

IZABRANI SUD

Odluka od 3.V 1978.

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

Popravak broda - Odgovornost brodopopravljača za štetu prouzročenu izdokiranjem broda tijekom njegovog popravka - Izdokiranje broda tijekom popravka spada u jednu od radnji popravka broda i ne može se kvalificirati kao plovidba - Brodopopravljač odgovara u okviru svojih obveza za sve radnje koje on sam izvrši ili ih obave osobe koje za njega rade - Obveze tuženoga iz ugovora o popravku ne umanjuju se činjenicom da se na brodu nalazi naručiteljeva posada - Pod ovom pretpostavkom brodopopravljač ne odgovara za štetu prouzročenu krivnjom posade popravljanog broda - Naručitelj popravka koji nije dao brodopopravljaču brod u retenciju ne gubi svojstvo brodara, i odgovoran je za štetu prema trećima - Ova okolnost ne može utjecati na odgovornost brodopopravljača prema popravljanom brodu - Pilot koji upravlja izdokiranjem broda a kojega pozove brodopopravljač i koji radi prema njegovim naredjenjima, radi u ime brodopopravljača i ovaj odgovara za njegov rad - Ništave su klauzule s kojima se brodopopravljač oslobadja odgovornosti za štetu koja bude prouzročena prilikom dokiranja i izdokiranja, ako je pilota postavio brodopopravljač - Odgovornost zapovjednika za rad pilota odnosi se prema trećima - U okviru odnosa između broda i brodopopravljača brodopopravljač odgovara za rad pilota kojega je sam postavio - Za svoje ugovorne obveze brodopopravljač odgovara na temelju pretpostavljene krivnje - Brodopopravljač je odgovoran za štetu koja mu je prouzročena nevremenom koje je postojalo ili se moglo opravdano pretpostavljati da će nastupiti za vrijeme izdokiranja broda - Za ovu štetu odgovara i zapovjednik broda ako je mogao upotrebom obične pažnje zapovjednika pretpostaviti da mogu tijekom izdokiranja radi nevremena nastupiti poteškoće u manevriranju a nije se odupro odluci da se brod pod ovim okolnostima izdokira - Brodopopravljač se ne može pozivati na nevrijeme kao višu silu koja je prouzročila štetu ako je nevrijeme postojalo ili se moglo očekivati da će nastupiti za vrijeme izdokiranja - Zapovjednik se ne može pozivati na klauzulu ugovora brodopopravljača prema kojoj se izdokiranje vrši prema naredjenjima i odluci brodopopravljača, jer unatoč toj klauzuli zapovjednik može zabraniti izdokiranje ako je u pitanju sigurnost broda - Prema navedenim pretpostavkama brodopopravljač odgovara 75% a zapovjednik 25% za nastalu štetu

Tužitelj u svojoj tužbi navodi da je kao osiguratelj svom osiguraniku vlasniku broda "Aue" nadoknadio štetu

koju je navedeni brod pretrpio prilikom izdokiranja iz doka tuženoga na kojemu se nalazio na popravku. Šteta je nastala tako da je navedeni brod za vrijeme izdokiranja udario u brod "Venus" koji se nalazio privezan uz obalu tuženoga u njegovom akvatoriju. Zahtijeva da mu se nadoknadi šteta u iznosu od US\$ 8.614.- s 3% kamata od 1.IX 1973. do isplate s odgovarajućim troškovima spora.

Tuženi u odgovoru na tužbu priznaje činjenično stanje, ali se protivi tužbenom zahtjevu iz slijedećih bitnih razloga:

U prvom redu ističe prigovor pomanjkanja pasivne legitimacije. Budući da se radi o sudaru brodova trebali su tužiti jedan drugoga, ili lučkog tegljača koji je vršio manevar izdokiranja broda, kojom je prilikom došlo do sudara brodova.

Dalje ističe da se štete u plovidbi ne mogu pripisati brodogradilištu, niti da se mogu rješavati po pravnim pravilima koja reguliraju odnose iz popravka brodova. Na štete iz sudara brodova, bez obzira gdje se šteta dogodila, primjenjuju se pravila Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova. Tvrdi da brodogradilište nije upravljalo tegljenjem, pa da zato ne može biti odgovorno za štete iz sudara.

