

O D L U K E

A) Odluke domaćih sudova i drugih organa

VIŠI PRIVREDNI SUD SR HRVATSKE

Presuda br. III PŽ 1803/78-2  
od 30. I 1979.

Vijeće: Petar Sremac, mr Veljko Vujović, prof. dr Branko  
Jakša

Sudar brodova - Krivnja za sudar - Naknada štete prouzroče-  
ne sudarom - Za štetu nastalu sudarom brodova odgovara vla-  
snik odnosno brodar broda čijom je krivnjom šteta prouzro-  
čena - Krivnja zapovjednika obvezuje brodara - Krivnja  
pilota za sudar ne može osloboditi brodara obveze naknade  
štete - Prilikom pristajanja u svrhu izbjegavanja sudara  
manevar mora biti poduzet pravodobno i onako kako to mora  
učiniti dobar pomorac - Ako zapovjednik smatra da mu mjesto  
uz obalu koje mu je odredila lučka kapetanija predstavlja  
opasnost za pristajanje, i unatoč tome pristaje, preuzima  
na sebe rizik za štetu koja nastane prilikom pristajanja -  
Prilikom pristajanja brod mora voziti tolikom brzinom da se  
može, bez strojeva, zaustaviti upotrebom drugih sredstava  
kao bacanje sidra ili užetima - Ako brod nije na ovaj način  
pristajao ne može se pozivati u svoju korist na okolnost da  
mu strojevi nisu iznenada proradili krmom, jer je morao  
predvidjeti prilikom pristajanja da može nastati kvar na  
stroju, pa je morao na navedeni način poduzeti manevar pri-  
stajanja - Lučka kapetanija nije odgovorna za sudar zbog  
toga što je odredila brodu mjesto pristajanja koje je opa-  
sno za pristajanje - Oštećeni ima pravo na naknadu štete s  
naslova gubitka broda u visini prometne vrijednosti broda  
prema stanju neposredno prije sudara - Ako je od sudara pa  
do isplate naknade štete cijena brodovima porasla, vlasnik  
ima pravo na povećanu prometnu vrijednost broda - Ako je  
brod osiguran od naknade za vrijednost broda odbija se svo-  
ta dobijena iz naslova osiguranja - Za utvrđivanje vrijed-  
nosti broda nije mjerodavna cijena iz ugovora o osiguranju  
- Ako se ne može utvrditi vrijednost stvari koje su se na-  
lazile na brodu u času sudara, njihovu vrijednost utvrđuje  
sud po svojoj slobodnoj ocjeni - Vlasnik oštećenog broda  
ima pravo i na naknadu agenturnih troškova koji su nastali  
u vezi sa sudarom - Ako je vlasnik stanovao na brodu pripa-  
da mu i pravo na naknadu za stanovanje u visini najamnine  
za jedan komforni stan srednje kvalitete u jednoj osrednjoj

četvrti u kojoj je živio - Vlasnik ima pravo na nagradu za spašavanje koja mu je priznata sa strane suda - Vlasnik nema pravo na troškove liječenja zbog psihičkih patnji za izgubljenom jahtom kao i uslijed navodnog pogoršanja želučanih bolesti uslijed šoka što ga je preživio zbog potonuća broda, ako u vrijeme sudara nije bio na brodu niti u njegovoj neposrednoj blizini - Ovo stoga što je vlasnik mornar koji mora računati i biti vičan rizicima koje nosi život na moru, a bolest želuca nije ni u kakvoj vezi s nastalom štetom

Tužitelj i tuženi su osobe inozemnog državljanstva (stranci).

Tužitelj (fizička osoba) kao vlasnik motorne jahte (m/y "Gemany") tužbom traži da mu tuženi kao brodar trajekta-motornog broda "Illiria" naknadi štetu nastalu zbog sudara m/b "Illiria" i m/y "Gemany" u iznosu od 175.904 USA \$ spp.

U tužbi i tijekom spora tužitelj navodi da je dana 1.IX 1972. godine m/y "Gemany" bila privezana u luci na mjestu odredjenom od Lučke kapetanije i da je m/b "Illiria" vlasništvo tuženoga u vrijeme kada je pristajao u gradskoj luci uz gat udario u m/y "Gemany", zdrobio je i potopio. Do sudara m/b "Illiria" i m/y "Gemany" da je došlo isključivo zbog pogrešnog manevra pristajanja - nepropisne vožnje i velike brzine. Naime, da je kritičnog momenta, odnosno u času udara, vrijeme bilo sasvim tiho i lijepo, da je gat uz koji je pristajao m/b "Illiria" bio slobodan u čitavoj svojoj duljini od cca 200 m i da je m/y "Gemany" bila propisno vezana na mjestu odredjenom od Lučke kapetanije, pa da je sporni sudar, nastao ovim okolnostima, isključivo posljedica propusta u plovidbi, odnosno manevru pristajanja m/b "Illiria" od strane zapovjednika broda. Zapovjednik m/b "Illiria" da je prilikom manevra pristajanja višestruko povrijedio odredbe čl.17, st.1. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru, jer da je kasno, dakle nepravodobno dao nalog za vožnju krmom, nepravodobno i pri neadekvatnoj brzini kojom je brod uplovljavao i približavao se gatu bacio sidra i neodlučno kao i nepravodobno upotrijebio spring. Brzina broda da je trebala biti oduzeta mnogo ranije (smanjena) i brod umiren prije dolaska u neposrednu blizinu gata jer da su to nalagali kriteriji ponašanja "dobrog pomorca" za brod veličine "Illiria". Posebno, da je zapovjednik bio dužan laganim, neznatnim skretanjem u desno pristati na slobodan vez 17 ili 18 kada

je vidio da ide prema motornoj jahti "Germany" privezanoj na suprotnoj obali. S obzirom da je do spornog sudara došlo krivnjom broda tuženoga, tuženi je odgovoran za nastalu štetu. Svoje tužbeno traženje (petit tužbenog zahtjeva) po osnovama tužitelj je specificirao na način da potražuje:

- s naslova naknade štete za uništenu jahtu.....	128.000	USA	ž
- s naslova naknade za uništenu opremu i stvari osobne garderobe.....	19.231	"	
- s naslova naknade - nagrade za spašavanje.....	5.095	"	
- s naslova naknade parničnih troškova radi utvrdjivanja i isplate nagrade za čuvanje jahte.....	1.930	"	
- s naslova naknade troškova agenta..	160	"	
- s naslova satisfakcije za fizičke i psihičke boli u vezi sa spornim udarom i uništenjem jahte.....	2.000	"	
- s naslova naknade troškova liječenja.....	420	"	
- s naslova naknade troškova stanovanja i povećanih troškova domaćinstva zbog uništenja jahte (stanovanje u hotelu).....	18.990	"	

Utruženo ukupno..... 175.904 USA ž

Tuženi (brodar) osporava tužbeni zahtjev u cijelosti (i u pogledu osnove i u pogledu visine). U pogledu osnove tužbenog zahtjeva ističe, da je do spornog sudara, odnosno štete, došlo iz razloga što m/b "Illiria" nije bio u stanju manevrirati glavnim motorima u zadnjoj fazi manevra, prilikom pristajanja na vez br.16 gata, pa da, dakle, do udara nije došlo krivnjom broda tuženoga uslijed pogrešnog manevra pristajanja, nepropisne vožnje i velike brzine, kako to tvrdi tužitelj, nego uslijed slučaja i da stoga za nastalu štetu tuženi ne odgovara. Navodi naime da je m/b "Illiria" prilazio mjestu pristajanja minimalnom brzinom kretanja, da je zapovjednik m/b "Illiria" prilikom izvođenja manevra pristajanja postupio u svemu pravilno po propisima i pomorskim iskustvima, tj. da je pravodobno izdao zapovjedi zaustavljanja rada obaju motora u vožnji naprijed,

za vožnju "krmom" naprijed jednim, a onda obim glavnim motorima i za spuštanje oba sidra i pritežnog užeta ("springa"), da brod nije mogao zavoziti "krmom", odnosno da zapovjed za vožnju krmom nije mogla biti izvršena, jer oba glavna motora m/b "Illiria" u odredjenom momentu nisu mogla biti upućena u zapovijedjenom smjeru "krmom", premda su bili u potpuno ispravnom stanju, da je do prestanka rada glavnih motora došlo uslijed zrakopraznog prostora (vakuma) koji je pukom slučajnošću nepredvidivo i gotovo neobjašnjivo nastao u dovodnim cijevima za gorivo, pa da je izostalo pokretanje dvaju glavnih brodskih motora u pravcu "krmom" nepredvidiv slučajni događaj. Da su inače ta dva glavna motora neposredno i prije toga, a i nakon toga, normalno funkcionirala i bila u besprijekornom ispravnom stanju, utvrđeno je od strane "Jugoregistra". S obzirom da je sporni sudar nastao zbog iznenadnog i slučajnog prestanka rada glavnih motora, a da za prestanak rada motora nema krivnje na strani tuženoga kao brodar, te da se sudar nije mogao izbjeći uza svu pažnju, pravilno izdane zapovjedi zapovjednika broda tuženoga i točno izvršenje istih od strane posade, sporni sudar ima se smatrati neizbježivom slučajnom nezgodom, pa da zato u smislu čl.9. Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova svaka strana snosi svoju štetu. Poriče tvrdnju tužitelja da je brod "Illiria" bio dužan pristati na (slobodan) vez 17 ili 13 gata. Ističe da je baš naprotiv brod morao pristati na vez broj 16. Ovo iz razloga što je baš tako odredjeno od strane Lučke kapetanije. Brod je uz to u konkretnom slučaju pilotirao (uvodio u luku) lučki pilot. Zapovjednik broda dakle ne može sam mijenjati, birati, niti odredjivati mjesto gdje će brod pristati. Osim toga da gat u cijeloj svojoj dužini od 232 m ipak trajno nije bio slobodan jer je na njegovom donjem dijelu, malo poslije dolaska "Illirie", trebao pristati m/t "Tiziano". Podredno smatra da je spornu štetu djelomično odgovorna Lučka kapetanija, koja je odredila, odnosno dopustila, da tužiteljeva jahta u vrijeme dolaska broda tuženoga bude privezana na vezu br.15 a s otpuštenim konopcima, bez nadzora, izložena po cijeloj dužini desnim bokom u pravcu manevra prema dolazećem m/b "Illiria", iako su razlozi opreznosti i sigurnosti upućivali da navedena jahta bude privezana nešto podalje od veza br.16 i mjesta na kojem je ista Kapetanija odredila pristajanje i privez broda tuženoga. Smatra da je Lučka kapetanija takvim svojim radnjama, odnosno propustom da tužiteljevu jahtu s veza br.15 premjesti na vez br.14 ili neki drugi siguran vez povrijedila odredbe čl.5, 9, 12, 16. i 20. Pravilnika o održavanju reda u lukama, koji propis je bio na snazi u vrijeme nastanka štetnog događaja,

i da je baš radi takvog nepravilnog priveza tužiteljeve jahte, a koji je odredila i izvršila u odsutnosti samog vlasnika, Lučka kapetanija sama pridonijela štetnom događaju i posljedicama istog.

Tuženi osporava i visinu tužbenog zahtjeva po svim osnovama, a iz slijedećih razloga:

Tužitelju s naslova naknade štete zbog oštećenja jahte pripada pravo na naknadu u visini prometne vrijednosti jahte u vrijeme oštećenja, a da je ta vrijednost daleko manja od cijene koštanja pri izgradnji i iznosa kojeg tužitelj traži s ove osnove. Tužitelj nije dokazao da je na jahti imao sve one stvari navedene u "popisu osobnih stvari", a za koje tvrdi da su oštećene. Tužitelj je mogao i bio dužan djelomično spasiti oštećene stvari i tako smanjiti štetu. Vrijednost oštećenih stvari zahtijeva se u pretjerano velikom iznosu. Troškovi čuvanja oštećene jahte od 1.930.- \$ nisu bili potrebni ni nužni. Nije utvrđeno da postoji potraživanje s naslova spašavanja odnosno nagrade za spašavanje, jer tužitelj nije pružio dokaz da je tu nagradu platio spasavaocu. Neosnovan je zahtjev za satisfakciju, jer da je tužitelj i ranije bolovao od bolesti ulcusa na duodenumu i od distonije neurovegetativæ. Osim toga iz okolnosti što često tužitelj plovi morem razabire se da taj "nervni šok" nije zbog potonuća jahte ostavio na tužitelju nikakve posljedice, pa da je zato neosnovan njegov zahtjev za naknadu štete zbog pretrpljenih fizičkih i psihičkih bolova. Nije osnovan zahtjev za naknadu štete niti zbog izgubljenog stana i domaćinstva zbog uništenja jahte. Ovo iz razloga, što je tužitelj odmah nakon sudara dobio od osiguratelja izvjesnu osigurninu. Pored toga, iz podnesenih računa vidi se da tužitelj češće putuje po svijetu kao turist ili kao poslovan čovjek, pa bi to on činio i da nije došlo do oštećenja jahte. Konačno da od iznosa naknade štete tužitelju treba u svakom slučaju odbiti svotu koju je primio od osiguratelja po osnovi ugovora o osiguranju motorne jahte "Gemany".

