

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Prvostepena presuda br.IV-P-942/71
od 14.II 1972.

Vijeće: Gabro Badovinac, dr Emilio Pallua, dr Đuro Vranešić

Nasukanje broda u prostoru brodogradilišta - Brodogradilište nije odgovorno za štetu koja nastane brodu nasukanjem prilikom izlaska iz brodogradilišta u brodogradilišnom vodenom prostoru, ako je zapovjednik imao mogućnost da sazna potrebne podatke o relevantnim okolnostima luke i sam, odnosno pomoću pilota manevrirao izlaskom broda - Pod ovim okolnostima brodogradilište ne odgovara za rad pilota kojega ono nije dalo zapovjedniku - Zapovjednik ne smije pristupiti odsukivanju broda ako zna da će za kratko vrijeme nastupiti plima koja će bitno olakšati odsukivanje, a ne postoji za nasukani brod neposredno prijetuća opasnost

Prilikom izlaska iz brodogradilišta brod koji je u brodogradilištu bio popravljen nasukao se. Zapovjednik je odsukao brod pomoću remorkera, a brodar broda tuži brodogradilište za naknadu štete prouzrokovanu nasukanjem broda.

Tužitelj smatra da mu je tuženik dužan platiti odnosnu štetu s razloga jer je tuženi odredio vez na koji treba da se priveže brod, te da je brod bio uveden u bazen brodogradilišta po nalogu pilota, koji je bio u službi tuženoga, da tužitelj nije mogao raspolagati s točnim podacima o dubini gaza u bazenu, pa je stoga vez bio nesiguran, a za nesiguran vez i štetne posljedice takovog veza odgovoran je tuženi.

Tuženi se usprotivio tužbenom zahtjevu i istakao da tuženi ne odgovara za nastalu štetu jer je šteta posljedica postupka zapovjednika broda koji nije bio u skladu s događajem, a manevar isplovljenja, kako slijedi i iz brodskog dnevnika, nije izvršen na prikladan način, pa je šteta nastala bez krivnje tuženoga. Pilot broda prilikom uplovljenja i isplovljenja nije bio pilot brodogradilišta, a bio je u službi tužitelja. O dubini bazena tužitelj je mogao dobiti točne podatke od pilota komu je vez vrlo dobro poznat, a obzirom na gaz broda samo zapovjednik tužiteljeva broda mogao je odlučiti da li će uploviti u pristanište u bazenu tuženoga ili ne. Pilot je smatrao da je sporni vez siguran, pa je i doveo brod na taj vez, a zapovjednik broda u koliko je smatrao da vez nije pogodan i siguran mogao je odbiti privez broda na taj vez. Pitanje sigurnosti veza za određenu vrstu broda nije stvar tuženoga, nego zapovjednika broda, koji ima podatke o dubini bazena i obale kod priveza, kao i

podatke o gasu broda u određenom stanju opterećenosti. Konačna odluka da li će brod na određenom mjestu pristati ili ne pripada zapovjedniku broda, pa prema tome za eventualne štete koje nastanu na brodu zbog nepravilne odluke zapovjednikove tuženi ne odgovara. Ako je prilikom odlaska iz brodogradilišta došlo do kakve štete, odnosna šteta ima se pripisati propustima zapovjednika. Tuženi ističe da zapovjednik broda, kad je utvrdio prilikom isplovljenja da je brod nasjeo, nije postupao razumno; upravo odsukivanje broda kako ga opisuje tužitelj nerazumno je i ono je prouzročilo 99 % štete. Naime, zapovjednik broda trebao je najprije utvrditi uzroke nasjedanja, pa budući da nije postojalo nikakvo stanje nužde koje je iziskivalo hitne mjere, trebalo je čekati na dolazak veće vode, te bi se brod oslobodio od nasjedanja bez ikakve štete. Ističe da pojedini radovi koji se stavljaju na teret tuženoga nisu mogli biti posljedica oštećenja sjedanja na dno, već normalnog trošenja, jer je brod s oštećenjem koje je utvrđeno u luci Ploče neposredno nakon nasjedanja s takovim oštećenjem plovio punu godinu dana. Osim toga ističe tuženi da su odnosne štete osigurane, pa tužitelj može tražiti naknadu štete iz osiguranja.

