



REPUBLIKA HRVATSKA  
TRGOVAČKI SUD U RIJECI  
Rijeka, Zadarska 1 i 3

P-128/2021-66

## 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 Rijeci, po sutkinji Emi Brdovčak, u pravnoj stvari tužitelja CROATIA OSIGURANJE d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, kojeg zastupaju punomoćnici, odvjetnici u Odvjetničkom društvu Vukić i dr. u Rijeci, N. Tesle 9/V-VI, protiv tuženika AVANGARD SHIPYARDS d.d. Pula, Sv. Polikarpa 8, OIB: 52305384992, kojeg zastupa punomoćnica Petra Catela Husini, odvjetnica u Puli, Ul. Giardini 14, radi naknade štete, nakon održane javne glavne rasprave zaključene 4. travnja 2025. u prisutnosti punomoćnika stranaka, s danom objave 16. svibnja 2025.,

### p r e s u d i o j e

I. Nalaže se tuženiku AVANGARD SHIPYARDS d.d. Pula, Sv. Polikarpa 8, OIB: 52305384992, isplatiti tužitelju CROATIA OSIGURANJE d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, iznos od 393.257,68 eura (tristo devedeset i tri tisuće dvjesto pedeset i sedam eura i šezdeset i osam centi) sa zakonskim zateznim kamatama tekućim:

-na iznos od 74.656,58 eura (sedamdeset i četiri tisuće šesto pedeset i šest eura i pedeset i osam centi) od 27. veljače 2021. do isplate,

-na iznos od 49.571,97 eura (četirideset i devet tisuća petsto sedamdeset i jedan euro i devedeset i sedam centi) od 18. ožujka 2021. do isplate,

-na iznos od 265.445,62 eura (dvjesto šezdeset i pet tisuća četiristo četrdeset i pet eura i šezdeset i dva centa) od 3. lipnja 2021. do isplate,

po kamatnoj stopi koja se do 31. prosinca 2022. određuje, za svako polugodište, uvećanjem prosječne kamatne stope na stanja kredita odobrenih na razdoblje dulje od godine dana nefinancijskim trgovačkim društvima izračunate za referentno razdoblje koje prethodi tekućem polugodištu za tri postotna poena, od 1. siječnja 2023. do 29. prosinca 2023. 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 pet postotnih poena, a od 30. prosinca 2023. do isplate po kamatnoj stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za pet postotnih poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, u roku od 15 dana.

II. Nalaže se tuženiku AVANGARD SHIPYARDS d.d. Pula, Sv. Polikarpa 8, OIB: 52305384992, u roku od 15 dana naknaditi tužitelju CROATIA OSIGURANJE d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, trošak parničnog postupka u iznosu od 67.252,22 eura (šezdeset i sedam tisuća dvjesto pedeset i dva eura i

dvadeset i dva centa) sa zakonskom zateznom kamatom koja teče na taj iznos od 23. svibnja 2025. do isplate po stopi koja se određuje uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, u roku od 15 dana.

III. Nalaže se tužitelju CROATIA OSIGURANJE d.d. Zagreb, Vatroslava Jagića 33, OIB: 26187994862, naknaditi tuženiku AVANGARD SHIPYARDS d.d. Pula, Sv. Polikarpa 8, OIB: 52305384992, troškove parničnog postupka u iznosu od 5.860,00 (pet tisuća osamsto šezdeset eura) u roku od 15 dana.

IV. Odbija se kao neosnovan tužiteljev zahtjev za naknadu troškova parničnog postupka u iznosu od 6.860,00 eura.

### Obrazloženje

1. Tužitelj je u tužbi naveo kako je rješenjem ovog suda od 19. ožujka 2021., poslovni broj R1-36/2021 određeno osiguranje tužiteljeve novčane tražbine u visini od 562.500,00 kn zabranom ovdje tuženiku da otuđi, optereti ili na bilo koji drugi način raspolaže plovnim objektom oznake PU PLO 15483 upisanim u ulošku/NIB:15483 Upisnika brodova Lučke kapetanije Pula. Sud je odredio da će dopuštena privremena mjera trajati do proteka 15 dana nakon nastupa uvjeta za ovrhu po pravomoćnom okončanju parničnog, ovršnog ili kojeg drugog postupka kojeg je predlagatelj osiguranja (ovdje tužitelj) dužan pokrenuti u roku od 15 dana od dana primitka prijepisa predmetnog rješenja. Zato je tužitelj podnio ovu tužbu. Pojasnio je kako je on osiguravatelj broda u gradnji oznake „Gradnja 110“, luke upisa Pula, NIB: 270473, upisanog u Hrvatskom upisniku brodova, po polici osiguranja gradnje broda broj 0617070002233, u vlasništvu Tehnomont-Brodogradilište Pula d.o.o., OIB: 36173983291, za osiguranu svotu u iznosu od 2.930.000,00 eura. Dana 8. veljače 2021. došlo je do pomorske nesreće prilikom podizanja broda u gradnji iz mora, a koje podizanje je obavljao tuženik dizalicom u svojem vlasništvu, na način da je došlo do pucanja sajle (vitla) za dizanje na dizalici (tzv. „travel liftu“) na kojoj se nalazio brod u gradnji. Zbog puknuća sajle, brod u gradnji pao je u more te se pramcem podvukao ispod plutajućeg doka. S obzirom na to da se pramac broda u gradnji zaglavio pod plutajućim dokom, brod je u potpunosti potonuo dana 9. veljače 2021. Prema navodima tužitelja, za svu štetu koja je nastala kao posljedica predmetne pomorske nesreće odgovara tuženik kao vlasnik dizalice po načelu objektivne odgovornosti. Nadalje je naveo kako je temeljem police osiguranja novogradnje broda broj 0617070002233, kao osiguravatelj ugovorio s trgovačkim društvom Alimar Skiper Sistemi d.o.o. vađenje plovila za cijenu od 1.125.000,00 kn, na način da se 50% plati avansno, a preostalih 50% po izvršenoj usluzi i ispostavi računa. Tužitelj je 26. veljače 2021. isplatio s osnove troškova vađenja broda u gradnji avansni iznos od 562.500,00 kn. Istaknuo je kako je 8. ožujka 2021. brod u gradnji izvađen iz mora te je društvo Alimar Skiper Sistemi d.o.o. ispostavilo račun za obavljenju uslugu vađenja plovila na ukupan iznos od 1.170.000,00 kn (s PDV-om), odnosno 936.000,00 kn bez PDV-a. Nakon izdavanja privremene mjere tužitelj je isplatio razliku po računu broj 15/01/01 u iznosu od 373.500,00 kn. Tužitelj se pozvao na odredbu čl. 963. Zakona o obveznim odnosima i čl. 723. st. 1. Pomorskog zakonika, ističući da je subrogacijom stupio u položaj svog osiguranika Tehnomont-Brodogradilište Pula d.o.o. te je postao nositelj svih osiguranikovih prava iz osiguranja do visine isplaćene naknade. Zato je tužbom zatražio isplatu iznosa 936.000,00 kn sa zakonskim zateznim kamata tekućim na iznos od 562.500,00 kn

od 27. veljače 2021. do isplate i na iznos od 373.500,00 kn od 18. ožujka 2021. do isplate.