Nije sporno medju strankama da je dana 1.IX 1972. brod tuženoga prilikom uplovljavanja u luku i pristajanja uz gat na vezu br.16 udario u tužiteljevu jahtu, potopio je i da je zato jahta oštećena. Okolnosti pod kojima je došlo do sudara i koje su odlučne za pitanje ocjene postojanja krivnje za sudar brodova takodjer su izvjesne. Nije, naime, sporno da je jahta bila privezana lijevim bokom uz lučku obalu na vezu br.15, oko 2-3 metra pramcem udaljena od ugla što ga čine sjeverna strana gata i spomenuta obala,

da je brod tuženoga pristajao na mjestu odredjenom od strane Lučke kapetanije na vezu br.16 gata, koji se nalazi ispred korijena spomenutog gata, ali i to da je spomenuti gat u času pristajanja broda tuženoga bio slobodan, bez brodova, u čitavoj svojoj dužini od 232 metra.

Sporno je dakle da li je tijekom manevra pristajanja "Illirie", broda tuženoga, došlo do slučajnog pres-tanka rada brodskih - porivnih motora; da li je za sporni sudar, nastao u naprijed opisanim okolnostima, isključivo kriv brod tuženoga m/b "Illiria" ili je sporni sudar eventualno nastao uslijed neskrivljenog slučaja ili se pak radi o tome da bi možda za nastali sudar djelomično bio kriv i netko treći, tj. Lučka kapetanija koja je odredila vez broj 15 za motornu jahtu "Gemany", a vez broj 16 za m/b "Illiria". Sporan je još i opseg i visina svakog od istaknutih vidova štete.

Prvostepeni sud je izveo dokaze pregledom isprava priloženih spisu, pregledom spisa Lučke kapetanije i spisa Okružnog privrednog suda, zatim saslušao svjedoka i konačno proveo vještačenje putem vještaka nautičke, brodostr-jarske i trgovačke struke.

Nakon izvedenih dokaza i provedene rasprave prvoste-peni je sud donio presudu kojom je djelomično usvojio a djelomično odbio tužbeni zahtjev.

Prvostepenom presudom tuženi je obvezan platiti tu-žitelju:

- 1) s naslova naknade štete zbog uništenja m/y "Gemany"..... 109.571,28 ₺
  - 2) s naslova naknade štete zbog uništenja stvari namijenjenih za osobnu upotrebu na brodu i za potrebe broda..... 6.561,23 ₺
  - 3) s naslova nagrade za spašavanje jahte..... 5.095,00 ₺
  - 4) s naslova naknade troškova vezanih za usta-novljenje oštećenja jahte "Gemany" i čuvanja te jahte..... 1.930,00 ₺
  - 5) s naslova naknade troškova agenta..... 160,00 ₺
  - 6) s naslova naknade troškova stanovanja..... 18.990,00 ₺
- ukupno sve sa 7,5% kamata od 9.IV 1973. do isplate.

Odbijen je pak višak tužbenog zahtjeva za iznos od 33.596,44 \$ spp, s ostalih utuženih osnova, a djelomično pak i s osnova pod gornjom toč. 1, 2 i 6.

Tužitelju je priznat parnični trošak u iznosu od 53.126,73 dinara.

U obrazloženju presude navodi se slijedeće:

Ocjenjujući svaki izvedeni dokaz posebno i sve dokaze zajedno, te na temelju rezultata cjelokupnog postupka, sud, u pogledu sporne činjenice da li je u toku manevra prilikom pristajanja m/b "Illiria" došlo do avarije, odnosno prestanka rada porivnih motora m/b "Illiria", ocjenjuje da se s izvjesnošću može utvrditi da je u zadnjoj fazi manevra prilikom pristajanja m/b "Illiria" uz gat na vez br.16 došlo do avarije motora, tako da brod nije mogao "zavoziti krmom", odnosno da zapovijed za vožnju krmom nije mogla biti izvršena.

Pitanje primjene mjerodavnog prava na sporni pravni odnos treba riješiti primjenom kolizijske norme iz čl.14. Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova ("Službeni list SFRJ", br.11/66), koji propis je bio na snazi u vrijeme nastanka štetnog događaja. Suglasno citiranoj kolizijskoj normi za sporni pravni odnos mjerodavno je pravo mjesta događaja (lex loci delicti commissi). S obzirom da je do sudara došlo u jugoslavenskom obalnom moru, to je po statutu lex loci delicti commissi mjerodavno jugoslavensko pravo.

Odgovornost za štetu zbog sudara brodova regulirana je odredbama naprijed spomenutog Zakona o naknadi štete zbog sudara brodova. Prema odredbi čl.3. toga Zakona za štetu nastalu zbog sudara brodova odgovara brod (vlasnik broda ili brodar) čijom krivnjom je šteta prouzročena. Krivnja brodar za sudar utvrđuje se prema krivnji osoba kojima se on u svom poslovanju služi, tj. prema krivnji zapovjednika i ostalih članova posade koji neposredno upravljaju navigacijom i izvršavaju određene poslove u vezi sa manevriranjem broda.

Ocjenjujući pitanje odgovornosti za sporni sudar sud je, na temelju iskaza saslušanih svjedoka, spisa Lučke kapetanije i posebno na temelju nalaza i mišljenja nautičkog vještaka, koji nalaz i mišljenje sud u cijelosti prihvaća kao logičan i uvjerljiv, utvrdio da je za sporni sudar isključivo kriv brod tuženoga.