Sud je odbio tužitelja s njegovim zahtjevom iz slijedećih razloga:

U smislu čl.8. Osnovnog zakona o iskorištavanju luka i pristaništa (Sl.list SFRJ, br.2/68) radna organizacija koja vrši iskorištavanje luke dužna je da se brine o izgradnji operativnih obala, lukobrana i potrebnih dubina u luci, kao i o njihovu održavanju u stanju koje zahtijeva javni saobraćaj i sigurnost plovnih objekata (st.1), te da omogući korištenje operativnih obala u luci prema njihovoj namjeni i u granicama raspoloživih kapaciteta (st.2).

Ispitujući spor obzirom na ovaj propis, a na osnovi provedenih dokaza i nesporno utvrđenih činjenica, sud je utvrdio da je tuženi kao radna organizacija koja vrši iskorištavanje odnosnog bazena, u koji je uplovio i gdje se privezao brod tužiteljev, postupao u skladu odredaba čl.8. Naime tužitelj u toku spora na izričiti zahtjev sudskog vijeća nije tvrdio, a niti dokazao da je tuženi za vrijeme boravka broda na privezu ili neposredno prije toga, poduzimao bilo kakove radove u bazenu koji bi u bilo kome pogledu upućivali da se promijenilo prijašnje stanje u pogledu dubine i stanja odnosnog bazena koje bi na bilo koji način ugrožavalo ili ugrozilo sigurnost plovnog puta, odnosno priveza.

Iz činjenice da je lučki pilot uveo brod na privez, gdje je brod boravio oko 2 dana na popravku, očito je da je

zapovjedniku broda i pilotu prilikom ulaska u bazenⁱ/privez, iz podataka koji stoje na raspolaganje u pogledu dubina luke zainteresiranim strankama, bilo jasno da je privez siguran. Kako za vrijeme priveza od strane tuženoga nije bio poduziman nikakav rad u odnosnom bazenu, očito je da eventualna promjena dubine, a s time u vezi i nasjedanje broda kritičnoga dana prilikom pokušaja izlaska iz bazena, nije nastala krivnjom ili propustom tuženoga, pa se ni eventualno nasjedanje broda ne može pripisati propustu ili krivnji tuženoga. Očito je da je u toku boravka broda na odnosnom privezu bilo dvije ili više plima i oseka, pa je očito i to da je u času odvezivanja i pokušaja izlaska broda iz pristana brod lagano nasjeo uslijed velike oseke. Ove činjenice, tj. da je brod nasjeo u času odvezivanja jasno su i određeno upisane u brodskom dnevniku. Međutim u brodskom dnevniku zapovjednik nije naveo poduzete mjere i radnje, a niti stanje vremena i vremenskih prilika u času utvrdjenja nasjedanja. Ima se uzeti obzirom na to da su prilike bile normalne i da brodu nije prijetila nikakova opasnost. Ako je zapovjednik broda dakle utvrdio da mu je brod nasjeo uslijed oseke, razumno bi bilo da pričekava nako vrijeme nadolazak vode, pa tek onda da krene, jer samo sjedanje broda na dno, napose kad je brod prazan kako je to bio slučaj s brodom tužiteljevim, ne može imati teže posljedice oštećenja ili ih uopće nema. Međutim zapovjednik broda postupio je upravo suprotno, tj. on se nastojao pomoću remorkera i pomoću vlastitog stroja osloboditi nasjedanja, što mu je i uspjelo bez većih oštećenja stroja ili njegovih dijelova, osim oštećenja koja su nakon toga utvrdjena u luci Ploče, tj. savijanjem dna oplata u dužini od 15 m, a s kojim oštećenjem je brod plovio do popravaka koji su vršeni u brodogradilištu u Trstu. Obzirom na to da do odnosnih oštećenja nije došlo krivnjom ili propustom tuženoga, nego upravo suprotno krivnjom i propustom tužiteljevog zapovjednika broda.

U koliko bi se eventualno odnosna šteta i ponašanje zapovjednika imalo pripisati ponašanju i djelovanju pilota, valja istaći da za štete koje su eventualno nastale krivnjom pilota u smislu odredaba čl.13, st.3 Zakona o pilotaži (Sl.list SFRJ, br.14/68), odgovara radna organizacija ili općina, čiji je pilot prouzrokovao štetu brodaru broda, koji koristi usluge pomorske pilotaže. Budući da je nesporno medju strankama da pilot broda nije bio radnik tuženoga, to tuženi ni s toga naslova ne bi bio odgovoran za spornu štetu, kad bi se i ako bi se ona mogla pripisati krivnji pilota.

G.B.