2. U odgovoru na tužbu tuženik je prigovorio nedostatku aktivne legitimacije jer tužitelj nije dostavio ispravu kojom osiguranik, Tehnomont-brodogradilište Pula d.d., ustupa svoja prava ovdje tužitelju pa nije došlo do subrogacije. Osim toga, polica osiguranja na kojoj tužitelj temelji tužbeni zahtjev, vinkulirana je u korist Privredne banke Zagreb d.d. Zagreb, a istovremeno ovdje tužitelj nije dostavio i ispravu temeljem koje bi se Privredna banka Zagreb d.d. odrekla naknade štete po polici osiguranja u visini vrijednosti predmeta spora. Isticao je kako tegljenje broda u gradnji (u prostor tuženika) nije obavljeno tegljačem, već uz pomoć druge brodice (ili drugih brodica). Osporavao je Izvješće o pregledu štete koje je 9. veljače 2021. sastavio procjenitelj osiguratelja, ovdje tužitelja, Vladimir Jelić. Prema navedenom Izvješću, šteta je utvrđena 9. veljače 2021. kada je brod u gradnji već potonuo pa procjenitelj nije bio u mogućnosti utvrditi ni obim štete, niti narav i uzrok štete, a njegovi su navodi u funkciji interesa osiguratelja i pristrani. Tužitelj nije dokazao uzročno posljedičnu vezu između pucanja sajle vitla na dizalici u vlasništvu tuženika, odgovornosti tuženika za pad broda i odgovornost za potonuće broda. Pojasnio je kako je predmetna dizalica (travel lift) baždaren na podizanje brodova težine do 500t, a predmetni brod u gradnji bio je deklarirane težine od 260t. Pored toga, travel liftom je upravljala ovlaštena, iskusna osoba s odgovarajućim certifikatom te je dizalica u trenutku događaja imala sve certifikate potrebne za rad. Razlog podizanja broda u gradnji bio je zahtjev Tehnomont-Brodogradilišta da se provjeri stabilnost broda u gradnji. Da bi bila provjerena stabilnost broda u gradnji, isti je od strane Tehnomont-Brodogradilišta bio opterećen balastom nepoznate težine koji je bio raspoređen na mjestima koja nisu točno navedena. S obzirom na to da je najprije puknula jedna sajla travel lifta na pramčanom dijelu broda, može se zaključiti da je na pramčanom dijelu brod u gradnji bio neravnomjerno opterećen balastom, što ukazuje na uzrok pucanja prve sajle. Tuženik je ukazao i na to da je pred ovim sudom pokrenut postupak osiguranja dokaza koji se vodio pod poslovnim brojem R1-22/2021 te je iznio bitne dijelove nalaza i mišljenja vještaka Igora Šikića iz kojeg proizlazi da su otvori na (potonulom) brodu bili otvoreni što upućuje na zaključak o tome da su u trenutku pada broda u gradnji u more bili otvoreni i otvori na glavnoj palubi pa je u brod moglo prodirati more. Zato je brod već slijedećeg dana nakon pada potonuo, što upućuje na zaključak da je prodor vode kroz otvore koji su trebali biti zatvoreni, uzrok potonuća broda koji radi prodiranja vode nije mogao plutati već je uslijed težine vode potonuo. Nadalje je isticao kako je u poslovni prostor ovdje tuženika brod u gradnji dotegljen radi ispitivanja stabilnosti, iz čega proizlazi da stabilnost broda nije prethodno utvrđena, a pored navedenog, u brod je uliveno pogonsko gorivo koje je dodatno opteretilo brod na neutvrđenim mjestima. Predložio je da sud odbije tužbeni zahtjev.

3. U daljnjem tijeku postupka tužitelj je isticao kako se u konkretnom slučaju radi o zakonskoj subrogaciji sukladno odredbi iz čl. 723. st.1. Pomorskog zakonika te da visina tužbenog zahtjeva od 936.000,00 kn predstavlja isplaćeni iznos na ime troškova vađenja potonule novogradnje iz mora, a ne isplatu osigurnine pa za naknadu tih troškova poduzetih u cilju smanjenja daljnje štete, tužitelju nije bila potrebna isprava o ustupanju prava prema čl. 723. st. 3. Pomorskog zakonika, niti suglasnost banke u čiju korist je polica osiguranja vinkulirana. Isticao je da za pružanje osigurateljne zaštite od strane tužitelja i isplatu naknade iz osiguranja kod

osiguranja brodova u izgradnji nije od značaja je li šteta nastala unutar brodogradilišta izgradnje broda ili izvan njega (npr. na probnoj vožnji), a prema Institutskim klauzulama za osiguranje brodova u gradnji od 1. lipnja 1988. (toč. 9.1.) dozvoljeno je da brod plovi do ili od plovnih ili suhih dokova, luka navoza, saonica ili pontona unutar luke ili mjesta gradnje broda, da plovi na vlastiti pogon, nakrcan ili u balastu, onoliko puta koliko je potrebno radi opremanja, dokovanja, pokusnih plovidbi, ili isporuke u granicama od 250 nautičkih milja od luke ili mjesta gradnje. U slučaju prekoračenja te granice, osiguranje će ostati na snazi uz premiju koja će se naknadno odrediti. Tuženikovo brodogradilište u kojem je došlo do štetnog događaja nalazi se unutar 0,5 km od brodogradilišta osiguranika tužitelja, a je li brod došao u brodogradilište tuženika na vlastiti pogon ili je dotegljen, nema veze s puknućem sajle dizalice u vlasništvu tuženika i padom broda. Isticao je kako je 8. veljače 2021. osiguranik tužitelja uputio brod („Gradnja 110“) u brodogradilište tuženika radi izvlačenja broda i obavljanja dogovorenih radova na trupu broda te je brod dotegljen oko 09:00 sati istog dana i predan djelatnicima tuženika radi obavljanja vađenja broda i drugih ugovorenih radova. Prema tome, zaposlenici osiguranika tužitelja nisu prisustvovali pripremi broda za dizanje, niti u bilo kojoj radnji podizanja broda dizalicom. Ustrajao je kod navoda prema kojima je do potonuća broda došlo isključivo zbog puknuća sajle na portalnoj dizalici inventarnog broja 026 u vlasništvu tuženika. Ukazivao je na objektivnu odgovornost tuženika jer brodogradnja (proizvodnja i održavanje plovila za koju djelatnost je tuženik registriran) po svojim svojstvima predstavlja visokorizičnu i opasnu djelatnost jer prema tehničkoj prirodi i načinu obavljanja iste može ugroziti zdravlje ljudi ili imovinu. Dizalica maksimalne nosivosti 500 tona ima se smatrati opasnom stvari jer po svojoj namjeni, osobinama, položaju, mjestu i načinu uporabe predstavlja povećanu opasnost za okolinu, posebno u situaciji kada s nje visi plovilo (opterećeno balastom i gorivom) mase od otprilike 300 tona. Ukazivao je na postupak osiguranja dokaza koji se vodio pred ovim sudom pod poslovnim brojem R1-21/21 u kojem je sudski vještak za strojarstvo i brodstrojarstvo Marino Sorić izradio nalaz i mišljenje te je, između ostalog, utvrdio da je do puknuća sajle došlo zbog neadekvatnog održavanja same dizalice tokom godina korištenja. Da nije došlo do puknuća sajle dizalice zbog neadekvatnog održavanja, ne bi posljedično došlo ni do pada broda. Kako je pri padu brod ostao zaglavljnjen pramcem ispod pontona, navedeno je dovelo do puknuća pramca i prodora vode u isti te kao posljedicu toga, njegovo potonuće slijedećeg dana.

