

s odredbom čl.71. bivšeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova "Sl.list FNRJ", br.25/59 i "Sl. list SFRJ", br.20/69). Naime, zbog propusta podnošenja protesta brodaru mijenja se samo teret dokazivanja nastale štete zbog manjka tereta. Međutim, sadašnji tužitelj, kao pravni sljednik primaoca tereta po čistoj direktnoj teretnici, je ipak dokazao, i to na pouzdan način, da je šteta prouzročena tijekom transporta robe morem, prodorom morske vode u bale, pa zato tuženi brodar za istu odgovara. Visina pak zaračunate štete u računskom pogledu nije sporna. Kraj svih iznesenih razloga valjalo je žalbu tuženog brodara u pogledu merituma stvari odbiti i potvrditi pobijanu presudu u tom pogledu.

V.V.

Bilješka.- Premda nije od važnosti za rješenje ovog spora, ukazujemo na stajalište prvostepenog suda prema kojemu svi brodari koji su učestvovali u direktnom prijevozu odgovaraju solidarno primaocu tereta bez obzira na kojem sektoru puta je šteta nastala. Ovo je stajalište netočno. Prema našem pozitivnom pravu primaocu odgovaraju: brodar koji je zaključio ugovor o prijevozu; brodar koji je krmatelju izdao teretnicu; brodar na čijem dijelu puta je šteta nastala, te brodar koji je predao teret primaocu.

B.J.

IZABRANI SUD

Odluka od 8.V 1978.

Vijeće: prof.dr Branko Jakaša, predsjednik, prof.dr Velimir Filipović i dr Hrvoje Kačić, članovi

Sudar brodova na popravku - Za štetu prouzročenu sudarom brodova na popravku solidarno odgovaraju brodar broda u sudaru i brodopopravljač - Temelji odgovornosti brodopopravljača osniva se na ugovoru o popravku broda, a brodova u sudaru na vanugovornom odnosu na temelju krivnje - Brodopopravljač na temelju ugovora o popravku broda preuzima dvije glavne obveze: izvršenje popravka i očuvanje broda dok se nalazi u njegovoj luci - Zastara za brod u sudaru prosudjuje se prema institutu sudara brodova, a za brodopopravljača na temelju ugovora o popravku broda - Brodopopravljač ne odgovara za štetu na brodu koja je

nastala dok se brod nalazio u njegovoj luci, a koja nije posljedica popravka broda, pod uvjetom da dokaže višu silu - Vjeter jačine 50-60 km na sat ne smatra se višom silom ako je vjeter takve jačine uobičajen u luci popravka - Ako je udareni brod za vrijeme sudara bio privezan, on ima pravo na punu naknadu štete - Udareni brod ima pravo otkloniti štetu prouzročenu sudarom kako i gdje hoće, ali ima pravo na naknadu visine troškova koji bi bili nastali da je popravio brod upotrebom dužne pažnje čuvajući opravdane interese dužnika - Ako je udareni brod nabavio zračnu splav umjesto čamca za spasavanje kojega nije mogao nabaviti u luci sudara, ima pravo na polovinu vrijednosti splavi - Odvjetnički troškovi za obradu predmeta prije početka spora priznaju se samo ako se radi o kompliciranim sporovima

Tužitelj u tužbi navodi da je njegov brod "Venus" ljeti 1973. bio dan na popravak tuženome kao brodopopravljaču. Za vrijeme dok se taj brod po nalogu tuženoga nalazio privezan uz obalu luke brodogradilišta, a za vrijeme izdokiranja broda "Aue" taj se brod sudario s brodom "Venus", koji je sudar prouzročio utuženu štetu. Tužitelj svoj tužbeni zahtjev temelji na činjenici da je šteta nastala za vrijeme dok se brod nalazio kod tuženoga, a u vezi s uvjetima ugovora o popravku broda.

Tuženi se protivi tužbenom zahtjevu prvenstveno u osnovi, a podredno i u visini.

Što se tiče temelja odgovornosti navodi samo prigovor promašene pasivne legitimacije i prigovor zastare. Smatra, naime, da iz činjenice da je utužena šteta prouzročena sudarom brodova, odgovornost za nju moraju raspraviti isključivo brodari brodova čiji su se brodovi nalazili u sudaru i to po propisima o sudaru brodova na moru. Tvrdi da kao osoba čiji brod u sudaru nije učestvovao, nije pasivno legitimirana za utuženu štetu, jer se štete iz sudara ne mogu rješavati po pravilima koja reguliraju odnose iz popravka brodova, a njegova odgovornost, kao brodopopravljača, može se osnivati samo na ugovoru o popravku broda. Ukoliko ipak sud zauzme stajalište da je tuženi odgovoran, podiže prigovor zastare, jer je od dana sudara pa do podnašanja tužbe prošlo više od dvije godine, koji je rok zastare iz odnosa sudara brodova.