Propisom čl.17, st.1. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru ("Službeni list SFRJ", br.2/66) određeno je da: "Svaki manevar poduzet pri kormilarenju i plovljenju mora biti izvršen pravodobno i onako kako to treba da učini dobar pomorac".

Kriterij postupanja "dobrog pomorca" u konkretnom slučaju nalagao je zapovjedniku m/b "Illiria":

- da prilikom ulaska u luku i pristajanja vozi toliko umjerenom brzinom da može uvijek na vrijeme izbjeći svaku opasnost koja mu se ispriječi na putu i bez upotrebe stroja zaustavi brod na određenom mjestu, na sigurnoj udaljenosti od privezane jahte i

- da poduzme potreban manevar za izbjegavanje udara u privezanu jahtu kada je vidio da ide prema njoj.

U postupku je na temelju rezultata naprijed navedenih dokaza utvrđeno da zapovjednik m/b "Illiria" pri uplovljavanju u gradsku luku i pristajanju uz pristanište (gat), nije postupao na način kako mu to nalažu prednji kriteriji ponašanja "dobrog pomorca".

Iz nalaza i mišljenja nautičkog vještaka slijedi da je do spornog udara došlo ili uslijed toga što je m/b "Illiria" uplovljavao u gradsku luku i pristajao uz gat većom brzinom ili uslijed toga što nisu izvršene ili nisu pravodobno, energično, sinhronizirano i organizirano izvršene sve ili neke radnje koje je bilo neophodno izvršiti radi zaustavljanja broda nakon zakazivanja brodskih pogonskih motora. Vještak, naime, sasvim pravilno utvrđuje da se m/b "Illiria" u trenutku pristajanja, pri brzini od 0,445 m/sek (a tuženi tvrdi da je brod vozio tom brzinom) i uz pravilnu i pravodobnu upotrebu springa i pramčanih sidara mogao pravodobno zaustaviti, te iz okolnosti da se brod nije pravodobno zaustavio i da je došlo do spornog sudara, izvodi pravilan gore navedeni zaključak o uzrocima sudara.

Ako se utvrdi da je istinita tvrdnja tuženoga da su u konkretnom slučaju sve zapovijedi za vožnju (zaustavljanja i privez broda) bile date pravodobno i odlučno, a takva ocjena na temelju iskaza saslušanih svjedoka može se izreći, onda od dva moguća uzroka spornog sudara ostaje jedan, tj. da je do sudara došlo uslijed toga što je zapovjednik m/b "Illiria" prilikom ulaska u gradsku luku i



pristajanja vozio većom brzinom koja nije dopuštala da se izbjegne sudar između broda i jahte, umjesto da je ispravno pristao na bilo koji slobodni vez gata, a zatim na siguran način priveo brod vezu broj 16.

Prema nalaženju prvostepenog suda iz iznesenog proi-  
zlazi da za sudar brodova nema nikakve odgovornosti Lučka  
kapetanija, u ovom sporu treća osoba, koja je pozvana za  
umješača, ali se nije upustila u spor. Naime, da je brod  
bio zaustavljen prije veza broj 16 do sudara ne bi došlo,  
pa prema tome ni do bilo kakve štete.

Prema nalaženju prvostepenog suda, za sudar i štetu  
isključivo je kriv zapovjednik m/b "Illiria", pa je i tu-  
ženi kao brodar toga broda pozivom na odredbu čl.3. Zakona  
o naknadi štete zbog sudara na moru isključivo kriv za na-  
stalu štetu.

Naime, rezimirajući osnovanost tužbenog zahtjeva za  
svaku pojedinu vrstu štete, sud je našao da je tužbeni  
zahtjev osnovan za štetu u iznosu od 109.571,23 US \$ zbog  
uništenja jahte, 6.561,28 US \$ za uništenje opreme na bro-  
du i za uništenje stvari namijenjenih osobnoj upotrebi  
tužitelju; 5.095.- US \$ s naslova naknade za spašavanje  
jahte, s naslova naknade troškova vezanih za ustanovljenje  
oštećenja i čuvanje te jahte 1.930.- US \$, s naslova troš-  
kova agenta 160.- US \$, s naslova troškova naknade stano-  
vanja 18.990.- US \$, a sve sa 7,5% kamata od 9.IV 1973. do  
isplate. Sud je odbio višak tužbenog zahtjeva u iznosu od  
33.596,44 US \$, od toga u cijelosti za troškove satisfak-  
cije (za fizičke i psihičke bolove) i troškove liječenja,  
a djelomično pak i s naslova umanjivanja vrijednosti jahte  
za iznos vrijednosti ostatka nakon potopljenja i za iznos  
osigurnine koji je tužitelj primio od osiguratelja, te  
umanjio vrijednost tužbenog traženja u pogledu stavke oštećenih stvari i opreme broda - jahte.

Pobliže se u obrazloženju prvostepene presude navodi,  
u pogledu visine štete, slijedeće:

Djelomično je osnovan zahtjev za naknadu pozitivne  
štete zbog gubitka jahte.

Nije sporno da je m/y "Germany" uslijed udara u toli-  
koj mjeri oštećena da se može smatrati podrtinom. Ta či-  
njenica slijedi i iz procjene "Jugoregistra" br.3316/245  
od 14.VII 1977. godine.

U slučaju uništenja, odnosno gubitka broda oštećeni ima pravo na naknadu štete u visini prometne vrijednosti broda i to prema stanju broda neposredno prije sudara, uz odbitak vrijednosti koju predstavlja brod odnosno podrtna broda nakon sudara.

Iz citirane potvrde o procjeni "Jugoslavenskog registra brodova" slijedi da prometna vrijednost m/y "Gemany" prema stanju neposredno prije sudara, a prema svjetskim cijenama u vrijeme vršenja procjene iznosi US \$ 128.000,00, te vrijednost ostatka jahte iznosi US \$ 4.000,00.

Dosljedno naprijed iznesenom proizlazi da tužitelj zbog gubitka jahte ima pravo na naknadu u iznosu od US \$ 124.000,00.

