

NESPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU

TRGOVAČKI SUD U ZAGREBU

Presuda broj: XXVI-P-1618/2000 od 3. svibnja 2004.

Vijeće: sudac mr. sc. Radovan Dobronić kao sudac pojedinac

Postavljanje za zapovjednika osobu koja je višestruko kažnjavana za teže prekršaje protiv sigurnosti plovidbe može (takvim imenovanjem) dovesti do toga da se brod smatra nesposobnim za plovidbu. U članku 742 st. 3 Pomorskog zakonika¹ nabrajaju se pojedini razlozi kada se ex lege brod smatra nesposobnim za plovidbu, a na kraju članka navodi se formulacija "bilo iz drugih razloga". Upravo u ovu kategoriju može ući svjesno postavljanje za zapovjednika osobe koja kontinuirano krši temeljna pravila o sigurnosti plovidbe i to zbog odlučujuće uloge zapovjednika broda iz motrišta njegove nautičke, trgovačke i upravne funkcije.

Dana 10. travnja 2000. godine tužitelj je protiv tuženika podnio tužbu radi isplate iznosa od 200.000 DEM u kunskoj protuvrijednosti. Tužbom potražuje isplatu osigurnine koja se temelji na pomorskoj polici tuženika broj 0601003/98 od 29. prosinca 1998. g. i nastalom osiguranom slučaju koji se dogodio dana 21. listopada 1999. g. Tog dana je, naime, došlo do potonuća broda m/b "Borak", pa tužitelj traži punu isplatu osigurnine u visini utuženog iznosa, do kojeg iznosa je tuženik izdao spomenutu policu. Brod je dana 21. listopada 1999. g. potonuo u šibenskom akvatoriju na dubinu od 60 metara, a tom prilikom su poginula i dva člana posade.

Tužitelj navodi da se radi o potpunom gubitku broda kao osiguranog predmeta, te traži isplatu osigurnine.

Tuženik je u odgovoru na tužbu zaprimljenu dana 12. travnja 2001. g. priznao svoju pasivnu legitimaciju temeljem izdane police, ali je osporio i osnovanost i visinu tužbenog zahtjeva. Tuženik se pozvao na izvješće o pomorskoj nezgodi m/b "Borak" od 8. veljače 2000. g koje je izradila Uprava pomorstva Ministarstva pomorstva, prometa i veza (klasa: 342-27/99-01/05, ur. broj: 530-03-00-7), kao i na rješenje istog Ministarstva od 27. siječnja 2000. g./klasa: Pr/II-01/00-01/14-sp/ kojim je komisija za prekršaje Ministarstva pomorstva, prometa i veza odbila žalbu direktora tužitelja i ujedno zapovjednika broda m/b "Borak" A. J. i kojim je potvrđeno rješenje Komisije za prekršaje Lučke kapetanije Šibenik klasa: Pr/I-261/99 od 7. prosinca 1999. g. U

¹ U ovoj odluci primijenjen je Pomorski zakonik iz 1994. (NN br. 17/94, 74/94 i 43/96).

odgovoru na tužbu tuženik ukazuje na mišljenje povjerenstva Ministarstva pomorstva, prometa i veza o uzrocima pomorske nezgode koje glasi:

"1. Analizom značajki stabiliteta utvrđeno je da brod sa utvrđenim stanjem krcanja ne zadovoljava propisane kriterije stabiliteta. U slučaju pomaka tereta i nepropisnog zatvaranja grotala skladišta dodatno se pogoršavaju značajke stabiliteta, te dolazi do potpunog gubitka stabiliteta.

2. Zbog nepropisnog slaganja tereta u skladištima i postojanja slobodnih prostora između tereta i oplate broda, te činjenice da nakon nagibanja broda zapovjednik nije mogao provesti manevar uspravljanja broda, može se zaključiti da je došlo do pomicanja tereta u skladištima, pri čemu je brod zauzeo položaj ravnoteže s određenim bočnim nagibom.

3. Zbog nepropisnog učvršćivanja platnenog pokrivača grotala, palete su prilikom pada sa grotala u more mogle povući pokrivač, te dovesti do djelomičnog otkrivanja grotala. Prilikom nailaska sljedećeg vala došlo je do naplavlivanja skladišta i naglog potonuća broda."