Za rješenje ovog spora vijeće je prvenstveno moralo zauzeti stajalište o pravnom temelju odgovornosti tuženoga, pa je došlo do slijedećih zaključaka:

Stajalište tuženoga u pogledu odgovornosti brodova u sudaru, i dosljedno tome, primjene propisa koji reguliraju taj institut, je točno. Međjutim, nije točan zaključak tuženoga kojega iz toga izvodi, naime, da on za štetu prouzročenu sudarom nije pasivno legitimiran.

Dok se odnos između brodova u sudaru osniva na vanugovornom naslovu, dotle se odgovornost brodogradiljača temelji na ugovoru o popravku tužiteljevog broda. Ova dva naslova odgovornosti se međusobno ne isključuju. To konkretno znači da i brodar broda "Aue" i brodogradilište odgovaraju brodaru broda "Venus" svaki s posebnim pravnim naslovom. Po shvaćanju ovog suda odgovornost brodara broda "Aue" i tuženoga kao brodogradiljača je solidarna.

U ovom slučaju solidarnost slijedi iz činjenice da brodar broda "Aue" i brodogradiljač odgovaraju svaki s međusobno nezavisnim pravnim naslovima - brodar na temelju činjenice sudara, dakle vanugovorno, a brodogradilište iz obveza preuzetih ugovorom o popravku broda. Tužitelj na temelju takvog pravnog stanja može zahtijevati potpunu naknadu štete samostalno od svakog pojedinog od njih ili od obojice. Za zahtijevanje naknade štete u punom iznosu od tuženog brodogradiljača dovoljno je samo da je on kriv. Da li je pri tome iz posebnog pravnog temelja kriva i neka druga osoba, to je za tužitelja irelevantno. Pitanje sukrivnje trećega može biti odlučno u međusobnim odnosima između osoba koje su skrivile štetu. Prema tome tužitelj je imao pravo tužiti bilo kojega od njih za potpunu naknadu štete.

Posebno ispitivanje temelja odgovornosti brodara broda "Aue" nije predmet ovog spora.

Tuženi brodogradiljač je zaključio ugovor s brodarom broda "Venus" o popravku tog broda. Ovim ugovorom je na sebe preuzeo dvije glavne obveze - izvršenje radova i očuvanje broda dok se nalazi u prostoru njegove luke. Sporna je ova druga njegova obveza. Ne može uopće biti sporno da li je brodogradiljač dužan starati se o očuvanju broda u granicama njegove luke, ali tuženi otvara pitanje da li postoji njegova obveza na naknadu štete ako je za nju odgovorna druga osoba. Prema shvaćanju ovog vijeća, brodogradiljač bi se mogao osloboditi dužnosti naknade štete jedino pod pretpostavkom da djelo trećega ima karakter više sile. Stranke ugovora o popravku broda imaju pravo i moraju pretpostavljati da je brodogradiljač, za očuvanje broda koji se u svrhu popravka nalazi u njegovoj luci, obavezan ulagati dužnu pažnju za očuvanje broda,

jer treba pretpostavljati da će se drugi brodovi u luci i njihova posada, što je redovit slučaj, ponašati ili potpuno normalno, ili da njihovo nedopušteno ponašanje neće biti takvo da se neće moći spriječiti upotrebom dužne pažnje s uobičajenim mjerama. Za ponašanje koje ima karakter više sile brodograditelja ne može preuzeti rizik.

Pored toga, brodograditelja ne bi bio odgovoran ni kada bi šteta bila prouzročena nevremenom toliko jakog intenziteta da prelazi ono koje se može očekivati u njegovoj luci. Brodograditelja, naime, mora smjestiti brod koji popravlja u sigurnu luku.

Medju strankama je resporno da je do štete došlo prilikom izdokiranja broda "Aue" koji je, tjeran vjetrom nakon izdokiranja, udario u brod "Venus", i tako prouzročio utuženu štetu.

S obzirom na navedeno zauzeto pravno stajalište, sud se morao upustiti u ispitivanje da li je šteta prouzročena takvim vremenskim nepogodama koje prelaze snagu koja se u luci nije mogla očekivati.