U postupku je utvrđeno, odnosno uzeto je kao istinita tvrdnja tužitelja, da je tužitelj iz osnove osiguranja jahte primio iznos od Lstg 7.425.- odnosno proračunato u US \$ iznos od 14.428,72 (konverzija izvršena po tečaju na dan zaključenja glavne rasprave - prodajni tečaj Lstg - dinara 35,2193, kupovni tečaj US \$ - dinara 18,1238 - prema propisu o konverziji valute koja se pretvara obračunava se po prodajnom tečaju, a valuta u koju se pretvara po kupovnom tečaju). Tuženi nije ponudio nikakve dokaze za svoju tvrdnju da je tužitelj iz osnove osiguranja jahte primio iznos od US \$ 20.000,00.

U slučaju kad je oštećeni brod pokriven ugovorom o osiguranju, oštećeni ima dva samostalna potraživanja, i to jedno prema štetniku iz izvanugovornog odnosa za štetu, a drugo prema osiguratelju na temelju uvjeta sklopljenog ugovora. Međutim, oštećenome ne pripadaju kumulativno oba zahtjeva za naknadu štete, tj. i od štetnika i od osiguratelja, nego samo od jednog, jer bi se realizacijom dvostruke naknade bezrazložno obogatio.

Dudući da je tužitelj iz osnove osiguranja realizirao dio naknade u iznosu od Lstg 7,425 odnosno US \$ 14.428,72 te je taj iznos trebalo odbiti od utvrđenog iznosa štete i tužitelju iz ovog naslova dosuditi naknadu u iznosu od US \$ 109.571,28.

Prigovori tuženoga koji se odnose na procjenu vrijednosti m/y "Gemany" nisu osnovani. Pri izračunavanju vrijednosti broda za naknadu ne može se poći od cijene koštanja broda, pa ovako dobijeni iznos umanjiti prema stupnju istrošenosti i drugim okolnostima. Ovo stoga jer se na ovaj

način s obzirom na promjene cijena na tržištu brodova, dolazi do cijene koja se znatno razlikuje od prometne cijene broda, a oštećenome se mora priznati prometna cijena broda, jer samo uz tu cijenu on može nadomjestiti izgubljeni brod. Ukoliko se oštećenome ne bi priznao iznos u visini prometne cijene kojom on može nadomjestiti izgubljeni brod, tada se ne bi zadovoljilo osnovno načelo popravljivanja štete - restitutio in integrum.

Za utvrđivanje vrijednosti uništene jahte nije ni odlučna vrijednost kakva je označena u ugovoru o osiguranju, jer se u ugovoru o osiguranju vrijednost može označiti i niža od prave i stvarne, tj. prometne vrijednosti.

Djelomično je osnovan zahtjev za naknadu štete zbog uništene imovine tužitelja navedene u "Popisu osobnih stvari".

U postupku nije bilo sporno, a to proizlazi iz okolnosti da je m/y "Gemany" bila opremljena za stalni boravak, da su tužitelj i njegova supruga stalno boravili na jahti. Radi toga je razumljivo i može se prihvatiti kao istinita tvrdnja tužitelja, da su tužitelj i njegova supruga na jahti imali stvari osobne garderobe i druge stvari koje su im potrebne, odnosno imovinu navedenu u "Popisu osobnih stvari ..." (list spisa br.4. i 5). Istinitost ove tvrdnje potvrdili su svojim iskazima i svjedoci.

Iz iskaza svjedoka proizlazi također da je najveći dio ovih stvari u sudaru uništen, odnosno oštećen u tolikoj mjeri da se nije mogao spasiti. Ovo posebno što se tiče stvari osobne garderobe.

U pogledu postojanja štete na ovoj imovini tužitelja koja se nalazila na jahti sud, pomoću izvedenih dokaza, nije mogao utvrditi postojanje i stupanj oštećenja svake pojedine stvari iz ove imovine, nego je postojanje štete utvrdio po slobodnoj ocjeni, zavisno od prirode stvari, služeći se pritom rezultatima izvedenih dokaza saslušanjem svjedoka. Po prirodi stvari, uslijed udara, dodira s vodom i onečišćenja naftom do kojeg je došlo zbog udara, nisu podložne oštećenju slijedeće stvari: vanjski motor "Evinrude", bokobrani-konopci, alat za popravak - komplet nasadnih ključeva, "Stilson" pile za drvo i metal, turpije, brusevi itd, novi vinč za podizanje sidra i čelična kasa. Sve ostale stvari navedene u Popisu imovine, po svojoj prirodi podložne su gubitku i oštećenju odnosno lomu prilikom

udara, bilo zbog djelovanja mora i nafte, bilo zbog toga što su udarom zdrobljene ili su se, s obzirom da su podložne rasipanju, izgubile. Stoga je sud uzeo da su sve ove stvari, osim stvari navedenih u prethodnom stavu, udarom oštećene odnosno uništene ili izgubljene. Tuženi kao štetnik u obvezi je tužitelju dužan naknaditi vrijednost uništenih stvari namijenjenih za osobnu upotrebu na brodu i za potrebe broda.

Zahtjev za naknadu troškova, odnosno nagrade za spašavanje m/y "Gemany" je u cijelosti osnovan.

Osnovan je u cijelosti i zahtjev za naknadu troškova agenta na iznos od US \$ 160.- Iz tog računa slijedi da je tužitelj, u vezi sa spornim udarom, putem pomorskog agenta obavljao određene poslove i da troškovi za obavljanje tih poslova iznose US \$ 160.- Budući da se radi o poslovima koje je bilo potrebno obaviti, a tužitelj je ovlašten da te poslove obavlja putem agenta, tuženi je u obvezi naknaditi te troškove.

Zahtjev za naknadu troškova stanovanja je u cijelosti osnovan.

Nije sporno i iz rezultata postupka proizlazi da je tužitelj sa svojom suprugom stalno boravio na jahti. Uništenjem jahte tužitelj je izgubio stan za sebe i svoju suprugu, pa mu je tuženi u obvezi naknaditi troškove stanovanja koje je imao za svo vrijeme, tj. od dana sudara - 1.IX 1972. godine pa do zaključenja glavne rasprave.

Po shvaćanju ovog suda tužitelj ima pravo na naknadu ovih troškova u visini stanarine jednog komfornog jednosobnog stana srednje kvalitete, u jednoj "osrednjoj" četvrti u gradu u kojem je u ovo vrijeme živio. S obzirom da stan takve veličine i kvalitete može, po ocjeni ovog suda, u cijelosti zadovoljiti potrebe tužitelja i njegove supruge za stanovanjem, to se troškovi stanovanja u toj visini ukazuju potrebnim i razboritim.