4. Podneskom od 20. listopada 2022. tužitelj je obavijestio sud o tome da je temeljem police osiguranja novogradnje broda broj 0617070002233, osim utuženog iznosa od 936.000,00 kn, naknadno isplatio u vezi predmetnog štetnog događaja daljnji iznos od 22.454.737,27 kn i to iznos od 500.000,00 kn na ime akontacije dana 28. travnja 2021. te iznos od 21.954.737,27 kn na ime daljnjeg (konačnog) iznosa naknade štete dana 2. lipnja 2021. i to sve na račun Privredne banke Zagreb d.d. jer je polica osiguranja br. 0617070002233 bila vinkulirana u njezinu korist. Dakle, u vezi predmetnog štetnog događaja tužitelj je isplatio naknadu štete u ukupnom iznosu od 23.390.737,27 kn. Po izvršenoj isplati naknade štete, a temeljem Pisma namjere za izdavanje brisovnog očitovanja Privredne banke Zagreb d.d. Zagreb, Lučka kapetanija Pula donijela je rješenje kojim se dopušta brisanje ugovornog založnog prava – hipoteke upisane u listu C uloška broj 270473 glavne knjige upisnika brodova na teret broda u gradnji oznake Gradnja 110, NIB: 270473 luke upisa Pula u korist ugovornog hipotekarnog vjerovnika Privredna banke Zagreb d.d. Zagreb. Po izvršenom brisanju založnog prava, a nakon što je osiguranik Tehnomont

Brodogradilište Pula d.o.o., sukladno Sporazumu o namirenju, tužitelju izdao tabularnu ispravu, tužitelj se na temelju rješenja Lučke uprave Pula od dana 19. srpnja 2021. upisao kao vlasnik broda u gradnji oznake „Gradnja 110“. Nadalje je naveo kako je tužitelj dana 15. listopada 2021. ugovorom o kupoprodaji broda prodao predmetni brod u gradnji trećoj osobi za iznos od 1.300.000,00 kn. Osiguravatelj tuženika, Grawe Hrvatska d.d., je u vezi predmetnog štetnog događaja isplatio tužitelju po polici osiguranja tuženika za osiguranje od odgovornosti za prošireno pokriće AH/411 osiguranu svotu od 10.000,00 eura u kunsnoj protuvrijednosti dana 18. lipnja 2021. Dakle, i osiguratelj tuženika je priznao tuženikovu odgovornost i platio tužitelju ukupnu svotu osiguranja koju je ugovorio s tuženikom. Slijedom navedenog, tužitelju je u vezi predmetnog štetnog događaja, a po odbitku kupoprodajne cijene i naplaćene osigurnine, nastala šteta u iznosu od 22.015.798,27 kn. S obzirom na to da je tužbenim zahtjevom obuhvaćen (tek) iznos od 936.000,00 kn, tužitelj je povisio tužbeni zahtjev za daljnjih 2.000.000,00 kn ističući kako je taj dodani iznos (a ne cjelokupni iznos štete koju je isplatio) zatražio uvažavajući pretpostavljenu vrijednost imovine tuženika i mogućnost naplate od tuženika. Zato je tužitelj predložio donošenje presude iz izreke.

5. Tuženik je u daljnjem tijeku postupka ustrajao kod prigovora nedostatka aktivne legitimacije. Ukazivao je propust tužitelja u tome da tuženiku dostavi podatke kolika je težina broda, gdje se nalazi balast (na kojim dijelovima broda), o kojoj vrsti balasta se radi te kolika je težina goriva kojim je brod bio opskrbljen jer o navedenim podacima ovisi način pripreme portalne dizalice. Isticao je i kako zaposlenici tužitelja nisu bili prisutni prilikom pripreme dizalice. Osiguranik tužitelja nije pripremio brod za vađenje iz mora, a njegov propust očituje se i u tome što nije zatvorio sve otvore na brodu u gradnji. Ustrajao je kod tvrdnji prema kojima uzrok potonuća nije puknuta sajla već je to uzrok pada broda u more. Osporavao je nalaz i mišljenje vještaka Marina Sorića, tj. njegov zaključak da je do havarije došlo uslijed neadekvatnog održavanja portalne dizalice u vlasništvu tuženika, a s obzirom na to da je predmetni zaključak protivan Zapisniku o obavljenom inspekcijskom nadzoru višeg inspektora rada Državnog inspektorata, Područni ured Rijeka, Ispostava u Puli od 10. ožujka 2021. koje nije utvrdilo postojanje propusta u području zaštite na radu, posebno u odnosu na održavanje portalne dizalice. Isticao je kako je travel lift u eksploataciji već 12 godina, u kojem razdoblju je odrađeno 1540 radnih sati, njegove sajle su izmijenjene 2018. po preporuci proizvođača, a stare sajle se još uvijek čuvaju u skladištu i bez vidljivih su oštećenja i nakon 10 godina eksploatacije. Podmazivanje sajli po instrukcijama proizvođača provodi se nakon svakih 500 radnih sati, a prema izračunu Tehničke službe tuženika, sajle su bile u uporabi jedva 400 radnih sati.

6. Dalje tijekom postupka, podneskom od 1. prosinca 2022., tuženik se protivio preinaci tužbe iz podneska tužitelja od 20. listopada 2022. Isticao je kako je tužitelj sve (novčane) transakcije u vezi predmetnog štetnog događaja okončao do kraja 2021., a tužbeni zahtjev preinačio je tek godinu dana kasnije - 20. listopada 2022. Osporavao je transakcije na koje je ukazivao tužitelj, a prema kojima je štetu po osnovi predmetnog štetnog događaja isplaćivao Privrednoj banci Zagreb d.d. Zagreb u čiju korist je vinkulirana polica osiguranja. Osporavao je vještačenje Fakulteta strojarstva i brodogradnje koje je tužitelj priložio u spis, a kojim je utvrđena visina štete na potonulom brodu. Tuženik je ukazivao na rješenje Lučke kapetanije Pula od 10. veljače 2021. kojim je naloženo osiguraniku tužitelja, Tehnomont-brodogradilište d.o.o., kao vlasniku broda u gradnji „Gradnja 110“ (naziva „Elisabeth Anne“), da brod

u gradnji koji je potonuo dana 9. veljače 2021. odmah izvadi iz mora. Međutim, protivno takvom nalogu, brod je ostao pod morem do 8. ožujka 2021. (punih 28 dana). Po donošenju rješenja Lučke uprave Pula od 10. veljače 2021., tuženik je obavijestio tužitelja o tome da je prikupio ponude ovlaštenih pružatelja usluga za vađenje broda te je ujedno dostavio podatke o uvjetima i rokovima iz prikupljenih ponuda. Međutim, dostavljene ponude tuženika tužitelj je odbio te je zatražio od tuženika da sam o svom trošku provede operaciju vađenja podrtine. Dakle, tužitelj nije postupio po nalogu Lučke kapetanije Pula od 10. veljače 2021., protivno rješenju i odredbama Pomorskog zakonika svoju obvezu pokušao je prenijeti na ovdje tuženika te je potonula podrtina ostala na dnu mora punih 28 dana. Prema tome, osiguranik tužitelja u obavljanju svoje profesionalne djelatnosti nije postupao pažnjom dobrog stručnjaka. Nadalje je isticao kako brod nije dotegljen u brodogradilište tuženika na zakonit način jer ga nije doteglio tegljač, već pomoćni brod, ribarica „Maurus“, koji prema saznanju tuženika nije registriran kao tegljač, nije imao registriranu posadu, niti kapetana, već se je radilo o radnicima društva Tehnomont-brodogradilište d.o.o. Podneskom od 10. ožujka 2023. dodatno je ukazivao na to da iz dostavljene Police osiguranja i pripadajućih Dodataka Polici osiguranja ne proizlazi da je Policom pokrivena šteta na brodu koji se izvan luke gradnje kretao tegljenjem, radi čega tužitelj nije bio obavezan isplatiti štetu, ali ju je ipak isplatio svojom voljom, a takva tužiteljeva volja ne može predstavljati obvezu za tuženika. Ukazivao je na odredbe Instrukcijskih klauzula koje se primjenjuju u konkretnom slučaju i iz kojih proizlazi da je predmet osiguranja GRADNJA 110-trup broda i njegovi strojevi, pokrivena osiguranjem dok se nalazi u brodogradilištu brodograditelja ili drugom prostoru brodograditelja unutar luke ili mjesta gradnje gdje se nalazi brodogradilište brodograditelja te tijekom prijevoza između tih lokacija. Tuženik i osiguranik tužitelja nisu isto brodogradilište niti brodograditelj, a niti je prostor tuženika prostor Tehnomont brodogradilišta Pula d.o.o., već je riječ o drugom brodogradilištu unutar luke Pula. Osim toga, za GRADNJA 110 osiguraniku tužitelja nije sukladno odredbama Pomorskog zakonika izdana dozvola za tegljenje na dan 8. veljače 2021. Ponavljao je kako niti jedan član uprave tužitelja nije bio prisutan prilikom dolaska broda u brodogradilište tuženika, nije nadgledao podizanje broda u gradnji, niti su radnici dotegljenog broda predali tuženiku isprave koje sadrže podatke nužne za provedbu postupka vađenja broda u gradnji i stavljanja na suhi dok. Isticao je kako je nesporno s tužiteljevim osiguranikom imao zaključen Ugovor o dizanju broda koji je bio sklopljen sukladno Općim uvjetima poslovanja tuženika. Osiguranik tužitelja dao je nalog o načinu dizanja broda tako da se dizanje obavlja kao na gradnji 109, a koje upute, odnosno plan dizanja su od strane osiguranika tužitelja upućene odgovornoj osobi tuženika (Robert Grbac) dana 5. srpnja 2019. Tuženik je postupao sukladno dostavljenom planu dizanja i nalogu Tehnomont brodogradilišta Pula d.d., a posao je obavio sukladno nalogu i pravilima struke pri tom poštujući sigurnosne procedure. Isticao je kako su osiguranik tužitelja i tuženik ugovorili kako je tuženik odgovoran za nastalu štetu ukoliko do iste dođe uslijed njegova grubog nemara (t.13.1 Općih uvjeta) te da ne postoji odgovornost tuženika u slučaju da do štete dođe uslijed gubitka stabilnosti, kao i da ga je naručitelj dužan upozoriti na okolnosti koje mogu utjecati na stabilnost ili predstavljaju bilo kakvu opasnost (t.13.4 Općih uvjeta). U tom kontekstu je isticao kako je povodom ove pomorske nesreće proveden postupak upravne istrage pomorske nesreće od strane Lučke kapetanije Pula te Lučka kapetanija nije tuženiku izdala prekršajni nalog, niti je podnijela optužni prijedlog, što ukazuje na to da nema krivnje niti odgovornosti tuženika za predmetnu pomorsku nesreću. Dalje je isticao (podneskom od 11. travnja 2023.) da je vađenje broda iz