Što se tiče djela trećeg, u ovom slučaju brodarka broda "Aue", o višoj sili nema ni govora. Kako je sud utvrdio u sporu između tuženoga i brodarka broda "Aue" kao tužitelja, a koji se spor, u svrhu ekonomije postupka raspravljao zajedno s ovim sporom, šteta je prouzročena zajedničkom krivnjom tuženoga i brodarka broda "Aue". Prema tome, ne radi se ni o višoj sili. Unatoč tome vijeće zaključuje da bi tuženi bio odgovoran i kada se ne bi radilo o krivnji, bilo njegovoj, bilo navedenog brodarka. Jačina vjetera, naime, koja je bila u vrijeme izvršenja manevra izdokiranja broda "Aue", iznosila je 50-65 km na sat. Koliko je god vjetar te snage vrlo jak, ipak nije bio takav da se nije mogao očekivati u luci. Radilo se u stvari o jačoj buri snage koja prilično često puše na području na kojem se nalazi luka tuženoga, i kao takva je bila predvidiva.

Budući da tuženi odgovara na temelju ugovora o popravku broda, nije na mjestu njegov prigovor zastare, jer u ovim odnosima zastara u vrijeme podnašanja tužbe još nije bila nastupila.

Tuženi je dužan tužitelju priznati štetu nadoknaditi, što se tiče pravnog temelja, u punom iznosu, jer on nije ni najmanje kriv za sudar brodova, budući da se njegov brod u vrijeme sudara nalazio propisno privezan uz obalu koju mu je odredio tuženi.

U pogledu pojedinih stavaka od kojih se sastoji tužiteljjev tužbeni zahtjev, sud je utvrdio slijedeće:

Tužbeni zahtjev u tužbi je označen iznosom od britanskih funti 23.863,68 spp, s tim što je tužitelj podneskom od 25. listopada 1976. korigirao svoj odštetni zahtjev na iznos od Lstgs 19.728,56. Tužbeni zahtjev je specificiran i pojedine stavke su poduprte odgovarajućom dokumentacijom. Zahtjev za naknadu štete odnosi se na troškove popravaka i to dijelom privremenih popravaka i troškova privremenog osposobljavanja broda za plovidbu, a dijelom od troškova definitivnog uklanjanja štete nastale sudarom brodova.

Medju strankama je sporan opseg oštećenja i visina utuženih iznosa.

U pogledu troškova privremenih popravaka u iznosu od 650 US dolara i nabavke jedne zračne splavi uz cijenu od tal. lira 1.560.000, vijeće smatra da su ovi troškovi razumno podneseni. Naime, stavka privremenih popravaka, u iznosu kako je to fakturirano od strane brodogradilišta tuženoga, i nabavka jedne zračne splavi, bila je nužna, jer su to izdaci koji su, po shvaćanju vijeća, učinjeni da bi se izbjeglo zadržavanje broda. Privremeni popravci su izvršeni od strane brodogradilišta, pa, u pogledu visine, vijeće smatra da ne mogu biti predmet prigovora.

Što se tiče zračne splavi, činjenica je da je tužitelj istu nabavio u Trstu od tvrtke "Montanari" uz cijenu od tal. lira 1.560.000. U predmetnom sudaru je bio oštećen, prema nalazu vještaka Lloyd's Register of Shipping, lijevi čamac za spasavanje. Medjutim, kako se u Rijeci nije mogao nabaviti promptno u konkretno doba drugi odgovarajući čamac za spasavanje ili prikladna zračna splav, to je tuženi, a da bi brod bio osposobljen za plovidbu i iskorištavanje, nabavio zračnu splav i taj trošak vijeće smatra razumno učinjenim. Činjenica je, medjutim, da nakon nabavke novog nadomještavajućeg čamca za spasavanje zračna splav više nije bila potrebna, ali budući da i dalje predstavlja stanovitu vrijednost, i da ta splav predstavlja određenu korist, vijeće smatra da je primjereno priznati za naknadu iznos jedne polovine vrijednosti zračne splavi. Prema tome, troškovi privremenih popravaka i privremenog opremanja m/b "Venus" priznaju se ukupno u visini od Lstgs 813,81.

Novi motorni čamac za spasavanje tužitelj je kupio od firme "Amtradisc"-New York, prema računu od 21.XI

1973. uz cijenu od US dolara 3.525,00. Skupa s troškovima opreme i postavljanja čamca za spasavanje na mjesto na palubi čamca i troškovima pregleda čamca od strane vještaka klasifikacionog zavoda, ukupni troškovi nabave novog čamca za spasavanje iznose US dolara 9.599,51, što pretvoreno u britanske funte iznosi 4.016,53. Vijeće smatra da je troškove nabave novog motornog čamca za spasavanje tuženi dužan nadoknaditi u cijelosti. Pri ocjeni visine dužne naknade za nadomještaj lijevog čamca za spasavanje vijeće smatra da je utuženi iznos od funti 4.016,53 primjeren, tim prije, što je tuženi u svojoj ponudi od 13. kolovoza 1973. označio cijenu odgovarajućeg čamca za nadomještaj iznosom od US dolara 15.070. Prigovor tuženoga da lijevi motorni čamac za spasavanje, čija je naknada predmet ovog spora, i nakon oštećenja predstavlja stanovitu vrijednost, vijeće ne prihvaća, budući da je vještak Lloyd's Register of Shipping u svom izvještaju od 30.VII 1973. pod br. 301775/D.C. ustanovio i ocijenio da je motorni aluminijski čamac za spasavanje smrskan, odnosno uništen uslijed sudara, i ocjenu ovog vještaka vijeće smatra odlučnom za rješenje ovog pitanja.

