguranje,

prvostupanski sud je ocijenio tužbeni zahtjev tužitelja neosnovanim.

Protiv opisane presude žalbu je izjavio tužitelj zbog bitne povrede odredaba parničnog postupka, pogrešno i nepotpuno utvrđenog činjeničnog stanja i pogrešne primjene

materijalnog prava, ističući da su razlozi napadane presude nerazumljivi, kontradiktorni, konfuzni i nejasni, zbog čega se presuda ne može ispitati, da je sud pogrešno utvrdio da je predmet spora naknada štete iako je riječ o isplati osigurnine te da nije utvrđeno koji je osigurani rizik, ukazujući da je prema čl. 6.2.3. ugovorenih Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme, osigurani rizik je lom osovine i nepažnja zapovjednika, časnika i posade. Ističe i da se u dijelu obrazloženja u kojem sud nabraja koje je dokaze izveo uopće ne navodi da je sud izveo dokaze uvidom u izvještaje vještaka te posebno naglašava da se pobijana presuda protupravno temelji na činjenici da je klasa brodu istekla 8. svibnja 2010. i na osiguravateljevom navodu da o tome nije bio obaviješten, koje činjenice je tuženik iznio prvi put na glavnoj raspravi. Sud je presudu utemeljio na toj činjenici protivno čl. 299. st. 3. ZPP, jer tuženik nije dokazao da to bez svoje krivnje nije mogao iznijeti prije zaključenja prethodnog postupka. Napominje i da prethodni postupak nije uopće bio zaključen te tvrdi da je povreda utjecala na pravilnost i zakonitost pobijane presude jer, da sud nije uzeo u obzir činjenicu da je klasa brodu istekla, ne bi zaključio da je osiguranje u trenutku nastupa osiguranog slučaja prestalo. Uz to, tužitelj tvrdi da klasa brodu nije istekla.

Zatim tužitelj smatra da prema odredbi čl. 720. PZ-a osiguranik dokazuje nastupanje osiguranog rizika ili nepažnju posade i zapovjednika vjerojatnošću, a osiguratelj razlog za odbijanje izvjesnošću. Kako je nesporno da je do loma osovine propelera došlo, otkrili su ga 12. lipnja 2010. u otprilike 06.05 sati drugi časnik stroja i dežurni mazač, a tužitelj je u tužbi dostavio isprave o trošku popravaka broda i o svim drugim povezanim troškovima koji predstavljaju štetu pokrivenu s policom te kako je visinu štete tuženik je tuženik priznao u dopisu od 16. ožujka 2012., smatra da je tuženik dužan platiti ugovorenu osigurninu u visini koju potražuje ovom tužbom.

U žalbi tužitelj prigovara presudi i iz razloga što se prvostupanjski sud uopće nije izjasnio odnosno nije dao razloge o odlučnoj činjenici da je tuženik 18. listopada 2010. izdao dodatak br. 1 polici kojim je utvrđeno da je pokriće za predmetni brod traje do 31. listopada 2010., ukazujući i na proturječnost između navoda suda da je u dokaznom postupku proveo dokaze uvidom u pomorsku policu i njezin dodatak I. (str. 12.-18. spisa) i sadržaja dodatka u kojem se navodi da dodatak predstavlja dio pomorske police osiguranja (dakle svako pozivanje na policu uključuje i dodatak). Polica (koja uključuje dodatak) je dokaz da će pokriće prestati 31. listopada 2010. zbog promjene tehničkog poslovođe i promjene poslovođe posade. Ova isprava je prema mišljenju tužitelja proturječna zaključku suda da u trenutku štete brod nije imao valjano osiguranje, kao i utvrđenju da tuženik o isteku klase nije bio obaviješten i da nije dao odobrenje za produženje ili nastavak osiguranja. Nemoguće je da tuženik prije izdavanja Dodatka 1 polici nije znao da bi klasa istekla 8. svibnja 2010., da nije dao suglasnost za produženje, odnosno da se nije usuglasio s nastavkom osiguranja, jer je vještak Marinos Wang kojeg je imenovao tuženik 15. rujna 2010. izradio Međuzvještaj u kojem je točno navedeno kad je klasa istekla i kad je produžena.