mora predviđeno za dan 8. veljače 2021., dok su radovi na brodu bili predviđeni za dan 9. veljače 2021. jer su ti radovi mogli biti izvedeni tek nakon što brod bude izvađen iz mora, postavljen na suhi dok i pripremljen za radove. Prema tome, odgovornost za vodonepropusne otvorene poklopce/otvore u cijelosti je na tužiteljevom osiguraniku i njegovim zaposlenicima, koji protivno odredbama Zakona o obveznim odnosima i Pomorskog zakonika u svom radu nisu postupali s pažnjom dobrog stručnjaka, zbog čega je brod, nakon što je pao u more potonuo, umjesto da nastavi plutati. Predlagao je da sud odbije tužbeni zahtjev.

7. Tužitelj je podneskom od 4. travnja 2023. dodatno isticao da mu tuženikovi Opći uvjeti nisu dostavljeni uz ponudu za sklapanje Ugovora (o podizanju broda u gradnji), a osobito ne na hrvatskom jeziku te da zato ne obvezuju osiguranika tužitelja.

8. Sud je izveo dokaze uvidom u dokumentaciju u spisu te saslušanjem svjedoka Gordane Deranje, Seana Lisjaka, Mire Dajčića, Roberta Grbca i Tine Radolović. U postupku je proveden dokaz vještačenjem po vještacima brodstrojarske struke dipl. ing. Marinu Soriću koji je nalaz i mišljenje izradio u postupku osiguranja dokaza R1-21/21 i dipl. ing. Igoru Šikiću koji je nalaz i mišljenje izradio u postupku osiguranja dokaza R1-22/21 i u ovom postupku sukladno rješenju suda 12. kolovoza 2024. (stranica 587 spisa). Tijekom postupka saslušan je i prof. dr. sc. Smiljko Rudan koji je sudjelovao u izradi nalaz mišljenja vještaka s Fakulteta za strojarstvo i brodogradnju (koji je nalaz izrađen izvan ovog sudskog postupka).

9. Na temelju savjesne i brižljive ocjene svakog dokaza zasebno i svih dokaza zajedno, kao i na temelju rezultata cjelokupnog postupka (čl. 8. Zakona o parničnom postupku – „Narodne novine“ broj 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 2/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11 i 148/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22; dalje: ZPP), sud je utvrdio da je tužbeni zahtjev osnovan.

10. U ovoj pravnoj stvari nije sporno da je dana 8. veljače 2021. došlo do nesreće u brodogradilištu tuženika koja se desila uslijed puknuća sajle na brodskoj dizalici (tzv. travel liftu) na kojoj se nalazio brod u gradnji oznake „Gradnja 110“ u vlasništvu osiguranika tužitelja (Tehnomont – Brodogradilište Pula d.o.o.) i koji je brod, uslijed puknuća sajle, pao u more te se pramcem podvukao ispod plutajućeg doka. Nesporno je i da je brod u potpunosti potonuo 9. veljače 2021. te je 8. ožujka 2021. izvađen iz mora. Nesporno je i da je tužitelj osiguratelj broda u gradnji „Gradnja 110“.

11. Sve ostale pravno relevantne činjenice su sporne pa je tako sporna tužiteljeva aktivna legitimacija, odgovornost za štetu te u tom smislu je li za štetu odgovoran tužiteljev osiguranik ili tuženik te postoji li doprinos tužiteljevog osiguranika ili tuženika u nastanku štete. Sporna je i visina štete.

12. Tuženikov prigovor nedostatka aktivne legitimacije nije osnovan. Naime, u konkretnom slučaju tužitelj je osiguratelj broda u gradnji „Gradnja 110“ u vlasništvu Tehnomont - brodogradilište Pula d.o.o. Pula, prema polici osiguranja broj 061707000223 i Dodacima toj polici (stranica 28 do 30 spisa). Tužbeni zahtjev tužitelj temelji na činjenici prema kojoj je izvršio isplatu naknade štete po polici svom osiguraniku, tj. u konkretnom slučaju Privrednoj banci Zagreb d.d. Zagreb u čiju je korist polica vinkulirana (stranica 28 spisa), a dijelom i trgovačkom društvu koje je

vadilo plovilo iz mora (Alimar Skiper Sistemi d.o.o.) na ime troškova vađenja (stranica 11 i 12 spisa). Tužiteljeva aktivna legitimacija zato se temelji na zakonskoj subrogaciji iz čl. 723. st. 1. Pomorskog zakonika („Narodne novine“ broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19; dalje: PZ). Tužitelj može zatražiti ispravu o ustupanju prava iz police osiguranja (čl. 723. st. 3. PZ-a), međutim, navedeno nije pretpostavka za subrogaciju u pravni položaj osiguranika (tj. banke u konkretnom slučaju u čiju je korist polica vinkulirana). Isto tako, neosnovano tuženik upire na vinkulaciju police osiguranja (kao razlog nedostatka aktivne legitimacije). Ovdje je tužitelj osiguratelj koji traži od tuženika kao štetnika (regresnu) isplatu iznosa naknade štete i troškova isplaćenih na temelju ugovora o osiguranju pa činjenica prema kojoj je polica vinkulirana u korist banke nije ni u kakvoj vezi s tužiteljevom aktivnom legitimacijom. Što se tiče tuženikovih prigovora vezanih uz pokriće štete prema mjestu nastanka šetnog događaja i s tim u vezi upiranje na Institutske klauzule za osiguranje brodova u gradnji od 1. lipnja 1988. (stranica 225 do 245 spisa), napominje se da su ti prigovori bez utjecaja na činjenicu prema kojoj je tužitelj isplatom naknade iz osiguranja stupio u pravnu poziciju svog osiguranika. Naime, tužitelju (očito) nije bilo sporno je li predmetna šteta u pokriću po polici ili nije te je štetu isplatio i na taj način je ušao u pravnu poziciju osiguranika. To je dovoljno za njegovu aktivnu legitimaciju potraživati isplaćeni iznos od štetnika. Osim toga, tužitelj i njegov osiguranik su Sporazumom o namirenju od 27. svibnja 2021. (stranica 152 i 153 spisa) potvrdili stupanje tužitelja u pravnu poziciju osiguranika (čl. 3. st. 2. Sporazuma o namirenju).

