

Teret nije bio ukrcao u brod Loles zbog štrajka u luci Marseille, već dijelom u brod Augustin le Borgne i Magdalena koji su pripadali istom brodaru.

Na temelju ovoga činjeničnog stanja sud zaključuje da za utuženu štetu nije pasivno legitimiran agent, jer je tužitelju kao velikom i važnom pomorskom agentu i špediteru moralo biti poznato da je C.G.T. nastupao samo u svojstvu agenta, i da su brodovi koji su prevezli teret poduzeća C.N.A.N. Budući da ovo drugo poduzeće nije iznijelo ni jedan razlog koji bi ga oslobadjao dužnosti naknade štete, sud ga je obavezao u smislu tužbenog zahtjeva.

(DMF 1972, str.554)

B.J.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Drugostepena presuda br. VI-Sl-1525/72
od 18.I 1973.

Vijeće: Dr Dušan Arneri, Gavro Badovinac, Branko Lovrečki

Osiguranje broda - Ako se na brodu dogodi аварија zbog provala vode u unutrašnjost broda s razloga dotrajalosti broda, a ne zbog osiguranog rizika vremenskih nepogoda, nije nastupio osigurani slučaj, pa osiguranik ne može od osiguratelja tražiti isplatu osigurnine

Tužitelj je osiguranik, a tuženi je osiguratelj. Tužitelj je kod tuženoga osigurao ugovorom o osiguranju svoj motorni jedrenjak "Grohote", namijenjen prijevozu raznoga tereta u maloj obalnoj plovidbi (godina gradnje 1921, BRT 12,98, NRT 7,96), a prema Uvjetima za osiguranje brodova (dinarski kasko) tuženoga od 1963, koji čine sastavni dio police osiguranja. U tužbi je navedeno da je dana 9. VIII 1971.g. tužiteljev spomenuti motorni jedrenjak "Grohote" na putu iz Rogača (Šolta) prema Metkoviću kod mjesta Pučišće (Brač) pretrpio аварију, jer je naknadno iz nepoznatih razloga došlo do naglog prodiranja vode u brod. Brod je uz tuđu pomoć dotegljen do luke Pučišće, gdje je cisternama iz broda iscrpljena voda i tako spriječeno da brod potone. Da bi se brod i dalje održao na visini, kapetan je izvršio nasukanje broda na plicak u uvali iste luke. Iz

Pučišća je brod dotegljen u Milnu radi popravka u tamošnjem brodograđilištu. Troškovi popravka broda, tegljenja, i crpljenja vode, iznose din. 11.300.- Tužitelj tvrdi da je došlo do nastupanja osiguranog slučaja, pa stoga traži da mu tuženi isplati ovaj iznos na ime osigurnine, odnosno nastale štete.

Tuženik - osiguratelj u cijelosti se protivio tužbenom zahtjevu. Priznaje da je tužitelj M/J "Grohote" osiguran na način kako tvrdi tužitelj. Međutim smatra da nije dužan platiti sporni iznos s razloga što je do štete provalom velike količine vode (čak 13 tona) u unutrašnjost broda došlo s razloga dotrajalosti broda. Tvrdi da je tuženikov ekspert ing. A.N. pregledao brod nakon nesreće i ustanovio da je starost i dotrajalost broda uzrok štete.

Osporavajući navode tuženoga, tužitelj tvrdi protivno da je u momentu avarije brod bio ispravan za plovidbu. Do štete tvrdi da je došlo zbog toga što je kritične zgrade puhala bura od 6 bofora s udarima do 9 bofora. Stoga je bura razbila dno broda i izazvala prodor vode u unutrašnjost broda. Prema izjavi kapetana broda do štete je došlo radi posrtanja i udaranja broda u valove, ili u neko plutajuće tijelo, jer je na mjestu prodora vode bila oguljena oplata broda.

Prvostepeni sud je proveo dokaze ponudjene od strana: saslušao svjedoke ing. A.N. i eksperta A.M. zaposlenog kod "Jugoregistra" Split, te pregledao spomenute Uvjete osiguranja brodova od 1968.g. i ostalu dokumentaciju u spisu.

Prvostepenom presudom tužbeni zahtjev je u cijelosti odbijen. Na temelju rezultata izvedenih dokaza sud smatra da je do nesreće došlo zbog dotrajalosti broda. U obrazloženju prvostepene presude navodi se slijedeće:

Iz prijave o pomorskoj nesreći od 11.VIII 1971. g. kapetana M/J "Grohote" B.A. proizlazi da su vremenski uvjeti bili vrlo dobri uz malo uzburkano more jačine 1-2, a vjetar snage 3-4 bofora, i da je do prodora vode u brod došlo iz nepoznatih razloga. Međutim, iz njegove naknadne izjave od 11.VIII 1971. proizlazi da je u 9 sati, tj. u času nesreće puhala pojačana bura od 5 do 7 bofora, i da je do naglih valova i ostalih nepoznatih uzroka voda naglo prodrila u brod. Na njegovoj pismenoj izjavi vidi se da je najprije bila naznačena jačina vjetra 7 do 8 bofora, ali je kasnije ispravljeno na 5 do 7 bofora. Iz izvještaja Pomorskog meteorološkog centra u Splitu od 8.VIII 1972. proizlazi da je 9.VIII 1971. na području nesreće puhala bura snage oko 6 bofora s udarima do 9 bofora, ali tek od 9,30 pa do 16 sati da je počela slabiti.