Iz ovakvog zaključka Povjerenstva za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" Uprave pomorstva tuženik izvodi zaključak prema kojemu "je uzrok potonuća broda nepravilno slaganje i učvršćivanje tereta, kao i neodgovarajuće učvršćivanje platnenih pokrivača teretnih grotala. Posljedica nepravilnog ukrcaja i slaganja tereta je bio pomak tereta i nagib broda, te prodor mora u skladišta kroz neodgovarajuće učvršćene pokrove teretnih grotala što je rezultiralo potonućem broda."

Tuženik nastavno nabraja sve prekršaje koje je počinio zapovjednik broda A. J. i koji su utvrđeni spomenutim konačnim rješenjem Ministarstva pomorstva, prometa i veza od 27. siječnja 2000. g. pa ističe da je ovim rješenjem utvrđeno da je imenovani A. J. kriv:

a) što je dana 13. listopada 1999. g. u 21,00 sati s navedenim brodom uplovio u luku posebne namjene tvornice cementa "Koromačno" radi ukrcaja cementa i da je 20. listopada u 7,30 sati isplovio iz navedene luke nakon ukrcaja cementa, a da nadležnoj lučkoj kapetaniji nije prijavio ni dolazak ni odlazak broda u luku i iz luke;

b) što prilikom plovidbe brod nije imao valjanu svjedodžbu o zaštiti na radu i smještaju posade i drugih osoba na brodu;

c) što je dana 20. listopada 1999. g. brod isplovio iz luke Koromačno bez minimalnog broja članova posade odnosno bez jednog mornara;

d) što je navedenog dana isplovio iz luke Koromačno a da teret nije ukrcao, rasporedio i osigurao u skladu s propisima kojima se uređuju uvjeti prijevoza tereta, na način da je ostalo dosta praznog prostora između tereta i oplate broda. U rješenju Ministarstva se ističe da je uvidom u dvije video snimke mjesta potonuća broda utvrđeno da nema ostataka materijala kojim se teret pričvršćuje, iz čega proizlazi da teret nije bio propisno pričvršćen. Na video snimkama udaljenost tereta od boka skladišta je u

visini glavne palube više od 2 m, a u skladištima je teret sasvim pomaknut na desni bok te je razvidan preostali značajan volumen praznog prostora u skladištima. U rješenjima se ističe da zapovjednik broda nije obavio učvršćivanje nepropusne cerade, pa je zbog toga došlo do naplavljivanja skladišta zbog kojeg je brod sasvim izgubio stabilitet;

e) što dana 21. listopada 1999. g. oko 5,30 ujutro, za vrijeme plovidbe brodom između rta Tijaščica na otoku Tijatu i otoka Sestrice Vele, nije osobno rukovodio brodom iako je to zahtijevala sigurnost broda kao i vremenske prilike, već je na zapovjedničkom mostu zadržao samo kormilara koji nije ovlašten samostalno obavljati stražu, čime je doveo u opasnost sigurnost prometa, sigurnost broda i ostalih članova posade i putnika.

U odgovoru na tužbu tuženik se pozvao na čl. 21 st. 7 Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova koji glasi: "Iz osiguranja su isključene štete nastale uslijed nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati pozornošću urednog brodarka i spriječiti nastanak štete (nedovoljna tehnička opremljenost, nestručna ili nedovoljna posada, prekomjerno ili nepravilno ukrcavanje tereta, ukrcaj putnika iznad dopuštenog broja) ili zbog drugih razloga", kao i na članak 22. Uvjeta za osiguranje morskih brodova koji glasi: "Ako se zbog osiguranikova postupka ili s njegovim pristankom znatno pogoršao rizik osiguratelj nije obvezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika."

Podneskom od 4. lipnja 2002. g. tužitelj se očitovao na navode tuženika izložene u odgovoru na tužbu, negirajući ih u cijelosti. Istaknuo je da parnični sud ne obvezuje izvješće o pomorskoj nezgodi m/b "Borak" niti rješenje Lučke kapetanije Šibenik, a tvrdnju tuženika zbog kojeg on u bitnome odbija isplatu temeljem izdane police, naima da je teret bio nepropisno složen, tužitelj otklanja kao netočnu navodeći sljedeće:

Brod je bio u posjedu valjane privremene svjedodžbe o sposobnosti broda za plovidbu od 28. lipnja 1999. g s rokom valjanosti do 27. studenog 1999. g. Tužitelj ističe da je iz svjedodžbe razvidno da je brod bio sposoban za plovidbu u području nacionalne plovidbe i za prijevoz suhog tereta, pa je između ostaloga u svjedodžbi navedeno da je brod udovoljavao uvjetima i propisima u pogledu pregrađivanja, stabiliteta i nadvođa, a da uređaji i oprema koji služe održavanju sigurnosti broda odgovaraju zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova Hrvatskog registra brodova. Ova svjedodžba u cijelosti pokriva sve svjedodžbe kojima brod mora raspolagati da bi udovoljavao uvjetima Zakona i pratećih propisa.