13. Što se tiče naravi vrste odgovornosti u ovom slučaju, ovaj sud smatra da se u konkretnom slučaju radi o šteti od opasne stvari. Naime, dizalica na čijim je sajlama visilo plovilo težine 314,08 tona (prema utvrđenju vještaka Šikića), širine 7,6 m i dužine 26 m, predstavlja opasnu stvar. Naime, odredbe Zakona o obveznim odnosima („Narodne novine“ broj 35/05, 141/08, 29/18, 126/21; dalje: ZOO) ne određuju što se smatra opasnom stvari ili opasnom djelatnosti, međutim, odgovor na to pitanje zauzela je sudska praksa prema kojoj se opasnom stvari treba smatrati svaka ona stvar, pokretna ili nepokretna, kod koje položaj ili uporaba, svojstvo ili samo postojanje znači određenu opasnost za okolinu tako da mora biti nadgledana i upotrebljavana s osobitom pozornošću. U ovom slučaju, dizalica koja se upotrebljava radi podizanja plovila, koje visi na dizalici, predstavlja povećanu opasnost za okolinu upravo iz razloga koji se i ostvario u konkretnom slučaju, a to je pad plovila s dizalice koji osim imovine, može ugroziti i ljudske živote.

14. Šteta nastala u vezi s opasnom stvari, odnosno opasnom djelatnošću smatra se da potječe od te stvari, odnosno djelatnosti, osim ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete (čl. 1063. ZOO-a). Za štetu od opasne stvari odgovara njezin vlasnik, a za štetu od opasne djelatnosti odgovara osoba koja se njome bavi (čl. 1064. ZOO-a). Prema tome, a kako je vlasnik dizalice s koje je palo plovilo osiguranika tužitelja (nesporno) tuženik te je do šetnog događaja došlo na području brodogradilišta tuženika, postoji pretpostavljena objektivna odgovornost ovdje tuženika. Dakle, tuženik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da šteta potječe od nekog nepredvidivog uzroka koji se nalazio izvan stvari, a koji se nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti (čl. 1067. st. 1. ZOO-a), ako dokaže da je šteta nastala isključivom radnjom oštećenika ili treće osobe koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti (čl. 1067. st. 2. ZOO-a) ili ako je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete (čl. 1067. st. 3. ZOO-a). Ovdje se dodaje da tuženik u ovom postupku nije dokazao da je s osiguranikom tužitelja ugovorio primjenu Općih uvjeta

remontnog brodogradilišta, navoza i popravaka (stranica 326 do 332 spisa) kojima bi (eventualno) bila isključena tuženikova odgovornost u obavljanju poslova podizanja broda i drugih poslova koje su dogovorili. Naime, tužitelj je osporio primjenu predmetnih Općih uvjeta, isticao je kako ih njegov osiguranik nije nikada zaprimio te da se radi o Općim uvjetima na engleskom jeziku (pa da ga i zato ne mogu obvezivati). Tuženik nije ni tvrdio suprotno pa je sukladno odredbi čl. 219. st. 1. ZPP-a u vezi sa čl. 295. st. 5. ZOO-a utvrđeno da se ti Opći uvjeti u konkretnom slučaju ne primjenjuju u ocjeni tuženikove odgovornosti.

15. Radi utvrđenja činjenice uzroka pada plovila u more, provedeno je osiguranje dokaza u predmetu ovog suda poslovni broj R1-21/21 u kojem je, nakon provedenog uviđaja dana 22. veljače 2021., sudski vještak Marino Sorić izradio nalaza i mišljenje. Sud je izvršio uvidu navedeni spis te je u ovom postupku proveden dokaz usmenim iznošenjem nalaza i mišljenja vještaka Sorića. Iz njegovog nalaza proizlazi da je u konkretnom slučaju plovilo Novogradnja 110 palo s dizalice uslijed puknuća sajle koja se nalazila na krmenom dijelu broda (desno) na mjestu gdje se nalaze češljevi 3 i 3F (nosači sajli). Dizalica je imala ukupno četiri čelične sajle i dvanaest platnenih (tzv. braga), a uslijed puknuća jedne čelične sajle (poput onih na slikama 22 i 23 nalaza, na stranici 89 spisa), došlo je do pada češljeva oznake 3 i 3 F (nosača sajli) te do gubitka oslonca broda na krmi lijevog boka nakon čega je uslijedilo nekontrolirano naginjanje broda na desni bok i u konačnici, do pada broda u more na način da se brod pramcem podvukao ispod plutajućeg doka (zaglavio je pod plutajućim dokom, kao što je vidljivo iz fotografija na stanicama 25 i 26 spisa), kako je to pojasnio vještak na ročištu održanom 21. rujna 2023. Vještak Sorić je utvrdio i da je uslijed puknuća čelične sajle i zbog iznenadnog dodatnog naprezanja, došlo do loma preostalih 12 komada platnenih sajli (braga). Sud je prihvatio navedena utvrđenja vještaka jer su ista utemeljena na stručnom znanju, logična, jasno obrazložena i sačinjena na temelju neposrednog opažanja vještaka te su potkrijepljena ispravama u spisu. Vještakov zaključak o puknuću sajle kao neposrednom uzroku pada broda u more s dizalice podudaran je Izvješću o pregledu štete sastavljenom od strane tužitelja (stranica 13 do 19 spisa), kao i zapisniku o štetnom događaju na brodu (stranica 440 spisa) koji je potpisan od strane Tehnomont brodogradilišta d.o.o. Pula i ovdje tuženika. Prema tome, sud je utvrdio da je neposredan uzrok pada broda s travel lifta bio puknuće sajle dizalice pa odgovornost za pad broda, s obzirom na navedene okolnosti, prema pravilima o objektivnoj odgovornosti snosi tuženik kao vlasnik dizalice. Pri tom se napominje da na tuženikovu (ne)odgovornost ne može utjecati činjenica je li dizalica (zajedno s čeličnim sajlama i platnenim bragama) bila održavana na odgovarajući način ili nije. Naime, tuženikova objektivna odgovornost proizlazi iz činjenice prema kojoj je on vlasnik dizalice, a te se odgovornosti može osloboditi samo u prethodno navedenim zakonom propisanim slučajevima (čl. 1067. ZOO-a), ali ne i (eventualno) dokazujući da je dizalicu pravilno i pravovremeno održavao. Navedeno bi bilo relevantno da se tuženikova odgovornost cijeni prema općim pravilima o odgovornosti za štetu (po osnovi krivnje) što ovdje nije slučaj. Zbog navedenog, sud nije posebno cijenio nalaz i mišljenje vještaka Sorića u dijelu koji se tiče održavanja same dizalice.

16. Tuženik je osporavao svoju odgovornost za pad broda ističući (među ostalim) kako ga je tužiteljev osiguranik propustio obavijestiti o točnoj težini broda u gradnji, vrsti i rasporedu balasta, količini i težini utočenog goriva (podnesak od 6. rujna 2021.), odnosno kako je tuženik postupio sukladno planu dizanja broda kojeg je