Ukoliko bi vijeće stalo na stajalište da bi tuženi kao brodopopravljач bio odgovoran, stavlja prigovor zastare, jer je od nastanka štete pa do podnošenja tužbe prošlo više od dvije godine.

Prigovara i visini tužbenog zahtjeva, smatrajući da pojedine stavke tužbenog zahtjeva tužitelj nije uopće niti obrazložio niti dokazao.

Tužitelj u svojim pripremnim podnescima pobija stajalište tuženoga.

Na temelju izvedenih dokaza i uvidjaja na licu mjesta sud je ustanovio slijedeće činjenično stanje:

Tako tuženi posebno ističe da treba razlikovati plovidbu od popravka broda. Dok je za popravak broda odgovoran brodopopravljач, dotle za plovidbu odgovara zapovjednik broda. Smatra da je uplovljenje broda u dok i isplovljenje iz doka, a posebno plovidba nakon izvršenog izdokiranja kroz luku brodogradilišta pod upravom zapovjednika broda djelatnost za koju nikako ne može odgovarati brodogradilište. Pored toga navodi da je na brodu

"Aue" kritične prigode bila potpuna posada sa zapovjednikom, koji se ne mogu smatrati radnicima brodogradilišta, pa za njihova djela i propuste brodogradilište ne može biti odgovorno. Dokiranje u luci brodopopravljača vrši se pod nadzorom lučkih organa s obveznom prisutnošću pilota na brodu i s lučkim tegljačima, a s brodom koji ulazi u dok zapovijeda njegov zapovjednik. Odgovornost brodogradilišta počinje kada je brod uplovio u dok i kada nasjedne na kobilice potklade u doku. U konkretnom slučaju brod "Aue" nakon izdokiranja nalazio se u uvali brodopopravljača u plovidbi kojom je upravljao zapovjednik broda s lučkim pilotom i lučkim remorkerima. Pored toga ističe da je Lučka kapetanija u prekršajnom postupku donijela rješenje o obustavi tog postupka protiv zapovjednika broda "Aue" jer je došla do zaključka da je sudar brodova prouzročen višom silom. Zapovjednik broda je prilikom izdokiranja napravio neuobičajeni manevar. Naime, uobičajeno je da brod koji je već izašao iz doka i udaljio se od njega nekoliko stotina metara, ili otprilike toliko, isplovljava iz luke prema sidrištu polazeći ravno uz lukobran i onda se okreće ispred ulaza u luku. U konkretnom slučaju brod je započeo manevar okretanja u samoj luci, i to unatoč jakom vjetru. U potkrijepu svoga stajališta navodi da činjenica da je brod privremeno povučen iz pomorske plovidbe, radi izvršenja radova koji će mu omogućiti daljnju plovidbu, ne može utjecati na prestanak svojstva broдача kao plovidbenog poduzetnika. Dok je brod na popravku na sebi ima posadu, ne može biti govora o prijenosu detencije od broдача na brodogradilište, pa, dosljedno tome, brodogradilište ne može odgovarati za štetu koju pretrpi brod. Ističe da prema pozitivnom jugoslavenskom pravu pilotaža broда ne oslobadja zapovjednika broда dužnosti upravljanja i manevriranja brodom. Napokon iznosi da prema točkama 7, 26, i 27. njegovog Uputstva za brodove na popravku i dokiranje, brodogradilište ne preuzima odgovornost za pogibelj i štete vezane s tegljenjem broда prilikom dokiranja i izdokiranja.