Tužitelj osporava i zaključak Uprave za pomorstvo da je teret bio nepropisno složen i da je upravo to uzrokovalo nestabilnost broda i njegovo kasnije potonuće. Tvrdi da je navod spomenute uprave o volumenu paleta od 270 m³ proizvoljan te ističe da je pravilan podatak o volumenu ukrcanog tereta na paletama i bez paleta iznosi 441,35 m³, iz čega tužitelj zaključuje da je uslijed takvog ukrcaja bilo svega

28,03 m³ izgubljenog prostora, koji predstavlja svega 5,98 % ukupnog brodskog (skladišnog) prostora, a ne 42,4%. Kao prilog ovoj tvrdnji tužitelj prilaže proračun stabiliteta kojeg je izradio D. R. dipl. ing. u svibnju 2002. g, dakle nakon podnošenja tužbe.

Sud je ne ulazeći uopće u ocjenu stručnosti i opće vjerodostojnosti, ovaj nalaz u daljnjem tijeku postupka ocijenio kao potpuno nebitan. Izrađen je na temelju osnovne netočne činjenice o stvarnim dimenzijama paleta. Ing. D. R. u svom nalazu polazi od toga da je bilo ukrcano 222 paleta dimenzija 1,0x1,20x1,60, što daje ukupni volumen svih ukrcanih paleta od 428,16 m³, pa na temelju ovog izračuna dolazi do zaključka da je izgubljeni prostor iznosio svega 28,03 m³ odnosno svega 5,98% brodskog skladišnog prostora, slijedom čega ing. R. izvodi zaključak o vrlo dobroj popunjenosti prostora skladišta tereta.

Tuženik je za svoje potrebe na isti način pribavio nalaz i mišljenje C. d.o.o. za savjetodavne usluge i vještačenja u pomorstvu kojeg je potpisao vještak N. Z. Imenovani vještak iznosi mišljenje da su činjenice koje Ministarstvo pomorstva, prometa i veza navodi kao uzrok potonuća broda (neodgovarajuće slaganje i učvršćivanje tereta kao i neodgovarajuće učvršćivanje platnenih pokrivača teretnih grotala) najvjerojatniji primarni uzrok nezgode, te da u trenutku isplovljenja iz luke Koromačno, zbog nepravilno ukrcanog tereta i neodgovarajućeg učvršćivanja platnenih pokrivača teretnih grotala, brod nije bio sposoban za plovidbu.

Sud nalazima koje su stranke pribavile samoinicijativno ne pridaje nikakvo značenje, ali pridaje onom što je utvrdilo nadležno Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, na temelju očitovanja Hrvatskog registra brodova. Hrvatski registar brodova dolazi do zaključka da je postotak volumena praznog prostora iznosio 46,4% i da brod nije bio pravilno nakrcan, jer nije zadovoljavao kriterije stabiliteta prema dostavljenom stanju krcanja. Na ovaj način su spomenute institucije utvrdile spornu činjenicu bitnu i za ovaj parnični postupak, pa je sud ocijenio da nema nikakvog razloga određivati neko novo vještačenje. Druge utvrđene činjenice, također ukazuju na to da je do gotovo trenutnog potonuća broda moglo doći samo zbog nesposobnosti broda za plovidbu, koju je u najvećoj mjeri uzrokovalo nepravilno slaganje tereta. Naime, prema potvrdi Državnog hidrometeorološkog zavoda Pomorskog meteorološkog centra vrijeme je u trenutku nesreće, dakle 21. listopada 1999. g. na području oko otoka Zlarina bilo umjereno oblačno, uz umjereno jugo koje je stvorilo stanje mora uz maksimalnu visinu vala do 2 metra i vidljivost od 30 km, pa je iz tog podatka moguće zaključiti da pod normalnim okolnostima takvo vrijeme nije moglo nauditi brodu veličine kao što je "Borak", ali je moglo ukoliko dođe do prodiranja mora kroz grotlo i uslijed toga do pomicanja tereta. Ovo tim više što je nedvojbeno utvrđeno da se brod u jednom trenutku našao okrenut bočno na smjer valova, a u tom trenutku kormilar broda S. J. koji nije ni smio upravljati brodom nego je to trebao zapovjednik