Tužitelj smatra da prvostupanjski sud pogrešno tumači čl. 4. ITCH u dijelu koji propisuje da će ta klauzula imati prednost pred bilo kojom pisanom, tiskanom ili tipkanom odredbom ovog ugovora ako s njom nije u skladu (...) odnosno ako se osiguratelj pisano ne suglasi drukčije. Dodatak polici nije „pisana, tiskana ili tipkana odredba ITCH“ nego pravilan put kojim se određuje trajanje osiguranja. To je pisana suglasnost i dokaz da je osiguratelj bio obaviješten o svim činjenicama koje su odlučne za valjanost i trajanje osiguranja, pa tako i do vremenski posljednje činjenice da će se promijeniti poslovođa broda. Tužitelj je dao pisanu

suglasnost da osiguranje traje do 31. listopada 2010., a osim toga, prema izričitom utvrđenju Dodatka 1, trajanje osiguranja nije isteklo ni prekinuto prije datuma utvrđenog u Dodatku, s obzirom na to da je u čl. 4. ITCH ugovoreno da će osiguranje automatski prestati u trenutku isteka klase broda ako se brod u tom trenutku zatekne u plovidbi na moru, u kojem slučaju osiguranje neće prestati sve dok brod ne stigne u prvu narednu luku no ako bi brod „bio pokriven“ da je osiguranje provedeno prema važećim institucijskim klauzulama za osiguranje brodova na vrijeme protiv ratnih rizika i rizika štrajka, prekid osiguranja automatski će uslijediti jedino ako osigurani brod isplovi iz te–prve naredne luke bez prethodnog odobrenja klasifikacijskog društva. Upravo se to i dogodilo, brodu nije automatski istekla klasa kad je došao u luku Durham jer je tužitelj odmah obavijestio klasifikacijsko društvo, koje je produžilo klasu do slijedeće luke. Temeljem iznijetog, tužitelj tvrdi da je sud čl. 4. ITCH trebao primijeniti na način da utvrdi da nije došlo do automatskog prekida osiguranja.

Tužitelj tvrdi i da je prvostupanjski sud pogrešno utvrdio i da je brod bio nesposoban za plovidbu i da su osobe za koje osiguranik odgovara to znale odnosno bile dužne znati, kao i za to da je brod plovio u zabranjenom režimu rada. Činjenica da je klasifikacijsko društvo odobrilo produženje klase predstavlja oborivu predmnijevu da je brod bio sposoban za plovidbu. Navedeno je potvrdio i tuženik u svom e-mailu od 14. lipnja 2011. (dokaz G1) u kojem navodi da su prilikom pregleda u Durhamu postojale i pogreške od strane klasifikacijskog društva koje je trebalo utvrditi ozbiljnost napuknuća i spriječiti prijetecu štetu na propelernoj osovini odbijanjem produženja svjedodžbe. Međutim, tuženik nije dokazao da je napuknuće tada postojalo, paušalno navodi da je motor bio u lošem stanju i da su pomorci bili gladni, ali nije ničim dokazao da brod nije bio sposoban za plovidbu odnosno da je osiguranik ili osoba za koju osiguranik odgovara trebao odnosno mogao znati da brod nije sposoban za plovidbu ni da je do toga došlo zbog radnje ili propusta tužitelja. Tužitelj također ukazuje da je „zabranjeni režim rada“ pogrešan prijevod, jer je riječ o „kritičnom režimu rada“ kroz koji brod mora proći svaki put kad dolazi do putne brzine, na što je već ukazao tijekom postupka. Pogrešan prijevod predstavlja pogrešno utvrđeno činjenično stanje.

Osim toga, tužitelj ukazuje na pogrešan zaključak suda da među strankama nije sporno da je u trenutku havarije brod vozio u kritičnom režimu rada, iako smatra da to nije ni bitno jer je potrebno utvrditi samo da se osigurani slučaj dogodio-da je nastupila šteta te uzročnu vezu između osiguranog rizika (loma osovine) i štete, što je sve tužitelj dokazao.

Tužitelj ukazuje da sud, obrazlažući uzroke štete (promašeno), samo nekritički i bez ikakve ocjene dokaza citira pojedine dijelove izvještaja vještaka, ne povezujući ih s drugim dokazima i ne ocjenjujući njihovu dokaznu snagu, što je bitna povreda parničnog postupka.