Tuženi je dužan nadoknaditi u cijelosti iznos od Lstgs 67.70 - trošak intervencije Lloyd's Register of Shipping u vezi s predmetnom štetom.

Utuzeni troškovi konačnih popravaka temelje se na specificiranom popisu oštećenja ustanovljenih od strane vještaka Lloyd's Register of Shipping i navedenih u ranije citiranom izvještaju, a u pogledu visine ti su troškovi označeni prema cijenama po pojedinim stavkama koje bi brodogradilište, tj. tuženi, tražilo za naplatu, da su ti radovi povjereni na izvršenje tuženome. Što se tiče ustanovljenja spornih oštećenja, vijeće poklanja vjeru konstataciji štete izvršene od strane vještaka Lloyd's Register of Shipping, osim u dijelu u kojem je vještak ocijenio da je potrebno pristupiti degazaciji tankova i to tri bočna tanka tereta na lijevoj strani broda. Vijeće nije steklo uvjerenje da je degazaciju ovih tankova bilo potrebno učiniti isključivo i samo radi popravljivanja oštećenja nastalih na m/b "Venus" prilikom predmetnog sudara, kako to tvrdi tužitelj. Naime, tužitelj nije odmah pristupio popravku oštećenja, nego je popravke odložio, a prema ranije citiranom izvještaju Lloyd's Registera, te je radove mogao obaviti prema svom vlastitom nađodjenju i konvencijiji, tj. u bilo koje doba. Prema tome, razborito ponašanje brodara upućuje da bi konačne popravke ove štete bilo uputno učiniti u vrijeme kad bi brod i inače radi potrebe godišnjeg ili četverogodišnjeg pregleda morao pristupiti degazaciji tankova. Zbog navedenih razloga vijeće smatra da tuženi nije dužan nadoknaditi tužitelju troškove degazacije tankova u iznosu od US dolara 12.500.

Naknadu u iznosu od US dolara 45.- koja predstavlja troškove intervencije odvjetnika, angažiranog od strane tužitelja za pomoć zapovjedniku broda, dužan je tuženi nadoknaditi tužitelju u cijelosti, jer se usluge ovakve prirode u slučajevima sudara u svijetu redovno traže, pa prema tome s tim u vezi treba priznati i troškove za naknadu. Naprotiv, iznos od Lstgs 934,70, koliko tužitelj traži s naslova obrade predmeta i sastava odštetnog zahtjeva za angažiranje posebnih stručnjaka, tuženi nije dužan naknaditi tužitelju, budući da vijeće smatra da nije bilo potrebno snositi ovaj trošak jer se radi o jednostavnom slučaju sudara i odštetni zahtjev se temelji na stavkama za koje je bilo potrebno pribaviti evidenciju o iznosima izdataka. Stoga vijeće smatra da u ovom dijelu tuženi nije dužan platiti naknadu tužitelju.

Zbrajanjem priznatih iznosa, dobija se iznos od Lstgs 12.925,97 u kojoj valuti je označen tužbeni zahtjev, uz primjenu tečaja označenog od strane tužitelja koji je povoljniji za tuženoga. S viškom tužbenog zahtjeva, tužitelj ne odbija. Kamati se priznavaju samo od dana 23.srpnja 1976, tj. dana podnošenja tužbe, s obzirom što su u značajnom dijelu troškovi popravaka štete bili odloženi.

Kod priznavanja troškova sud je polazio od činjenica da je njegovim zaključkom donesenim na raspravi održanoj 4.III 1977. ovaj spor zajednički raspravljani sa sporom između brodogradilišta kao tuženoga i Rückversicherungs (DARAG) Rostock, pa je troškove pojedinom tužitelju odredio razmjerno visini njihovih tužbenih zahtjeva. Tužba Rückversicherungs (DARAG) Rostock je glasila na US dolara 8.614.-. Budući da je tužitelj uspio s 54,17% svog tužbenog zahtjeva, u tom omjeru su mu priznati i troškovi spora, dok su tuženome priznati troškovi, opet samo razmjerni, u omjeru uspjeha tuženoga u sporu.

B.J.