Stranke su zaključile ugovor o popravku broда "Aue". U izvršenju radova popravaka tuženi je naredio da se brod udokira i izdokira. Pilota i remorkere je naručio sam tuženi. Na temelju te narudžbe pilot se prijavio nadležnom službeniku tuženoga dana 24. III 1973. s tri remorkera. Taj je službenik pilotu dao nalog da izdokira brod i da ga priveže uz obalu luke brodopopravljača. Pilotu je ostavljeno na volju na koji će način obaviti dobiveni zadatak. Prema izjavi samog pilota, on je namjeravao izvršiti uobičajeni manevar, naime na način da izvuče brod iz luke te da ga izvan nje okrene i da zatim brod priveže na određeno mjesto uz obalu. Budući da brod nije imao strojeve spremne za rad,

jer se nalazio na popravku, manevar je namjeravao izvršiti pomoću triju remorkera. U tu svrhu je jedan remorker privezao uz krmu, drugi, s obzirom na stanje vjetra uz desnu stranu pramca, a treći je držao slobodan da uskoči za slučaj potrebe izvršenja kojeg nepredvidjenog manevra. Manevar je trajao od 18,00 do 22,15 sata.

Iz izvještaja Hidrometeorološkog zavoda slijedi da je tog dana do oko 12,00 sati vjetar bio slab, a zatim se pojačavao i cijeli dan puhao sa udarima jačim od 30 km na sat. Između 17 i 23 sata vjetar je bio s udarima oko 50 km na sat. Maksimalni udar vjetra bio je 65 km na sat iz ENE smjera u 17,17 sati i u 19,36 sati.

Upitan kao svjedok pilot izjavljuje da je pilotaža počela potpuno normalno. Dao je nalog remorkeru koji je bio privezan uz krmu broda da započne izvlačiti brod iz luke, što je on i učinio. Međutim, iz pilotu nepoznatih razloga, remorker koji je bio privezan uz pramac broda naglo je samoinicijativno bez pilotovog naredjenja zavozio naprijed što je pilotu poremetilo namjeravani manevar a brod doveo u takvu situaciju koja je prouzročila sudar s brodom koji je bio privezan uz obalu. Pilot izričito izjavljuje da praktički nije bilo moguće poduzeti nikakvu mjeru koja bi spriječila sudar, s obzirom na stanje mora i vjetra te mali prostor luke. Nije dolazilo u obzir ni bacanje sidra, jer bi to samo pogoršalo situaciju. Pilot izjavljuje da se zapovjednik uopće nije uplitao u manevriranje, a da je to i bio pokušao, s obzirom na konkretnu situaciju, ne bi bilo korisnog rezultata.

Ocijenjujući pitanje odgovornosti stranaka za nastalu štetu, ovaj izabrani sud je zaključio da je za štetu odgovoran tuženi u omjeru od 75% a tužitelj 25% i to iz slijedećih razloga:

Naslov odgovornosti tuženoga je ugovor o popravku broda koji su stranke međusobno sklopile. Prema tom ugovoru, tuženi kao brodopopravljač ima dvije glavne obveze - izvršiti ugovorene radove i očuvati brod koji popravlja. Kako iz iznesenog slijedi sporna je ova druga obveza tuženoga. Vijeće smatra da je netočno stajalište tuženoga da se u konkretnom slučaju radi o plovidbi broda za koju on ne odgovara. Brodopopravljač odgovara u okviru svojih ugovorenih obveza za sve radnje koje on sam izvrši ili ih obave osobe koje za njega rade, kao i za radnje koje se izvrše po njegovom naredjenju. Izdokiranje broda koje je predmet ovoga spora bila je samo jedna od radnja u procesu popravka broda.

Točno je što tvrdi tuženi da je šteta nastala sudarom brodova, ali nije točan njegov zaključak da on za utuženu štetu nije pasivno legitimiran, već brod u sudaru. Eventualna okolnost, u ispitivanje u koje sud nije ulazio, da je za štetu iz sudara odgovoran i jedan od brodova u sudaru, ne isključuje pasivnu legitimaciju tuženoga, čija se odgovornost osniva na ugovoru preuzetim obvezama. Radi se o dva sasvim različita naslova odgovornosti. Ugovornoj - brodogopravljača i vanugovornoj - brodova u sudaru.

Na temelju iznesenog treba odbiti i prigovor zastare jer se zastarni rok na koji se poziva tuženi primjenjuje samo na vanugovorne obveze iz sudara brodova. Za ugovorne obveze brodogopravljača u vrijeme podnošenja tužbe, zastarni rok nije bio istekao.