Ukazuje na činjenicu da je obrazloženje pobijane presude u jednom dijelu suprotno čak i vlastitom zaključku o uzroku štete (plovidbi u zabranjenom odnosno kritičnom režimu), jer sud navodi da je prema jednom izvještaju uzrok štete „puknuće zbog torzijskih efekata“, a zanemaruje da se u drugom izvještaju navodi da ni jedan dio opreme ni spojeva nije pokazivao znakove oštećenja jer su bojani premazi bili netaknuti i nisu ni u kojem dijelu bili napukli, kao i da nije bilo nikakvih pomaka u kopčama cijevi ili u bilo kojim drugim uključno/isključnim prekidačima, što, prema vještaku podržava stajalište da motor nikada nije radio u zabranjenom (zapravo kritičnom) režimu rada duže vrijeme. Na temelju toga vještak zaključuje da rad motora u zabranjenom režimu rada nije vjerojatan uzrok štete. S obzirom na iznijeto, žalitelju je nejasno nepovezano citiranje navoda vještaka koji se nalazi ispod slike na

strani 6 izvještaja „da bi rad motora pri kritičnoj brzini posebno kod oko 59 okretaja u minuti prouzročio torzijske vibracije u prijenosu koje bi mogle uzrokovati kvar na propelernoj osovini“, koji je potpuno izvučen iz konteksta odnosno iz poduzetog obrazlaganja vještaka da brod nije plovio u kritičnom režimu rada.

Zatim je, u dijelu obrazloženja koji se poziva na „eksertizu procjene“, tužitelju nejasno i ne može se ispitati o kojem se dokazu radi (žalitelj pretpostavlja da se radi o Procjeni kvara propelerne osovine Navision Logger – Ekstertiza procjene kvara propelerne osovine-dokaz D4). Suprotno zaključku suda, u toj ispravi je izričito navedeno da na temelju dostupnih podataka brod nije radio u zabranjenom režimu rada te da se zbog toga može pretpostaviti, s visokom vjerojatnošću, da je nejednak rad motora bio isključiv uzrok zamornih pukotina i konačnog puknuća. U tome se sastoji daljnja proturječnost između onoga što se u razlozima presude navodi o sadržaju isprava i samih isprava.

Prema mišljenju tužitelja, navod suda da su temeljem čl. 708. st. 1. PZ-a iz osiguranja isključene štete nastale posredno ili neposredno zbog namjernog postupka ili krajnje nepažnje osiguranika ili osobe za čije postupke odgovara osiguranik, a da je to „u ovom slučaju upravitelj broda koji je odlučio da brod plovi u zabranjenom režimu rada i time prouzročio nastalu štetu, pri čemu je osiguranik, odnosno upravitelj broda kao dobar gospodarstvenik trebao znati ploviti li brod u zabranjenom režimu rada...“ protivan je drugim navodima iz obrazloženja (u jednom dijelu presuda navodi da je uzrok štete puknuće zbog torzijskih efekata) te drugim dokazima – izvještajima vještaka u kojima je utvrđeno da brod nije plovio u režimu kritične plovidbe. U vezi toga tužitelj ističe da bi, da je brod plovio u kritičnom režimu plovidbe, zapovjednik i posada toga bili svjesni. Naime, u međuzvještaju vještaka se navodi da, kad motor radi u zabranjenom režimu rada, uz torzijske vibracije u prijenosu, razina fizičkih vibracija u motoru i brodu je tako visoka da se cijeli brod trese i to se osjeti u kabinama za posadu do te mjere da su uobičajene aktivnosti poput pisanja ili spavanja otežane. Dakle, da je motor radio u kritičnom režimu, posada bi to znala, a tužitelj kao poslovođa broda bi to mogao saznati tako da ga posada o tome obavijesti. I u odnosu na ovu činjenicu sud je pogrešno i nepotpuno utvrdio činjenično stanje. Nema dokaza o bilo kakvoj nepažnji tužitelja, a presuda se i ne poziva na neku činjenicu koja se može kvalificirati kao radnja ili propuštanje tužitelja koje se može opisati kao gruba nepažnja.

Tužitelj posebno naglašava da je u tužbi, a i u kasnijim podnescima, predložio da se od tuženika pribavi Izvještaj Mike Pool-a u Sariaya-i, Filipini od 1. kolovoza 2010., o kojem dokaznom prijedlogu sud uopće nije odlučio niti je pribavio tu ispravu, čime je počinio relativno bitnu povredu odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 1. u vezi s čl. 220. ZPP-a.

Konačno, tužitelj predlaže, smatrajući da bitne činjenice među strankama nisu sporne odnosno da ih je moguće utvrditi i na temelju isprava i izvedenih dokaza koji se nalaze u spisu, da sud na temelju odredbe čl. 373.a ZPP-a pobijanu presudu preinači na način da tužbeni zahtjev prihvati i naloži tuženiku da tužitelju naknadi parnične troškove, uključujući trošak žalbe u iznosu od 125.000,00 kn, a podredno, da je ukine i predmet vrati prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

Tuženik je odgovorio na žalbu.