dobio od tužiteljevog osiguranika, a prema kojem planu se dizanje trebalo obaviti kao na novogradnji 109 (na kojoj je tuženik prije novogradnje 110 obavljao završne radove) te je u tom smislu navodio da je došlo do pomaka stabilnosti i pomicanja težišta broda – novogradnje 110 za koju je tuženik dobio isti plan dizanja kao i za novogradnju 109. Drugim riječima, tuženik je tvrdio da je plan dizanja broda trebao biti drugačiji s obzirom na preinake i dodatne radove na brodu (koji nisu izvedeni na novogradnji 109 prije podizanja) pa da postoji odgovornost tužiteljevog osiguranika zbog predaje netočnog plana dizanja broda. O tome je li tuženik podigao brod sukladno podacima o težištu broda (dobivenim od strane tužiteljevog osiguranika) te jesu li podaci o težištu broda utjecali na pad broda s dizalice mišljenje je dao sudski vještak Igor Šikić. Prema nalazu i mišljenju vještaka Šikića, Gradnja 110 dizana je prema planu dizanja identičnom planu dizanja za Gradnju 109. Gradnja 109 podignuta je bez vitla i rolera koji su bili ugrađeni samo na Gradnji 110 prije dizanja. Vještak je utvrdio da je tuženik bio upoznat s rasporedom balasta jer ni u prvom niti u drugom brodu balast nije bio ugrađen, odnosno Gradnja 110 dotegljena je u brodogradilište tuženika upravo iz razloga da joj se ugradi balast. Tuženik je bio upoznat sa svim opterećenjima, uključujući ugrađeno vitlo i rolere koji su navedeni u planu dizanja. Prema mišljenju vještaka jedan vinč i tri rolera koji su bili ugrađeni na Gradnji 110 svojim položajem i masom nisu mogli ugroziti stabilitet dizanja gradnje 110 niti su mogli predstavljati razlog pucanja sajle. Vještak je naveo kako je deklarirana težina Gradnje 110 iznosila 260 tona, a sa uključenim vinčem i rolerima ukupno 314,08 tona. Kako je travel lift Cimolai MBH (dizalica) kojim je podizan brod nosivosti 500 tona te je bio opremljen bragama nosivosti 384 tone, radilo se o dizalici dovoljne nosivosti da podigne brod mase 314,08 tone. Vještak je zaključio da je tuženik podigao brod „Gradnja 110“ sukladno podacima o težištu broda koji nisu utjecali na pad broda s dizalice. Sud je u cijelosti prihvatio navedeni zaključak vještaka Šikića jer je isti utemeljen na relevantnim ispravama koje se nalaze u spisu te ispravama koje je vještak pribavio od tuženika i osiguranika tužitelja i koje je dostavio uz nalaz (poput općeg plana gradnje 109 i 110, podataka o nosivosti travel lifta, plana dizanja gradnje 109 i 110 i dr.). Stranke nisu imale primjedbi na nalaz i mišljenje vještaka u ovom dijelu pa kako je isto sastavljeno na temelju relevantnih isprava te je vještak dao odgovarajuće, logično obrazloženje za svoje zaključke, sud nije imao razloga posumnjati u ispravnost zaključaka vještaka. Prema tome, a kako podaci o težištu broda nisu utjecali na pad broda s dizalice, zbog navedenih razloga prigovor (su)odgovornosti osiguranika tužitelja ocijenjen je (također) neosnovanim.

17. Bez utjecaja su na odgovornost tužiteljevog osiguranika tuženikovi prigovori prema kojima brod nije imao dozvolu za tegljenje (prilikom dolaska u brodogradilište tuženika), odnosno upiranje na ostale nezakonitosti prilikom teglja (posada). Navedeno zato jer do štetnog događaja nije došlo za vrijeme tegljenja broda pa između eventualnih nezakonitosti teglja i nastale štete nema uzročno posljedične veze.

18. Drugo je pitanje postoji li odgovornost tužiteljevog osiguranika ili njegov doprinos u nastanku štete zbog potonuća broda. U odnosu na navedeno, napominje se da je u postupku utvrđeno da su na potonulom brodu otvori na glavnoj palubi nađeni u položaju otvoreno (teretno grotlo, komunikacijsko grotlašce, tri vertikalna nepropusna otvora, nepropusni otvor na glavnoj palubi, komunikacijsko grotlašce i usis ventilacije strojarnice). Isto tako, utvrđeno je da su u otvorenom položaju pronađeni i ventili (vatrogasni ventili i odzračni ventili). Navedene činjenice utvrđene

su u postupku osiguranja dokaza koji se vodio pred ovim sudom pod poslovni brojem R1-22/21 i u kojem postupku su navedene činjenice utvrdili ovlašteni ronionci obrta „Podvodni radovi Ploče“ koji su, zajedno s vještakom Igorom Šikićem pristupili uviđaju na licu mjesta u brodogradilištu tuženika, nakon potonuća broda. Ta su utvrđenja potkrijepljena relevantnim fotografijama (stranica 14 do 17 nalaza vještaka Šikića). Iz nalaza i mišljenja vještaka Šikića od 2. ožujka 2021. izrađenog u predmetu R1-22/21, kojeg je obrazložio na ročištu održanom pred ovim sudom 21. rujna 2023. proizlazi da do potonuća broda ne bi došlo u tako kratko vrijeme (odmah slijedećeg jutra nakon pada broda) da su otvori na brodu bili zatvoreni. Naime, more bi prema zaključku vještaka u tom slučaju prodiralo u brod kroz dulji vremenski period. Prema mišljenju vještaka, poklopci na brodu trebali su biti zatvoreni prije nego što je brod napustio brodogradilište osiguranika tužitelja (radi sprječavanja ulaska vode u brod ako dođe do većih valova i u slučaju poniranja broda kroz valove) te je obveza broдача koji vodi brod na tegljenje da otvori zatvori. Navedena pravila predstavljaju pravila brodograđevne i pomorske struke kako je to pojasnio vještak. Osim zatvaranja predmetnih otvora prilikom tegljenja broda, pravila struke obuhvaćaju i pregled otvora prije podizanja broda iz mora. Naime, prema mišljenju vještaka Šikića i tužitelj je, koristeći dužnu pažnju (pažnju dobrog stručnjaka), bio dužan provjeriti jesu li otvori na brodu zatvoreni s time da se vizualnim pregledom moglo utvrditi jesu li otvori na palubi otvoreni ili zatvoreni (što je potvrdio vještak Šikić). Mišljenje vještaka upućuje na daljnji zaključak o tome da su i oni koji su zaduženi za upravljanje brodom dizalicom, koristeći dužnu pažnju, trebali običi brod i utvrditi jesu li svi otvori zatvoreni. U odnosu na navedeno, napominje se da je vještak Šikić stručna osoba, dipl. ing. brodogradnje, s radnim iskustvom u brodogradilištu „3. maj“ (kako je to naveo na održanom ročištu) i jedriličar (što također proizlazi iz njegovog iskaza na održanom ročištu) te je prema shvaćanju ovog suda kompetentan dati mišljenje (i) o pravilima i običajima brodograđevne struke i u tom smislu ukazivati na okolnosti koje čine dužnu pažnju u obavljanju te struke. Prema tome, a kako otvori na brodu nisu zatvorili ni tužiteljev osiguranik, niti tuženik prije podizanja broda iznad morske razine, prema shvaćanju ovog suda, navedene okolnosti upućuju na zaključak prema kojem su oboje pridonijeli nastanku štete nastale uslijed prodora vode u more. Tužitelj zato jer je kao broдар bio dužan zatvoriti otvori prije tegljenja ili (najkasnije) u trenutku dolaska broda u brodogradilište tuženika (te eventualno upozoriti tuženika na to da otvori nisu zatvoreni), a tuženik zato jer je kao osoba zadužena za podizanje broda iz mora po pravilima struke i brodograditeljskim običajima, prije dizanja broda bila dužna provjeriti jesu li otvori na brodu zatvoreni. Naime, korištenje dužne pažnje (dobrog stručnjaka) obuhvaća i predviđanje radnog procesa i s tim u vezi određenih situacija koje su, neovisno o tome što se ne događaju uobičajeno, ipak moguće baš kao što je bio i ovaj nesretni slučaj. Korištenje pažnje dobrog stručnjaka obuhvaća i poduzimanje mjera predostrožnosti kojima bi se mogao spriječiti nastanak štetnog događaja. Dakle, otvorena grotla (i drugi otvori na brodu) razlog su naplavlivanja broda i njegovog brzog potonuća unutar nekoliko sati za što su odgovorni i tužiteljev osiguranik i tuženik.