O plovidbi broda, u smislu kako to tvrdi tuženi, moglo bi se eventualno raditi, kada bi brod bio potpuno gotov, te kada bi nakon izdokiranja došao u položaj da ne mora raditi nikakve posebne manevre s obzirom na činjenicu da se nalazio u doku.

Ugovorne obveze tuženoga iz ugovora o popravku broda ne umanjuju se samom činjenicom da se na brodu nalazila naručiteljeva posada. Ova okolnost može stvarno utjecati na obvezu tuženoga na način da dokaže da je u konkretnom slučaju šteta prouzročena krivnjom posade popravljanog broda.

U vezi s ovim je i prigovor tuženoga da on ne može biti odgovoran jer da nije preuzeo brod u detenciju, budući da se na njemu nalazila naručiteljeva posada. Točno je to što tvrdi tuženi. Međutim, ta okolnost nipošto ne može brodogopravljača osloboditi odgovornosti za štetu koja bude prouzročena njegovom krivnjom ili krivnjom njegovih ljudi. Nepreuzimanje broda u detenciju u mnogim slučajevima stvarno stavlja u povoljniji položaj jer ne odgovara za one štete koje budu prouzročene djelatnošću posade ili njenim propuštanjem dužne pažnje, i to uvijek pod pretpostavkom da se ne radi o brodogopravljačevoj krivnji.

Iz činjenice da brod nije prešao u brodogopravljačevu detenciju, slijedi nadalje da naručitelj - tužitelj nije izgubio svojstvo brodar, kao što to posve pravilno tvrdi tuženi. Međutim, ni ta okolnost ne oslobadja brodogopravljača njegovih ugovornih obveza. Ta okolnost, naime, može biti od važnosti samo za brodarovu odgovornost prema trećima.

Tuženi smatra, kako je navedeno, da je pilot u konkretnom slučaju radio u ime zapovjednika broda. Sud stoji na

stajalištu da ova tvrdnja tuženoga nije točna. Iz provedenog postupka nesumnjivo slijedi da je pilota naručio tuženi, pri čemu nije naveo da ga naručuje u ime tužitelja. U vezi s naručivanjem pilota, tuženi se poziva na gore citirane klauzule svojih Uputstava na temelju kojih otklanja svoju odgovornost za štete koje budu prouzročene tegljenjem broda prilikom dokiranja i izdokiranja. Vijeće stoji na stajalištu da se ove klauzule ne mogu primijeniti. U prvom redu protivne su principu dobre vjere. Pilota, naime, naručuje brodograditelj, a samo dokiranje i izdokiranje, kako je istaknuto, ulazi u okvir poslova koji su nužni za popravak broda, ili se, bez obzira na to obavljaju po naredjenju brodograditelja. Ove okolnosti nesumnjivo dovode do zaključka da bi bila protivna dobroj vjeri svaka klauzula brodograditeljevih Općih uvjeta s kojom bi se on oslobađao odgovornosti za svoje temeljne obveze.

Pored toga za neprimjenjivanje odnosnih klauzula govori i klauzula pod t.28. Uputstva, prema kojoj "prilikom dokiranja i izdokiranja zapovjednik broda je dužan poštivati naredbe pilota i tehničkog osoblja doka (dokmajstora) i najtješnje suradjivati s njima". Dakle, s jedne strane, brodograditelj naredjuje zapovjedniku broda da postupa po naredjenjima pilota i drugih njegovih ljudi, s druge strane otklanja od sebe svaku odgovornost za njihov rad. To je i po najosnovnijim pravnim načelima nedopustivo.