Ukazuje da tužitelj u žalbi ne navodi ni jedan propust kojim se realizira koji od zakonskih žalbenih razloga te da iz ukupnosti predloženih dokaza ne proizlazi da je tužitelj dokazao činjenicu da trpi štetu.

Što se tiče tužiteljevog navoda da je vrijeme štetnog događaja utvrđeno u vještačenju, tuženik ističe da njegov vještak nije bio na brodu u vrijeme štetnog događaja, nego je samo iznio navode koje mu je rekao osiguranik, odnosno tužitelj.

Tuženik tvrdi da u trenutku štete tuženikovo osiguranje više nije bilo na snazi jer prema čl. 4. Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme 1/10/83, po kojima je brodu Navision Logger pruženo osiguranje, osiguranje automatski prestaje u trenutku isteka klase broda te je tužitelj, s obzirom na to da su se ostvarili uvjeti za istek klase, trebao imati tuženikovu pisanu suglasnost da osiguranje nije automatski prestalo. Pritom, neosnovano žalitelj navodi da je tuženik činjenicu da je brodu istekla klasa tužitelj, protivno čl. 299. st. 3. ZPP-a, iznio tek nakon zaključenja prethodnog postupka, jer je ta činjenica sadržana već u dokazima koje je sam tužitelj dostavio uz tužbu. Naprotiv, tužitelj je taj koji je račune za plaćanje dostavio tek nakon zaključenja prethodnog postupka, kao i prijevod generalne havarije i prijevod ostalih isprava. Tužitelj je u spis dostavio vještačenja koja mu ne idu u prilog, a nije predložio da se u sudskom postupku provede dokaz vještačenjem kojim bi se utvrdilo što je uzrok štete i visinu štete. Prema vještačenjima koja je tužitelj dostavio uz tužbu tužiteljev brod je bio neodržavan i u toku putovanja mu je istekla klasa. Tuženik osporava tužiteljevu tvrdnju da je tuženikov vještak priznao troškove spašavanja i visinu štete odnosno troškove generalne havarije. Troškove koji se odnose na kasko štetu vještak kojeg je tuženik angažirao potvrdio je samo za potrebe generalne havarije i to u ime i za račun vlasnika broda odnosno tužitelja, a za što mu je vještak Simon Groves ispostavio račun koji glasi na ime tužitelja. Navedeni račun tužitelj je platio, a dokaze je priložio tužitelj uz tužbu.

Tuženik ističe da je tužitelj tek 18. listopada 2016., nakon nastanka štete, zatražio dodatak polici koji mu je tuženik tada izdao s važenjem do 31. listopada 2010. Tuženik naglašava da je do isteka klase došlo zbog nebrige vlasnika, upravitelja broda, koji je krenuo na put iako je znao da će mu klasa isteći u toku putovanja. Prema čl. 721. PZ-a osiguravatelj je dužan naknadu iz osiguranja platiti u roku od mjesec dana, kao što navodi tužitelj, ali tek nakon što mu osiguranik dostavi odštetni zahtjev sa svim podacima i dokumentacijom. Kako tuženik nije dostavio isprave koje dokazuju da je brod bio uredno održavan na temelju dokumentacije koja mu je dostavljena tuženik nije mogao utvrditi uzrok, narav ni visinu štete, tužitelj nije isplatio osigurninu. Uz to, tuženik napominje da dostavom računa popravka koji ne glase na njega tuženik ni u ovom postupku nije dokazao da mu je nastala šteta. Tuženik tvrdi i da je tužitelj doprinio obimu štete jer nije poduzeo sve da do štete ne dođe (prema brodu se ponašao nemarno) i nastavio je raditi i nakon nastanka štete (otišao je brodom na Filipine udaljene 1000 Nm od pozicije štetnog događaja umjesto u najbližu luku za popravak, u Singapur, udaljen cca 200 Nm od iste pozicije). Stoga smatra da tužitelj nema pravo ni na naknadu troška tegljenja broda. Stoga predlaže odbiti tužiteljevu žalbu kao neosnovanu i potvrditi prvostupanjsku presudu.

Žalba je osnovana.