Iz navoda tužitelja koje tuženi nije osporio i iz hotelskih računa slijedi da je tužitelj u 1972. i 1973. hodini živio u Londonu, a od 1974. godine u Manili. Iz navoda tužitelja također bi proizlazilo da sada živi u Singapuru, međjutim, kako nije poznato od kada tužitelj živi u Singapuru (to tužitelj nije naveo), sud je uzeo da tužitelj cijelo vrijeme, od 1974. godine pa dalje živi u Manili.

Nije osnovan zahtjev za naknadu troškova liječenja u iznosu od US \$ 420, koji trošak je tužitelj imao zbog pogoršanja zdravstvenog stanja izazvanog pretrpljenim šokom zbog gubitka jahte, kao ni zahtjev za satisfakciju zbog pretrpljenih fizičkih i psihičkih boli u iznosu od US \$ 2.000.

Po shvaćanju prvostepenog suda, u slučaju povrede materijalnog dobra, oštećeni nema pravo na naknadu odnosno satisfakciju za indirektno imovinske i neimovinske štete koje se manifestiraju u vidu tjelesnih i duševnih bolova i troškova liječenja prouzročenih navedenim pogoršanjem zdravstvenog stanja zbog povrede materijalnog dobra.

Iz svih navedenih razloga tužbeni zahtjev usvojen je za ukupan iznos od US \$ 142.307,56, dok je odbijen za ukupan iznos od US \$ 33.596,44.

Protiv prvostepene presude podnio je pravodobno žalbu tuženi (brodar) zbog žalbenih razloga bitne povrede odredaba parničnog postupka, pogrešno i nepotpuno utvrdjenog činjeničnog stanja i zbog pogrešne primjene materijalnog prava, a u dijelu kojim je usvojen tužbeni zahtjev, te predlaže da se ona preinači i tužbeni zahtjev u cijelosti odbije.

Bitnu povredu odredaba parničnog postupka tuženi smatra da je počinio prvostepeni sud zato što u pogledu nalaza i mišljenja nautičkog vještaka nije proveo nadvještačenje putem drugog nautičkog vještaka, shodno odredbi čl.261, st.2. i 3. ZPP-a.

Tuženi smatra da je činjenično stanje ostalo nepotpuno utvrđeno zbog toga, što prema njegovom mišljenju iz rezultata izvedenih dokaza proizlazi da je zapovjednik broda tuženoga postupio pravilno - pažnjom dobrog pomorca, što bi značilo da je ovdje isključena odgovornost tuženog za sudar i nastalu štetu, dok prvostepeni sud smatra utvrdjenim da zapovjednik broda tuženoga nije poduzeo potrebne radnje koje je bio dužan poduzeti kao dobar pomorac.

Tuženi smatra da odgovornost brodara otpada iz razloga što Lučka kapetanija nije odredila da se prije pristajanja broda tuženoga pomakne tužiteljeva oštećena jahta sa veza br.15 za oko 10 m dalje od korijena gata u luci. Naime u tom slučaju, prema mišljenju i tvrdnji tuženog, i sav nepredvidjeni i neotklonjivi te i slučajni prestanak

rada i zastoj brodskih motora ne bi imao za posljedicu sudar brodova i nastanak štete. Propust Lučke kapetanije tuženi vidi naročito u tome, što je ista dopustila da jahta "Germany" nije bila čuvana od strane vlasnika - tužitelja, a što je protivno odredbama čl. 5, 9, 12. i 16. Pravilnika za održavanje reda u lukama.

Žalitelj stavlja prigovor visine dosudjene štete. Smatra naime da "Jugoregistar", kao ustanova koja se bavi utvrđivanjem stanja i klasifikacijom brodova nije kvalificiran za procjenjivanje prometne vrijednosti broda i da zato procjena "Jugoregistra", po njegovom mišljenju, nije mjerodavna za utvrđivanje vrijednosti oštećene jahte. Posebno žalitelj ističe da je vrijednost broda procijenjena u dvostruko većem iznosu od svote koju je tužitelj zahtijevao od tuženog prije spora, pa i na početku spora kada je zahtijevao da ga tuženi brodar obešteti.

Nadalje, tuženi smatra da tužitelj u osnovi nema pravo na naknadu troškova stanovanja, jer prema: "površnim podacima do kojih je tuženi mogao doći iz Vancouvera u Canadi - tužitelj tamo ima svoje stalno boravište i svoj stan". Iz tih razloga kao i zato što tužitelj nije pružio dokaz da je stalno stanovao na svojoj jahti, već da se na istoj zatekao u luci kao turist, nema opravdanja po mišljenju žalitelja da se tužitelju da naknada za troškove stanovanja uslijed potopljenja jahte.

Tuženi nadalje ponavlja svoje prigovore iznesene tijekom prvostepenog postupka u pogledu visine dosudjenih naknada po spomenutim zahtjevima navedenim u izreci prvostepene presude. Naročito prigovara visini dosudjene kamatne stope od 7,5%, jer smatra, da tužitelj ima pravo na kamate od 6%. Time smatra da je pogrešno primijenjeno materijalno pravo.

Na žalbu tuženog odgovor nije podnešen.

Protiv prvostepene presude podnio je žalbu i tužitelj, a samo u dijelu kojim je odbijen s viškom tužbenog zahtjeva u iznosu od 26.848,72 US \$, te predlaže da se preinačenjem (toč. II izreke prvostepene presude) njemu dosudi još 14.428,72 US \$ spp za uništenu jahtu; zatim 10.000.-- US \$ spp za uništenu opremu; i 2.240.-- US \$ za materijalnu štetu i troškove liječenja, te da mu se naknade još i troškovi cjelokupnog postupka.

Tužitelj naime smatra da mu prvostepeni sud pogrešno odbija od vrijednosti broda svotu od 4.000.- US \$ koliko iznosi procijenjena vrijednost ostatka uništene jahte, jer da kod ovakve štete zbog uništenja broda štetnik vlasniku treba nadoknaditi cjelokupnu štetu.