Ni pozivanje tuženoga na jugoslavenske propise prema kojima prisutnost pilota na brodu ne oslobađa zapovjednika dužnosti da upravlja brodom, ne može u ovom slučaju u potpunosti biti prihvaćeno, na način kako to tvrdi tuženi, da ga ta okolnost potpuno oslobađa odgovornosti. Propis, bez ikakve sumnje, mora doći do primjene i u ovom slučaju, ali samo u granicama njegovog stvarnog značenja. Uzgred se navodi da odnosni propis dolazi potpuno do primjene u odnosima prema trećima, prema kojima brodar pilotiranog broda, u punoj mjeri odgovara za rad pilota. Situacija je drukčija u odnosima između pilota i pilotiranog broda. U tim okvirima pilot odgovara u granicama svoje krivnje, a dužnost zapovjednika da pazi na pilotov rad može stvarno utjecati na umanjene pilotove krivnje u svakom pojedinom slučaju. Upravo je ovu okolnost, kako se niže navodi, vijeće imalo u vidu kod donošenja svoje odluke.

Za svoje ugovorne obveze tuženi kao brodograditelj odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, ukoliko u konkretnom slučaju ne postoji razlog koji odstupa od ovog načela.

Iz izloženog činjeničnog stanja nesumnjivo slijedi da je sudar brodova prouzročen krivnjom remorkera koji je neovlašteno poduzeo navedeni manevar. U vezi s tim treba navesti da sud ne prihvata stajalište Lučke kapetanije da je uzrok sudaru viša sila. Ako se i stane na stajalište da je neposredni uzrok sudara viša sila, to nije sa stajališta početnog uzroka, koji treba pripisati krivnji obiju strana-ka.

Iz dokumentacije i drugih dokaza koji su sudu bili dostupni, slijedi da je manevar izdokiranja započeo kada je u luci puhao veoma jak vjetar. I najobičniji pomorac morao je pretpostaviti da je pod ovim okolnostima vrlo opasno izdokitati brod, posebno ako njegovi strojevi nisu bili spremni za rad. Upotrebom najobičnije pažnje trebalo je pretpostaviti da tijekom izvodjenja manevra mogu nastupiti nepredvidjene okolnosti koje će otežati ili sasvim onemogućiti predvidjeni manevar, što opet može dovesti do prouzročenja štete. Ovo tim više što se radilo o luci kojoj je akvatorij vrlo skromnih dimenzija, posebno za manevriranje velikih brodova, koji uz to nemaju strojeve spremne za rad.

Iz ovih razloga redovna pažnja običnog pomorca je nalagala da se s manevrom izdokiranja pričeka dok se ne poboljšaju vremenske prilike.

Prema shvaćanju ovog suda o ovim okolnostima su morali voditi računa kako pilot - odnosno tuženi - tako i zapovjednik broda. U odnosu između pilota i zapovjednika pilotiranog broda, a u pogledu procjenjivanja njihove krivnje, treba polaziti od stajališta uloge svakog od njih u odnosnom manevriranju, te znanja koje se u konkretnom slučaju od zapovjednika i pilota može i mora zahtijevati.

Što se tiče prvog pitanja, naime uloge u manevriranju, nesumnjivo je da prevagu treba dati pilotu. Odnosno u pogledu imovinsko-pravnih posljedica, tuženome. Tuženi je, naime, naredio započinjanje izdokiranja broda i time u najvećoj mjeri preuzeo na sebe odgovornost za štete koje mogu biti prouzročene odnosnim vremenskim prilikama. Pored toga pilotova uloga kod izvodjenja manevra u odnosu na zapovjednika je predominantna. Pilot je upravo i pozvan da izvede manevar za koji se pretpostavlja da ga zapovjednik zbog nepoznavanja lokalnih prilika, neće moći niti znati uspješno obaviti. Unatoč tome ni zapovjednikova uloga nije beznačajna. Premda se o manevriranju broda prvenstveno stara pilot, ipak je zapovjednik ne samo ovlašten već i obvezan da se brine o sigurnosti broda. Prema shvaćanju ovog suda zapovjednik je imao i pravo i dužnost, unatoč odluci brodogra-mljača da se započne s manevriranjem broda, da se toj odluci