Ispitavši pobijanu presudu na temelju odredbe čl. 365. st. 1. i 2. Zakona o parničnom postupku („Narodne novine“ broj: 148/11-pročišćeni tekst, 25/13, 89/14 i 70/19; dalje: ZPP) u

granicama razloga navedenih u žalbi, pazeći po službenoj dužnosti na bitne povrede odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 2., 4., 8., 9., 11., 13. i 14. tog Zakona, kao i na pravilnu primjenu materijalnog prava, ovaj sud je utvrdio da nema razloga o odlučnim činjenicama, a ono što se u razlozima presude navodi o odlučnim činjenicama proturječno je sadržaju isprava u spisu. Obrazlažući uzroke štete prvostupanjski sud nekritički i bez ikakve ocjene dokaza citira pojedine dijelove izvještaja vještaka, ne povezujući ih s drugim dokazima i ne ocjenjujući njihovu dokaznu snagu, zbog čega se presuda ne može ispitati, čime je počinjena apsolutno bitna povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 11. ZPP-a.

Predmet spora je tužbeni zahtjev za isplatu naknade iz osiguranja zbog puknuća propelerne osovine na tužiteljevom brodu Navision Logger.

Neosnovano tužitelj u žalbi navodi da je prvostupanjski sud utvrdio da je predmet spora naknada štete. Iz presude je vidljivo da je riječ o isplati osigurnine, iako je sam tužitelj u tužbi u prvoj rečenici naveo da je predmet spora zahtjev za isplatu osigurnine-naknade štete.

Osnovano međutim tužitelj ukazuje na činjenicu da u obrazloženju pobijane presude nije navedeno o kojem se osiguranom riziku u konkretnom slučaju radi, što znači da sud nije utvrdio odlučnu činjenicu, što je utjecalo na presudu. Tužitelj navodi da je prema čl. 6.2.3. ugovorenih Institutskih klauzula za osiguranje brodova na vrijeme osiguran rizik od loma osovine i rizik od nepažnje zapovjednika, časnika i posade.

Kao što tvrdi tužitelj, prethodni postupak nije uopće bio zaključen, no to nije utjecalo na pobijanu presudu pa time nije počinjena ni relativno bitna povreda postupka. Tužitelj neosnovano smatra i da se pobijana presuda protupravno temelji na činjenici da je klasa brodu istekla 8. svibnja 2010. jer to tuženik nije iznio prvi put na glavnoj raspravi protivno čl. 299. st. 3. ZPP-a, nego je ta činjenica je sadržana već u dokazima koje je sam tužitelj dostavio uz tužbu.

Tužitelj prigovara da sud u dijelu obrazloženja u kojem sud nabraja koje je dokaze izveo uopće ne navodi da je sud izveo dokaze uvidom u izvještaje vještaka.

Tužitelj je uz tužbu dostavio u spis tri takve isprave: Međuizvještaj „Navision Logger“ – kvar na propelernoj osovini i posljedična šteta 12. srpnja 2010. od 15. rujna 2010., Drugi Međuizvještaj „Navision Logger“ kvar na propelernoj osovini i posljedična šteta 12. srpnja 2010. od 22. studenog 2010. i EKSPERTIZA procjena puknuća propelerne osovine Navision Logger-a od 21. prosinca 2010. te u žalbi osnovano prigovara da u dijelu obrazloženja u kojem prvostupanjski sud nabraja koje je dokaze izveo uopće ne navodi da je izveo dokaze uvidom u izvještaje vještaka, iako se u obrazloženju pozvao na pojedine stavove vještaka izražene u nekom od navedenih izvješća.

Po ocjeni ovog suda, sama činjenica da prilikom nabiranja dokaza nisu nabrojani svi dokazi ne bi utjecala na presudu kad bi sud u obrazloženju naveo kakav značaj je dao pojedinoj ispravi i koje je činjenice na temelju svakog od priloženih izvještaja odnosno Ekspertize utvrdio. Kako sud to nije učinio, nego je samo obrazlažući uzroke štete nekritički i bez ikakve ocjene dokaza citirao pojedine dijelove izvještaja vještaka, koji su jedan drugome čak i kontradiktorni, ne povezujući ih s drugim dokazima i ne ocjenjujući dokaznu snagu



samih tih isprava, presuda se zbog toga u odnosu na činjenice koje je sud utvrdio na temelju tih isprava ne može ispitati.

Osim toga, u vezi sadržaja navedenih isprava tužitelj u žalbi ističe da je već u tužbi i kasnije tijekom postupka predložio da sukladno čl. 233. st. 1. ZPP-a sud naloži tuženiku da u spis dostavi Izvještaj Mike-a Pool-u Sariaya-i, Filipini od 1. kolovoza 2010. kojeg tužitelj ne posjeduje, a posjeduje ga tuženik, zbog toga što se u Međuizvještaju „Navision Logger“ – kvar na propelernoj osovini i posljedična šteta 12. srpnja 2010. od 15. rujna 2010. izričito navodi da je brod prethodno pregledan od strane Mike-a Pool-a u Sariaya-i, Filipini, na koji se poziva preliminarne izvještaj tog vještaka od 1. kolovoza 2010. Tužitelj osnovano prigovara da prvostupanjski sud nije postupio po ovom dokaznom prijedlogu, u obrazloženju ga nije ni spomenuo ni obrazložio zbog čega je to propustio učiniti.