19. U odnosu na činjenicu prema kojoj tužiteljev osiguranik nije odmah (u najkraćem mogućem roku) postupio sukladno rješenju Lučke kapetanije Pula od 10. veljače 2021. kojim mu je naloženo vađenje broda novogradnja 110 iz mora, s rokom vađenja odmah (stranica 338 spisa), već je vađenje broda izvršeno 28 dana poslije, napominje se da je na tužiteljevom osiguraniku odgovornost za to što je brod izvučen iz mora tek 19. ožujka 2021. Naime, tužiteljev osiguranik se u tom dijelu ne može

osloboditi odgovornosti ističući kako je slao ponude svom osiguratelju (ovdje tužitelju) te da je tužitelju trebalo vremena za odabir najpovoljnije ponude s obzirom na to da je tužitelj platio uslugu dizanja plovila. Naime, iz isprava u spisu proizlazi da je Jadranski pomorski servis d.d. Rijeka već 10. veljače 2021. (stranica 269 spisa) dao ponudu za dizanje broda, a uslijedile su i ponude od 18., 22. i 23. veljače 2021. (stranica 359 do 363 spisa). Tužiteljev osiguranik ne može prebacivati odgovornost po ovoj osnovi na tuženika kako je to činio (stranica 270 spisa) jer je obveza vađenja broda iz mora bila njegova zakonska obveza sukladno odredbi čl. 840. n Pomorskog zakonika („Narodne novine“ broj 181704, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15 i 17/19; dalje: PZ). U tom kontekstu se ističe da je dugotrajan ostanak broda pod morem mogao pridonijeti povećanju štete. Navedeno proizlazi iz nalaza i mišljenja Fakulteta strojarstva i brodogradnje izrađenog izvan ovog postupka (koji je dokaz dopušten i sud ga je cijenio kao i svaki drugi dokaz u ovom parničnom postupku) iz kojeg proizlazi da je korozivno djelovanje morske vode na konstrukciju, opremu i ostale dijelove broda kumulativno i progresivno te da je brod pod morem stajao 28 dana što je razdoblje visoke izloženosti korozivnom djelovanju. Iz nalaza vještaka s Fakulteta za strojarstvo i brodogradnju proizlazi da je motor broda u tim okolnostima potrebno izvući iz mora što prije, a kako bi se proveo postupak hitne sanacije (kojeg su detaljno opisali) uslijed koje može, ali i ne mora doći do povratka motora u funkcionalnost. Vještak Smiljko Rudan koji je sudjelovao u izradi predmetnog nalaza i mišljenja vještaka s Fakulteta strojarstva i brodogradnje je na ročištu pred ovim sudom održanom 11. rujna 2024. pojasnio kako je brod potrebno čim prije izvaditi iz mora kad potone, što nije uvijek jednostavno jer nakon kratkog vremena počinju problemi s elektronikom, hidraulikom, izolacijom te dolazi do uništenja drva. Prema mišljenju ovog vještaka motor bi se eventualno mogao spasiti ako bi se izvadio u kratkom roku, do 4 sata (što predstavlja kritično vrijeme za spašavanje motora), s time da je naglasio kako postoje (dodatni) problemi u vađenju motora, a jedan od tih problema je taj da se brod mora rezati kako bi se motor mogao izvaditi van. Da je brod izvađen prije, ne bi nastala korozija posvuda te bi se jedan dio broda mogao oprati. Ovaj vještak je također naveo da kada brod potone dolazi do totalne štete uslijed nepoduzimanja brze reakcije. U tom kontekstu očitovao se i vještak Šikić koji je u svom usmenom nalazu na ročištu održanom 21. rujna 2023. naveo kako bi se metalna oprema i motor mogli spasiti neovisno o tome što je brod bio potopljen, ali da se spasiti ne bi mogli i kablovi koji se u slučaju dodira s vodom uvijek moraju mijenjati. Ovaj vještak je dodatno naveo i kako se brod (prema njegovom stručnom znanju i iskustvu) mogao izvaditi unutar nekoliko dana (dan ili dva), a s obzirom na stanje na hrvatskom tržištu vezano za obavljanje takvih poslova, a navedeno proizlazi i iz činjenice prema kojoj je postojala ponuda za dizanje broda već 10. veljače 2021. godine (stranica 269 spisa). Mišljenje vještaka Šikića i vještaka Rudana u pogledu vremena potrebnog za eventualno spašavanje određenih dijelova broda u slučaju potonuća međusobno je podudarno, oba mišljenja su jasno obrazložena, stručna te sud nije imao razloga sumnjati u njihovu ispravnost. U suštini, oba stručnjaka su zaključila da su se određeni dijelovi broda mogli spasiti u slučaju promptnog vađenja broda iz mora (poput motora, metalnih dijelova), dok su određeni dijelovi broda uništeni odmah nakon dodira s vodom (poput električnih i elektroničkih dijelova, kabela), a što je životno i logično. Niti jedan vještak nije mogao decidirano reći koja bi se oprema (izvjesno) spasila u slučaju ranijeg vađenja broda iz mora. U tom smislu se vještak Šikić jasno izrazio navodeći da se ne može reći uništi li se neka stvar na brodu odmah uslijed prodora mora ili je potrebno izvjesno vrijeme da se uništi i koliko je vremena potrebno. Načelno, takav zaključak proizlazi i iz iskaza

vještaka Rudana. S obzirom na navedeno, u ovom postupku nije bilo moguće utvrditi u kojoj je mjeri činjenica prema kojoj je brod ostao u moru 28 dana doprinijela nastalim oštećenjima, a posljedično i visini štete na brodu. Navedeno zato jer nije bilo moguće utvrditi koji bi se dijelovi broda (izvjesno) spasili, a koji ne da je brod ranije izvađen iz mora. Dakle, zaključno, brod je uslijed odgovornosti tužiteljevog osiguranika bio pod morem 28 dana, a štetu koja je nastala uslijed tog propusta nije moguće utvrditi, niti je moguće utvrditi koji dio (te) štete potječe od propusta oštećenika (osiguranika tužitelja).

20. S obzirom na sve navedeno, a uvažavajući činjenice koje je sud na temelju izvedenih dokaza utvrdio u ovom postupku i to:

- da je tuženik odgovoran za pad broda s dizalice, a posljedično tome i oštećenja nastala uslijed pada,
- da su tužitelj i osiguranik i tuženik oboje odgovorni za prodor mora u brod zbog otvora na brodu u položaju „otvoreno“ u vrijeme pada broda s dizalice,
- da su tužitelj i osiguranik i tuženik oboje odgovorni za potonuće broda uslijed otvora na brodu u položaju „otvoreno“,
- da je tužitelj i osiguranik odgovoran za (neutvrdivu) štetu koja je nastala uslijed dugotrajnog ostanka broda u moru,

sud je ocijenio da postoji isključiva odgovornost tuženika za štetu nastalu uslijed pada broda, ali i doprinos tužiteljevog osiguranika za štetu nastalu uslijed prodora mora u brod i onu nastalu uslijed potonuća. Kako se u ovom postupku nije moglo utvrditi koji dio te štete (od prodora mora i potonuća) potječe od propusta oštećenika (osiguranika tužitelja), a posljedično tome i njegov doprinos šteti, sud je taj doprinos odmjerio po slobodnoj ocjeni u skladu s odredbom čl. 223. st. 1. ZPP-a te je doprinos tužitelja za štetu nastalu naplavlivanjem i potonućem broda utvrdio u omjeru od 50 % vodeći računa o tome da ne bi bilo te štete da brod nije pao sa dizalice (isključiva odgovornost tuženika), a s druge strane i o propustima obiju strana koji su propusti doveli do naplavljenja broda i njegovog potonuća te propustima tuženika zbog nevađenja broda iz mora narednih 28 dana. Dakle, tuženik je tužitelju dužan naknaditi cjelokupnu štetu nastalu uslijed pada broda s dizalice te 50% štete nastale uslijed prodora mora u brod i potonuća.