usprotivi i s izdokiranjem pričeka dok se poprave vremenske prilike. Svako opiranje tuženoga zapovjednikovoj odluci o odlaganju izdokiranja, pa makar i pozivom na klauzule Uputstava, bilo bi protivno ne samo dobrim običajima, već i pozitivnim propisima o sigurnosti plovidbe. Kada zapovjednik, uz postojanje navedenih vremenskih prilika, nije zabranio, ili barem pokušao zabraniti, izdokiranje broda, mora snositi dio krivnje za štetne posljedice koje se dogode tijekom manevriranja broda, a izravna su i neizravna posljedica odnosnih vremenskih prilika. Vijeće smatra da je cit. klauzula t.28. Uputstava tuženoga neprijemljiva i za tužitelja. Budući da se radi o pitanjima sigurnosti, brodar se ne može pozivati na okolnost da njegov zapovjednik nije imao pravo zabraniti manevar izdokiranja broda jer navedena klauzula kaže da se mora pridržavati naredaba pilota ili druge nadležne osobe tuženoga. Unatoč tome vijeće smatra da je ipak predominantnu ulogu u odlučivanju manevra izdokiranja imao tuženi kao osoba koja odlučuje o načinu i vremenu izvođenja ugovorenih radova.

Drugo je pitanje da li se od zapovjednika moglo tražiti znanje da je manevar izdokiranja pod navedenim vremenskim okolnostima opasan. U pogledu opsega znanja zapovjednika i pilota koje se odnosi na manevriranje broda, ovaj sud smatra da treba razlikovati činjenice koje su općeg karaktera, od onih lokalnog značaja. Što se prvih tiče, njih zapovjednik mora znati jednako dobro, ako ne i bolje, od samog pilota. One lokalnog karaktera naprotiv, zapovjednik nije dužan dobro poznavati. Pilot se upravo poziva na brod zbog svojeg iskustva i poznavanja lokalnih prilika, koje zapovjedniku nisu poznate. Sud ocijenjuje da je zapovjednik broda "Aue" kao običan pomorac, morao znati procijeniti vremenske prilike koje su kritične prigode vladale u luci, i da mu za njihovu pravilnu procjenu nije bilo potrebno nikakvo ni znanje ni iskustvo u pogledu lokalnih prilika. Protivno, daleko veće iskustvo i znanje se moglo i moralo zahtijevati od pilota. Pri ocijenjivanju omjera krivnje zapovjednika i pilota sud je cijenio i činjenicu da se zapovjednik mogao zavesti nastupom pilota koji je izdokirao brod unatoč navedenim vremenskim prilikama, pa da je mogao pretpostavljati da vrijeme ipak nije toliko opasno. Pored navedenih činjenica kod ocijenjivanja omjera krivnje zapovjednika i pilota sud je uzeo u obzir i okolnost da bi vrlo vjerojatno manevar bio izvršen prema predviđenom planu, da nije nastupila nepredviđena okolnost, naime nenadano i samovoljno manevriranje jednog od remorkera. Ova činjenica s jedne strane umanjuje omjer zapovjednikove krivnje, a s druge povećava krivnju tuženoga.



Zapovjednik remorkera je radio u ime tuženoga, pa on mora snositi i štetne posljedice za njegovo djelovanje.

Uzevši u obzir navedene činjenice sud je zaključio da su za utuženu štetu zapovjednik odnosno tužitelj krivi za 25%, a tuženi za 75%.

Tuženi se tijekom postupka pozivao u svoju korist na okolnost da on ne odgovara za štete prouzročene opasnostima mora ili plovidbe, odnosno višom silom. To je izričito predviđeno i u klauzuli 13. njegovih Uputstava. Sud smatra da se u konkretnom slučaju ne radi ni o jednom od navedenih uzroka. Ako se i zauzme stajalište da je neposredni uzrok štete viša sila ili opasnost plovidbe, prvi uzrok štete je krivnja stranaka koja je dovela do odnosne situacije.

Među razloge za koje tuženi kao brodopopravljač ne odgovara je krivnja njegovog sugovarača. U slučaju zajedničke krivnje, brodopopravljač je odgovoran u omjeru svoje krivnje.

Budući da je vijeće stalo na stajalište da je tuženi za utuženu štetu kriv u omjeru od 75%, u tom omjeru je udovoljio tužbenom zahtjevu.

Vijeće se nije upustilo u ispitivanje opravdanosti visine tužbenog zahtjeva, jer je ona među strankama nesporna.

B.J.