Osnovano tužitelj u žalbi ističe i da je već tijekom postupka prigovorio prijevodu „zabranjeni režim rada“ ukazujući da je iz uputa koje je kao dokaz u odgovoru na tužbu priložio tuženik vidljivo da je „53-67 RPM“ kritična brzina okretaja i da se odnosi na brzinu broda između 7,0 i 9,5 milja. To je brzina između „polako“ i „pola“. Kad se ubrzava ili usporava brod, motor uvijek prolazi kroz kritični režim. Pobijana presuda djelomično se temelji upravo na zaključku da je brod plovio u zabranjenom režimu rada „...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. Ako brod plovi u zabranjenom režimu rada izvjesno je da će do štete doći.....“. Navodom da je ta činjenica među strankama nesporna, što je u suprotnosti s tužiteljevim navodima, te neobrazloženim utvrđenjem da je „u ovom slučaju brod plovio u zabranjenom režimu rada isključivom voljom osiguranika“ sud je počinio apsolutno bitnu povredu odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 11. ZPP-a, jer se presuda i zbog toga ne može ispitati.

Nakon što je utvrdio da je isključivom voljom osiguranika brod plovio u zabranjenom režimu rada, što znači da je šteta, koja je u ovom slučaju nastala zbog toga, prema odredbi čl. 708. st. 1. PZ-a isključena iz osiguranja, te nakon što je paušalno utvrdio da je brod Navision Logger bio nesposoban za plovidbu jer nije bio adekvatno održavan, pa je i na temelju čl. 729. st. 1. PZ-a predmetna šteta isključena iz osiguranja, prvostupanjski sud u obrazloženju presude ponovno napominje da je brodu istekao certifikat radi čega su ga lučke vlasti zaustavile i tada mu je klasa suspendirana do 6. lipnja 2010., nakon čega je ponovo dobio privremenu klasu do 16. srpnja 2010., o čemu osiguravatelj nije bio obaviješten, što prema ocjeni suda znači da je prema klauzuli 4. ITCH 1/10/83 dolaskom broda u Durham 19. svibnja 2010. osiguranje automatski prestalo te sud zaključuje da tužiteljev brod u trenutku štete nije imao valjano osiguranje. Sud doduše navodi i da će u tom trenutku osiguranje automatski prestati samo ako se osiguratelj pismeno ne suglasi drugačije, ali ističe i da je u ITCH 1/10/83 propisano da će klauzula 4. imati prednost pred bilo kojom pisanom, tipkanom ili tiskanom odredbom ugovora ako s njom nije u skladu. Iako je tužitelj već uz tužbu dostavio Dodatak br. 1 polici osiguranja od 18. listopada 2010., prvostupanjski sud u obrazloženju presude u kontekstu trajanja osiguranja i u bilo kojem drugom kontekstu propustio je ocijeniti tu ispravu.

Tužitelj neosnovano smatra da svako pozivanje na policu uključuje i dodatak te da je pozivanje suda na policu i dodatak u suprotnosti sa sadržajem dodatka.