21. Visinu štete sud je utvrdio uzimajući u obzir nalaz i mišljenje vještaka Šikića koji je utvrdio visinu štete uslijed pada broda (šteta na pramcu) u visini od 12.029,00 eura, a koja je šteta bila neznatna u odnosu na cjelokupnu nastalu štetu na brodu. Tu visinu štete (u njenoj ukupnosti) nastalu uslijed potonuća broda utvrdili su vještaci s Fakulteta za strojarstvo i brodogradnju, a koji su štetu na brodu utvrdili u ukupnom iznosu od 21.134.317,61 kn (stranica 188 spisa). Sud je u cijelosti prihvatio nalaze vještaka i u dijelu koji se tiče utvrđene visine štete na brodu (kako cjelokupne štete utvrđene od strane Fakulteta tako i štete nastale kao posljedice pada broda s travel lifta) jer su njihovi izračuni utemeljeni na relevantnoj dokumentaciji (koje su vještaci sa Fakulteta za strojarstvo i brodogradnju popisali na stranicama 2 i 3 svog nalaza – stranica 179 i 180 spisa, dok je vještak Šikić dao detaljno obrazloženje utvrđenih oštećenja na pramcu u privitku 14 svog nalaza – stranica 652 i 653 spisa). Dodatno, vještaci su svoja utvrđenja u vezi visine štete na brodu pojasnili na ročištima prilikom usmenog iznošenja nalaza i mišljenja te su njihova pojašnjenja bila logična i jasna, a ni stranke, u suštini, nisu imale primjedbi na tako utvrđenu visinu štete na plovidu. Da je tužitelj tu štetu i isplatio proizlazi kako iz Sporazuma o namirenju sklopljenog između tužitelja i njegovog osiguranika (stranica 152 spisa) kojim su stranke

Sporazuma utvrdile da je tužitelj platio iznos od 936.000,00 kn za troškove vađenja broda društvu ALIMAR SKIPER SISTEMI d.o.o. Zadar, kao i PDV po izdanom računu u visini od 234.000,00 kn, da je isplatio Privrednoj banci Zagreb d.d. Zagreb (u čiju je korist polica vinkulirana) avansno iznos od 500.000,00 kn te da se obvezao isplatiti i daljnjih 21.954.737,27 kn, a da je te isplate zaista izvršio proizlazi i iz potvrda o izvršenom nalogu na stranicama 155 i 156 spisa te na stanicama 11 i 12 spisa čiju vjerodostojnost tuženik nije osporavao te je sud predmetne isprave prihvatio kao izvjestan dokaz izvršenih isplata.

22. Slijedom navedenog, a s obzirom na to da visina štete koja je nastala na brodu prelazi iznos od 20.000.000,00 kn (2.654.456,17 eura) te uvažavajući činjenicu prema kojoj je tužitelj u ovoj parnici zatražio isplatu iznosa od ukupno 2.936.000,00 kn tj. 393.257,68 eura prema preinačenoj tužbi iz podneska od 20. listopada 2022. (koju mu je preinaku sud dopustio na ročištu održanom 12. travnja 2023.), tužbeni zahtjev je u cijelosti prihvaćen jer je isti postavljen u iznosu višestruko manjem od nastale štete i u iznosu koji je višestruko manji od onog koji bi pripao tužitelju da je uzet u obzir njegov doprinos nastanku štete uslijed prodora mora i potonuća broda koji obuhvaća svu štetu preko 12.029,00 eura (na pramcu broda). Zato je tužbeni zahtjev ocijenjen osnovanim sukladno odredbi čl. 965. st. 1. ZOO-a u vezi sa čl. 723. st. 1. PZ-a te je prihvaćen u cijelosti (točka I. izreke presude). Tužbeni zahtjev prihvaćen je u valuti euro sukladno Zakonu o uvođenju eura kao službene valute u Republici Hrvatskoj („Narodne novine“ broj 57/22). Odluka o zakonskoj zateznoj kamati temelji se na odredbi čl. 1086. ZOO-a, čl. 29. st. 1. i 2. ZOO-a. Kamata teče od dana nastanka štete, odnosno u konkretnom slučaju od dana nakon dana izvršenih plaćanja štete od strane tužitelja (stranica 11, 12 i 156 spisa). Podredno, napominje se da je sud sve relevantne činjenice u ovom postupku utvrdio da temelju isprava u spisu i nalaza i mišljenja vještaka slijedom čega, nije posebno cijenio iskaze svjedoka (koji načelo potvrđuju ono što je navedeno u dokumentaciji).

23. Odluka o troškovima postupka (točka II. izreke presude) donesena je primjenom odredbe čl. 154. st. 1. i 5. i čl. 155. st. 1. ZPP-a. Tužitelj ima pravo na naknadu troškova postupka u iznosu od po 5.860,00 eura za sastav podneska od 18. listopada 2022., 31. ožujka 2023. i 16. siječnja 2025. (Tbr. 8. t. 1. u vezi sa T.br. 7. t. 1. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika - „Narodne novine“ broj 138/23; dalje: Tarifa) te za pristup ročištima od 12. travnja 2023., 19. rujna 2023., 21. rujna 2023., 20. ožujka 2024., 11. rujna 2024., 4. travnja 2025. (Tbr. 9. t. 1. Tarife), pripadajući PDV u visini od 13.185,00 eura (Tbfr. 42. Tarife), te trošak sudske pristojbe u iznosu od 663,61 eura na tužbu i na presudu, odnosno ukupno 67.252,22 eura. O kamatama na trošak parničnog postupka odlučeno je sukladno odredbi čl. 151. st. 3. ZPP-a u vezi sa čl. 29. st. 2. ZOO-a.

24. U odnosu na trošak pristupa ročištu od 26. listopada 2022. koji trošak je tuženik zatražio po načelu krivnje napominje se da je odredbom čl. 156. st. 1. ZPP- a propisano da je stranka dužna neovisno o ishodu parnice nadoknaditi protivnoj strani troškove koje je uzrokovala svojom krivnjom ili slučajem koji se njoj dogodio. S obzirom na to da je tužitelj dostavio u spis podnesak od 20. listopada 2022. kojim je preinačio tužbu na način da je povećao tužbeni zahtjev šest dana prije ročišta, da je taj podnesak predan tuženiku na ročištu održanom 26. listopada 2022. te da sadržaj predmetnog podneska upućuje na potrebu suprotne strane da se na isti očituje (jer se radi o povećanju tužbenog zahtjeva) zbog čega je ročište i odgođeno, prema

shvaćanju ovog suda, troškove predmetnog ročišta dužan je tuženiku naknaditi tužitelj, neovisno o konačnom uspjehu u parnici jer je zbog tužiteljevog postupanja predmetno ročište odgođeno. Zato je tuženiku za pristup tom ročištu odmjerjen trošak u visini od 5.860,00 eura sukladno čl. 156. st. 1. ZPP-a u vezi sa Tbr. 9. t. 1. Tarife (točka III. izreke).

25. Sud nije tužitelju odmjerio troškove vještačenja u visini od 1.000,00 eura jer te troškove nije platio tužitelj već tuženik. Također, tužitelju nije odmjerjen trošak za sastav podneska od 10. siječnja 2023. u visini od 5.860,00 eura jer se radilo o podnesku kojim je zatražio odgodu ročišta pa takav podnesak nije bio potreban za vođenje ove parnice u smislu odredbe čl. 155. st. 1. ZPP-a. Zato je odlučeno kao u točki IV. izreke.

U Rijeci 23. svibnja 2025.

Sutkinja  
Ema Brdovčak

#### UPUTA O PRAVNOM LIJEKU:

Protiv ove presude stranke su ovlaštene izjaviti žalbu u roku od 15 dana od dana primitka pisanog otpravka presude odnosno od dana objave presude ako uredno pozvana stranka nije pristupila na ročište za objavu. Žalba se podnosi Trgovačkom sudu u Rijeci, a o žalbi odlučuje Visoki trgovački sud Republike Hrvatske.

Broj zapisa: **9-30877-ef682**

Kontrolni broj: **03286-e1af9-44074**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan sljedećim certifikatom:  
CN=EMA BRDOVČAK, L=RIJEKA, O=TRGOVAČKI SUD U RIJECI, 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, **Trgovački sud u Rijeci** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.