Prema stajalištu tužitelja trebalo mu je dosuditi s naslova štete zbog uništenja jahte još i onu svotu koju mu je podmirio osiguratelj broda (14.428,72 US \$), da bi on, tj. tužitelj, nakon što bi tu svotu naplatio od tuženog, istu vratio svome osiguratelju.

Za uništenu opremu broda i stvari osobne garderobe tužitelj potražuje 19.231.- US \$, a prvostepeni sud mu dosudjuje samo 6.561,28 US \$. Prema mišljenju žalbe, tj. tužitelja, prvostepeni sud je prenisko odmjerio ovu vrijednost, pa mu je trebalo dosuditi barem još daljnjih 10.000.- US \$.

Nadalje, tužitelj smatra da mu u cijelosti pripada naknada troškova po računu liječenja priloženom spisu i to 2.000.- US \$ za pretrpljene fizičke boli i psihičke patnje, jer je zbog šoka uslijed uništenja jahte morao na operaciju. Ponavlja da mu je brod bio sve (i kuća i dom) i da je to oljednom uništeno.

Odgovor na ovu žalbu također nije podnesen.

Žalba tuženoga nije osnovana.

Pobijana presuda prema nalaženju drugostepenog suda donesena je pravilnom primjenom odredaba Zakona o parničnom postupku ("Službeni list SFRJ", br.4/77 i 36/77), na temelju pravilno utvrđenog činjeničnog stanja i pravilnom primjenom materijalnog prava. Prvostepeni sud je pravilno presudio o sporu i donio presudu koju je jasno i vrlo iscrpno obrazložio. Obrazloženje prvostepene presude u biti usvaja i ovaj drugostepeni sud.

Ne može se prihvatiti tvrdnja tuženog da je u ovom predmetu bilo potrebno provesti nadvještačenje. Ovo stoga što su nalaz i mišljenje nautičkog vještaka sačinjeni po pravilima struke, što je nalaz vrlo jasan, pa dakle nema niti nejasnoća, niti nepotpunosti niti proturječnosti, što su sve procesni preduvjeti da bi se prihvatio prijedlog tuženoga i vještačenje obnovilo drugim vještakom (čl.261, st.2. ZPP-a).

Valja naime istaći da je prema ustanovljenju i ocjeni i ovog drugostepenog suda tuženi isključivo kriv za nastalu štetu zbog sudara, te da postoji njegova odgovornost da naknadi tu štetu prema odredbi čl.3. i sl. Zakona o naknadi štete zbog sudara na moru ("Službeni list SFRJ", br.11/66).

Naime, za presudjenje ovog spora u osnovi potrebno je utvrditi odlučnu činjenicu da li je tuženi brod isključivo kriv za nastalu štetu. Odgovor na ovo pitanje zavisi od toga da li je zapovjednik broda tuženog kritične zgode postupio u svemu u skladu sa odredbom čl.17. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru ("Službeni list SFRJ", br.2/76), tj. da li je postupao pažnjom dobrog pomorca. U konkretnom slučaju vještačenjem nautičkog vještaka utvrđeno je da ponašanje tuženoga u skladu s tim standardom znači da je brod prilikom ulaska u luku i pristajanja trebao voziti toliko umjerenom brzinom da može uvijek na vrijeme izbjeći svaku opasnost koja mu se ispriječi na putu, a naročito da bez posebne upotrebe brodskih motora i drugim sredstvima zaustavi brod do stanja mirovanja na odredjenom mjestu i to na sigurnoj udaljenosti od privezane jahte, podredno da poduzme potreban manevar za izbjegavanje sudara između broda i jahte kada je vidio da brod ide prema jahti, što nije učinio.

Prema tome ovo je polazna osnovica za procjenjivanje pitanja krivnje zapovjednika broda odnosno tuženog brodarka.

Vještačenjem je utvrđeno da je brod vozio većom brzinom od dozvoljene, tj. od one brzine kojom se trebao zaustaviti, da je zbog toga došlo do sudara. Ako se naime ima u vidu da je obveza zapovjednika broda bila zaustaviti brod i onda ga na siguran način privezati na vez br.16, springom, i da tako nije postupljeno, onda je jasno da je zapovjednik broda preuzeo rizik i odgovornost za štetu ako dođe do sudara. Nije sporno da zapovjednik brod nije zaustavio na dijelu slobodnog gata prije veza br.16, niti je tražio od Lučke kapetanije da pomakne jahtu s veza br.15 (ako mu je navodno smetala pri pristajanju na gatu br.16). Kad je tome tako, pa je brod nastavio s kretanjem i izazvao sudar i štetu, onda se tvrdnja brodarka da je zatajio brodski motor za vožnju unazad, baš da je i istinita, ukazuje irelevantnom za rješenje spora, jer bi takav zastoj motora, što je slučaj a ne viša sila kao što to netočno smatra tuženi brodark, mogao biti ekskulpirajuća okolnost, samo pod pretpostavkom da je nenadan i neskrivljen. Medjutim, ne može se prihvatiti da je bio nenadan, jer je notorno



da su ovakvi zastoji kod diesel brodskih motora (tj. da zataje) česti. Stoga se to treba u manevru i kretanju broda predvidjeti. Drugo, u principu ovdje ne dolazi do ekskulpacije tuženog zbog slučaja, jer je ovo tipičan primjer skrivljenog sudara, pa se dakle radi o odgovornosti tuženog broдача za štetu po principu uzročnosti *causae remotae*, a ne po principu *causae proximae*, kao što to pogrešno smatra tuženi.

Prema tome, da je brod tuženoga postupao u skladu s odredbom čl.17. Pravilnika o izbjegavanju sudara na moru, tj. bio vožen pažnjom urednog pomorca, brod bi se zaustavio prije gata 16 i primjerenom brzinom pristao uz gat broj 16, pa do sudara i štete ne bi bilo došlo.

Kraj takvog stanja stvari prvostepena presuda opravdano uzima da očito postoji odgovornost zbog krivnje tuženog broдача za štetu koja je nastala sudarom brodova.