Između navoda suda da je u dokaznom postupku proveo dokaze uvidom u pomorsku policu i njezin dodatak 1 (str. 12.-18. spisa) i sadržaja dodatka u kojem se navodi da dodatak predstavlja dio pomorske police osiguranja nema proturječnosti. Naime, ugovor o pomorskom osiguranju je neformalni pravni posao. Bitno je da se stranke sporazume o bitnim elementima ugovora odnosno o osiguranom predmetu, osiguranoj svoti, osiguranim rizicima, premiji osiguranja i o osiguranom slučaju. Sklapanje ugovora o pomorskom osiguranju u praksi redovito prati izdavanje neke od uobičajenih isprava o osiguranju kao što su lista pokrića, potvrda o sklopljenom ugovoru o osiguranju, certifikat osiguranja i polica osiguranja. Dakle, ugovor o osiguranju ne nastaje izdavanjem police osiguranja, nego je ona samo dokaz da je sklopljen ugovor o osiguranju. U konkretnom slučaju, tuženik je izdao dvije isprave: o sklopljenom ugovoru o osiguranju, u pisanom obliku pomorske police osiguranja broj 221110-br. 061290002008 od 2. ožujka 2010., i u obliku Dodatka br. 1 polici br. 061290002008, od 18. listopada 2010. Sadržajno, s obzirom na to da je u dodatku izričito navedeno da dodatak čini dio police, tužitelj je u pravu kad navodi da pozivanje na ovu konkretnu policu uključuje i njen dodatak, no s obzirom na pravni značaj police kao dokaza o sklopljenom ugovoru, to je potpuno nebitno i nema nikakve proturječnosti između navoda da je sud izvršio uvid u policu i njezin dodatak, sa sadržajem dodatka. Polica, pa tako i njezin dodatak u konkretnom slučaju, nije ugovor nego dokaz o sklopljenom ugovoru i o njegovom sadržaju. Formalno, radi se o dvije isprave odnosno o dva dokaza, koji dokazuju da je sklopljen (jedan) ugovor o osiguranju čiji je sadržaj policom br. 1 promijenjen samo u pogledu trajanja osiguranja.

Međutim, tužitelj osnovano ukazuje na proturječnost između navoda suda da u trenutku nezgode tužitelj nije imao valjano osiguranje odnosno da je osiguranje prestalo i dodatka polici kojim je utvrđeno da je sastavni dio police i da je pokriva za predmetni brod produženo do 31. listopada 2010.

Među strankama nije sporno da su sklopile ugovor o pomorskom osiguranju za koji je tuženik tužitelju izdao policu broj 221110-br. 061290002008 od 2. ožujka 2010. prema kojoj je ugovor sklopljen za period osiguranja od 1. siječnja 2010. do 31. prosinca 2010. uključujući oba dana, a nije sporno ni da je tuženik tužitelju, nakon što ga je tužitelj 14. i 16. srpnja 2010. obavijestio o puknuću propelerne osovine, 18. listopada 2010., izdao dodatak spomenutoj polici u kojem uz naslov izričito navodi da joj se prilaže i da čini njen dio, te još jednom u tekstu određuje da taj dodatak predstavlja dio te police i dokazuje da će pokriće prestati 31. listopada 2010. zbog promjene tehničkog poslovođe i poslovođe posade.

Tuženik nije osporio ni tužiteljeve navode da ga je o lomu osovine obavijestio, te da je u međuvremenu, u razdoblju od kad ga je tužitelj obavijestio o slučaju puknuća do izdavanja dodatka br. 1 polici, na brod Navision Logger poslao svoje vještake radi utvrđenja uzroka i okolnosti puknuća. Njihova izvješća, osim izvještaja Mike Poola od 1. kolovoza 2010., za kojeg tužitelj tvrdi da ga ne posjeduje, ali da ga posjeduje tuženik, tužitelj je dostavio u spis.

Po ocjeni ovog suda, osim što tuženik u ovom postupku nije dokazao da je osiguranje istekom klase broda automatski prestalo, jer nije sporno da brod iz luke Durham nije isplovio bez odobrenja klasifikacijskog društva te je u vrijeme nezgode 12. srpnja 2010. imao uvjetne certifikate koji su vrijedili do 16. srpnja 2010. (na temelju klauzule 4 ITCH 1/10/83), Dodatak br. 1. polici br. 221110-br. 061290002008 kojeg je tuženik tužitelju izdao 18. listopada 2020. dokazuje da je ugovor o osiguranju u vrijeme nezgode vrijedio.

Neosnovano tužitelj smatra da prema odredbi čl. 720. PZ-a osiguranik dokazuje nastupanje osiguranog rizika ili nepažnju posade i zapovjednika vjerojatnošću, a osiguratelj razlog za odbijanje izvjesnošću.

Odredba čl. 720. st. 1. PZ-a glasi: „Pri podnošenju odštetnog zahtjeva, osiguranik treba, na zahtjev osiguravatelja, dati podatke i dostaviti raspoloživu dokumentaciju i ostala dokazna sredstva koja su potrebna za utvrđivanje naravi, uzroka i visine štete te ostalih okolnosti na temelju kojih se može utvrditi ili bar učiniti vjerojatnim njegovo pravo na naknadu iz osiguranja.“

Navedenom odredbom reguliran je odnos između osiguranika u fazi dok podnosi odštetni zahtjev osiguravatelju i osiguravatelja, a ne odnos tužitelja i tuženika u parničnom postupku. Prema toj odredbi nije dovoljno da osiguranik osiguravatelju dostavi odštetni zahtjev i dokaze koje on smatra dostatnim, nego treba na zahtjev osiguravatelja dostaviti dokaze na temelju kojih se može utvrditi ili bar učiniti vjerojatnim njegovo pravo na naknadu iz osiguranja. Ukoliko to ne učini, osiguravatelj mu nije dužan u roku mjesec dana platiti naknadu iz osiguranja (arg. iz čl. 721. PZ-a). Ova odredba ne spominje razloge za isključenje štete iz osiguranja (nepažnju posade i zapovjednika).