More je bilo jačine 3 do 4 bofora; prema tome oko 9 sati kad je došlo do nesreće, puhala je bura jačine svakako ispod 6 bofora (tek od 9,30 sati jačine od 6 bofora), što znači da je do nesreće došlo pod okolnostima mora jačine ispod 3-4, odnosno vjetrova snage ispod 6 bofora. Odatle slijedi da su točni navodi kapetana broda o pomorskoj nesreći navedeni u prijavi, a ne oni kasniji dati u izjavi koja je data nakon što se kapetan predomislio. Zašto bi inače kapetan u svojoj izjavi o pomorskoj nesreći izjavljivao da je vrijeme bilo lijepo uz malo uzburkano more, a vjetrom jačine 3-4 bofora i more jačine valova 1-2, ako vremenske prilike nisu bile doista takve. Valja potpuno isključiti da je do nesreće došlo udarom broda u podvodni greben, jer na tom području nema takvih grebena, a osim toga to bi kapetanu bilo očevidno, pa bi to bio prijavio u svom izvještaju. Također valja potpuno isključiti da je do nesreće došlo uslijed udara broda u neki plutajući predmet, jer bi kapetan bio osjetio i taj predmet vidio. Kako je dakle moglo doći do nenadanog prodora vode u brod kod umjereno uzburkanog mora, da nije došlo do popuštanja čavala na trenicama broda - brodske oplata, kako je to utvrdio svjedok stručnjak A.N. Nagli prodor vode u brod po takvim vremenskim prilikama ne može biti drugo nego posljedica neispravnosti broda za normalnu plovidbu, odnosno istrošenosti. Treba posebno istaći da bi brod vrsti M/J "Grohote" u ispravnom stanju dobro podnio valove uz vjetar jačine od 6 pa i više bofora.

Svjedok A.N. izjavio je da je zbog dotrajalosti čavala došlo do propuštanja na dva otvora na oplati broda dužine oko 1,2 m. Svjedok je naime pregledao brod već u času nakon što je bio izvučen na navoz u Milni. Isto slijedi iz iskaza svjedoka A.M. eksperta "Jugoregistra" Split, koji je doduše brod pregledao nakon popravka. Posebno se ističe da ovaj svjedok upozorava na opće loše stanje i lošu začavljenost broda. Sve ovo govori u prilog logičnog zaključka da je do avarije došlo radi propuštanja vode kroz oplatu na mjestima gdje čavli nisu dobro držali, tj. radi istrošenosti i dotrajalosti oplata broda. U smislu spomenutih Uvjeta za osiguranje brodova (gl.6, toč.2), osiguranje nije pokrivena šteta koja je posljedica istrošenosti, odnosno dotrajalosti. Stoga je tužbeno traženje u cijelosti neopravdano.

Drugostepeni sud je odbio žalbu tuženoga i potvrdio prvostepenu presudu.

Iz obrazloženja:

"Ovaj drugostepeni sud smatra pravilnim pravno stajalište prvostepenog suda i točnim sva činjenična utvrđenja koja iznosi pobijana presuda. Stoga na iscrpne, logične i uvjerljive razloge pobijane presude ovaj drugostepeni sud upućuje žalitelja. Naime, prema ocjeni i ovoga drugostepenog suda iz provedenih dokaza proizlazi pouzdano utvrđenom odlučna činjenica da je do avarije došlo zbog istrošenosti i dotrajalosti brodske oplate, a nipošto radi osiguranih rizika obuhvaćenih ugovorom o osiguranju, odnosno Uvjetima za osiguranje brodova od 1968. godine. Pored iznesenoga u prvostepenoj odluci valja još istaći i to da je iz spisa vidljivo da je tužitelju svjedodžba o sposobnosti broda za plovidbu izdata dana 30.VI 1970. s važnošću do 20.I 1971, te da nakon toga ova svjedodžba nije produžena od strane Jugoslavenskog registra brodova u Splitu. Prema tome tužitelj nema dokaza o tome da bi na dan nesreće 9.VIII 1971. imao svjedodžbu o sposobnosti broda za plovidbu. Računi na koje se poziva žalba odnose se na popravak broda tokom V. mjeseca 1969, a ne na razdoblje neposredno prije nesreće, kako to netočno tvrdi žalitelj. Iz svih iznesenih razloga valjalo je žalbu tužiteljevu odbiti i prvostepenu presudu u cijelosti potvrditi".

V.V.