Što se tiče prigovora suodgovornosti Lučke kapetanije, kao treće osobe, što bi pravno imalo karakter prigovora podijeljene odgovornosti (*culpaе divisae*), ovaj se prigovor ne može prihvatiti iz slijedećih razloga:

Kao što je uvedno spomenuto da je tuženi broдар odnosno njegov zapovjednik broda postupio u skladu s čl.17, st.1. cit. Pravilnika onda bi brod zaustavio na primjerenom udaljenosti od gata br.16, zahtijevao pomicanje jahte s gata br.15, odnosno i u slučaju da je to Kapetanija odbila učiniti, bio je dužan privesti brod nakon zaustavljanja primjerenom brzinom do priveza na gatu br.16, pa je očito da ni u tom slučaju do sudara brodova i štete ne bi bilo došlo. Kraj takvog stanja stvari, očito nema ni bilo kakve suodgovornosti treće osobe - Lučke kapetanije za nastalu štetu, pa se zato i ovaj prigovor tuženog ukazuje potpuno neosnovanim. Zato su neodlučne odredbe Pravilnika o redu u lukama na koje se poziva žalitelj.

Što se tiče visine dosudjene štete, prvostepeni sud je doista na potpuno pravilan brižljiv i savjestan način utvrdio visinu štete koja pripada tuženome.

Naime, prvostepeni sud je pravilno utvrdio vrijednost jahte baš zato što ju je dao procijeniti putem "Jugoregistra", dakle kvalificirane ustanove kojoj su permanentno doista dobro poznate prometne cijene brodova na svjetskom tržištu. Stoga se taj prigovor žalbe ne može prihvatiti.

Nadalje što se pak tiče navodno dvostruko više dosudjene (od stvarno pretrpljene) štete, u prvom redu valja istaći, da je načelno tužitelju dosudjena opravdano prometna vrijednost broda u času procjene, jer samo s tim on može postići stvarnu reparaciju štete (bit instituta restitutio in integrum). Tuženi ne može osnovano prigovarati nakon više godina trajanja spora povećanju cijena brodova na svjetskom tržištu, kada i sam priznaje da ga je odmah poslije sudara opomenuo tužitelj da mu podmiri nižu tadašnju vrijednost broda i pretrpljene štete, jer je tuženi nesavjesnim odugovlačenjem podmirenja štete sam preuzeo rizik i za povišenje cijena (broda i opreme) na tržištu, pa se zbog toga ovaj prigovor ne može prihvatiti. Prvostepena presuda opravdano je dosudila tužitelju naknadu dokazanih troškova stanovanja i pravilno obrazložila zašto tužitelju pripada ova naknada, te navela iscrpno dokaze iz kojih proizlazi da je tužitelju priznata baš primjerena naknada troškova stanovanja. Stoga se ne mogu prihvatiti navodi žalbe da tužitelju ne bi pripala ova naknada baš u dosudjenoj visini.

Što se tiče ostalih prigovora visini dosudjenih naknada, ovaj drugostepeni sud je ustanovio da su navodi žalbe tuženog neosnovani, pa se u cijelosti prihvaća obrazloženje prvostepene presude i u tom dijelu tuženoga upućuje na razloge prvostepene presude.

Konačno nije osnovan prigovor visini dosudjene kamatne stope od 7,5%, jer je po ocjeni ovog drugostepenog suda prvostepena presuda opravdano dosudila tužitelju kamatnu stopu u visini koju inače dužnik koji zakasni s ispunjenjem novčane obveze duguje, pored glavnice, po stopi koja se u mjestu ispunjenja plaća na štedne uloge po vidjenju, a prema opće poznatoj činjenici ti su kamati 7,5% u SR Hrvatskoj.

Žalba tužitelja takodjer nije osnovana.

Žalitelj neosnovano smatra da mu pripada iznos od 14.428,72 US \$ s naslova vrijednosti jahte, jer je prvostepeni sud pravilno odbio vrijednost oštećene jahte (ostatka - olupine), koja je vlasništvo tužitelja, pa tužitelj ne može kumulirati naknadu štete za cijelu vrijednost jahte i da mu se pri tome ne uzme u račun iznos od 4.000.- US \$. Prvostepena presuda takodjer pravilno obrazlaže da tužitelj nema pravo kumulirati zahtjev s naslova štete s prinuđenom osigurninom, jer se osigurnina mora odbiti od procijenjene vrijednosti broda kada i sam tuži-

telj priznaje da ju je primio od svog osiguratelja. Osiguratelj je pak isplatom osigurnine stupio u sva prava primaoca do visine isplaćene svote osiguraniku prema izričitoj odredbi iz čl.68. Zakona o osiguranju i osiguravajućim organizacijama ("Službeni list SFRJ", br.7/67 s izmjenama i dopunama zaključno u "Službenom listu SFRJ", br.24/76, i to čl.72. Zakona o osnovama osiguranja imovine i osoba).

Konačno prvostepeni sud je vještačenjem tamo gdje je bilo to neophodno, a slobodnom ocjenom tamo gdje za to postoje preduvjeti iz čl.223. cit. Zakona o parničnom postupku, utvrdio stvarnu vrijednost uništene opreme broda i stvari osobne upotrebe, te je pravilno obrazložio visinu dosuđjene štete, pa stoga ovaj drugostepeni sud u tom dijelu u cijelosti prihvaća obrazloženje prvostepene presude i na njega upućuje žalitelja.

Što se tiče zahtjeva tužitelja za naknadu štete s naslova troškova liječenja i za pretrpljene fizičke boli i psihičke patnje (strah i navodni šok tužitelja) uzročenog uništenjem jahte uslijed čega se morao podvrgnuti operaciji duodenuma, te pogoršanja njegove bolesti distoniae vegetativae, ovaj drugostepeni sud također smatra da tužitelj nema pravo na naknadu te štete, ali iz slijedećih razloga:

Tužitelj je naime kako sam tvrdi osoba koja živi životom pomorca. Kao takav znači prilagođen je uvjetima života na moru i opasnostima koje takav način života iziskuje. Ako se uzme da je tužitelj prosječna osoba, dakle prosječan pomorac, onda ne može biti govora o tome da bi za njega bio ovakav udes jahte i to u vrijeme kada se nije nalazio u njoj (jer je za sudar doznao nakon potonuća jahte) - stres i šok. S druge pak strane bolesti koje ima tužitelj (na duodenumu kao i distonia vegetativa) nisu rizik za koji odgovara tuženi brodar. Prema tome između štete radnje tuženog brodara i navodne takve štete tužitelja doista nema uzročne veze, pa je zato tužbeni zahtjev neosnovan u tom dijelu.

V.V.