U ovom, parničnom postupku, svaka stranka je dužna iznijeti činjenice i predložiti dokaze na kojima temelji svoj zahtjev ili kojim pobija navode i dokaze protivnika (čl. 219. st. 1. ZPP-a).

Tužitelj je u ovom postupku prije svega dužan dokazati da je u trenutku kad je pukla propelerna osovina na brodu vrijedio ugovor o pomorskom osiguranju sklopljen s tuženikom, a zatim da ima pravo na naknadu iz osiguranja.

Kao što je već u ovoj odluci navedeno, ugovor o osiguranju u vrijeme nezgode je vrijedio.

Kako je među strankama nesporno da je do loma osovine propelera došlo, otkrili su ga 12. lipnja 2010. članovi posade broda Navision Logger, sukladno odredbi čl. 219. st. 1. ZPP, tužitelj koji tvrdi da ima pravo na naknadu iz osiguranja, dužan je to dokazati te u tu svrhu treba dati podatke i dostaviti raspoloživu dokumentaciju i ostala dokazna sredstva koja su potrebna za utvrđivanje naravi, uzroka i visine štete.

Tuženik, koji u skladu s odredbom čl. 729. st. 1. PZ-a (koja propisuje da su iz osiguranja broda isključene 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) tužitelju osporava pravo na naknadu iz osiguranja isticanjem da je brod bio nesposoban za plovidbu, dužan je dokazati svoju tvrdnju - da je brod bio nesposoban za plovidbu odnosno da su ispunjene pretpostavke za isključenje.

Za sada, ni u pogledu postojanja tužiteljevog prava na naknadu iz osiguranja ni u pogledu postojanja razloga za isključenje štete, nije prihvatljiv zaključak prvostupanjskog suda o neosnovanosti tužbenog zahtjeva.

Kako pobijana prvostupanjska presuda glede naravi, uzroka i visine štete, mana ili nesposobnosti broda Navision Logger za plovidbu te znanja osiguranika za tu nesposobnost odnosno mogućnosti da za tu nesposobnost uz dužnu pažnju sazna i spriječi nastanak štete ima nedostataka zbog kojih se ne može ispitati jer ne sadrži razloge o odlučnim činjenicama, a izneseni razlozi su nepotpuni, nepovezani, nerazumljivi, kontradiktorni sami sebi, ispravama u spisu i navodima stranaka, čime je počinjena bitna povreda odredaba parničnog postupka iz čl. 354. st. 2. t. 11. ZPP-a, valjalo ju je na temelju odredbe čl. 368. st. 1. ZPP-a prihvaćanjem tužiteljeve žalbe ukinuti i predmet vratiti prvostupanjskom sudu na ponovno suđenje.

U nastavku postupka prvostupanjski će sud sukladno tužiteljevom dokaznom prijedlogu postupiti po odredbi čl. 233. st. 1. ZPP-a, raspraviti sva sporna pitanja na koja mu je ukazano ovim rješenjem, utvrditi odlučne činjenice o kojima ovisi tužiteljevo pravo na naknadu iz osiguranja odnosno koje isključuju štete iz osiguranja broda, te kad zaključi da je predmet raspravljen tako da se može donijeti odluka, priopćiti da je glavna rasprava zaključena i donijeti presudu koju će u skladu s odredbom čl. 338. st. 4. ZPP-a valjano obrazložiti.

O trošku žalbe prvostupanjski sud će odlučiti u konačnoj odluci (čl. 166. st. 3. ZPP-a).

Zagreb, 1. lipnja 2020.

Predsjednik vijeća  
dr. sc. Srđan Šimac

Broj zapisa: **17896-95ea9**

Kontrolni broj: **0c424-3608c-59f0d**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan sljedećim certifikatom:

CN=SRĐAN ŠIMAC, L=ZAGREB, O=VISOKI TRGOVAČKI SUD REPUBLIKE HRVATSKE, C=HR

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

<https://usluge.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti-dokumenta/>



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, **Visoki trgovački sud Republike Hrvatske** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.