broda A. J. nije reagirao pravilno i nastavio je ploviti istim smjerom i istom brzinom. U toj situaciji je vrlo vjerojatno da je bočni val prvo otkinuo nepropisno pričvršćeni platneni pokrivač na jednom ili više grotala, nakon čega je more ušlo u skladišni prostor, što je dovelo do naglog i jakog pomicanja tereta u slobodni skladišni prostor, koji je bio znatan. Sve utvrđene činjenice govore da je to najvjerojatniji slijed događaja, zbog kojeg se brod okrenuo na bok i naglo potonuo, toliko naglo da brod nije uspio poslati ni poziv za pomoć niti je zapovjednik uspio spasiti brodske isprave.

U postupku sud je na prijedlog tužitelja, radi utvrđivanja svih relevantnih činjenica vezanih za okolnosti i uzroke spomenute pomorske nesreće koja je dovela do potonuća broda i smrti pomoraca V. C. i S. Š. saslušao u svojstvu svjedoka zapovjednika broda m/b "Borak" A. J. Iskaz je zbog brojnih kontradikcija, ocijenjen u pretežitom dijelu kao lažan iskaz, pa je zbog osnovane sumnje da je imenovani počinio kazneno djelo iz čl. 303. KZ-a sud podnio i kaznenu prijavu protiv imenovanog.

Dakle, imenovani A. J. isti događaj opisuje na tri načina:

1. u postupku pred Lučkom kapetanijom i on i njegov sin S. govore samo o prevrtanju preko desnog boka;

2. u odštetnom zahtjevu upućenom tuženiku nekoliko dana nakon nesreće, tj. dana 25. listopada 1999. g. imenovani zapovjednik govori o naginjanju broda u desnu stranu, nakon čega je brod pramcem potonuo;

3. dok na ročištu pred sudom govori da se brod prvo nagnuo na desnu i zatim na lijevu stranu, a nakon toga potonuo pramcem zarinutim u more, dok je krma bila u zraku i još su gorjela svjetla i radio je propeler.

U prijavi tuženom osiguratelju A. J. naveo je da je funkcioniranje svjetionika, obalnih svjetala i drugih navigacijskih pomagala na obali bilo uredno, a to potvrđuje i dnevno izvješće Lučke kapetanije Šibenik za dan 21. listopada 1999. g. u 7:00 sati, kojeg je predao dežurni inspektor kapetan N. J., ali je na ročištu održanom pred sudom imenovani A. J. saslušan u svojstvu svjedoka, opet izjavio drugačije i to: "Plovidbena ruta ide između otoka Sestrice i plićaka Sestrice, a ističem da sam siguran da u tom trenutku svjetionik na plićaku Sestrice nije svijetlio".

A. J. je na ročištu pred sudom izjavio da je na plićaku Sestrice more plitko i da na plićaku ima dubinu manju od četiri metra, a na tom plićaku se nalazi svjetionik koji navodno nije radio. Imenovani ističe da je širina prolaza između otoka Sestrice i plićaka približno jedna milja te naglašava da je u trenutku nezgode bio mrak i da brod nije imao radar. Iz svega je očito da se ovakvim izjavama pokušava krivnja prebaciti na Upravu pomorstva te se želi sugerirati da je uzrok potonuća nasukavanje ili udar u tom plićaku (u trenutku dok je još bio mrak, svjetionik navodno nije radio, a brod nije imao radar). Na prigovor tuženika kojim ukazuje da je brod nedvojbeno potonuo na dubinu od nekih 60 metara tužitelj u posljednjem podnesku neuvjerljivo izlaže da je brod moguće zapeo za pličinu, a potonuo dalje od pličine na dubinu od 60 m. Ostaje

samo nejasno kako bi se to sve dogodilo u roku od nekih 10 minuta ili gotovo "trenutno", pa iz navedenih razloga i neovisno od podnijete kaznene prijave sud iskaz A. J. dan pred sudom dana 27. siječnja 2004. g. ocjenjuje u cijelosti kao nevjerodostojan.

Budući da je S. J. i sin A. J., a da mu je bio i podređen kao zapovjedniku broda, sud je odlučio da nema potrebe saslušavati ovu osobu, dok su preostala dvojica mornara poginula, a za M. Č. koji se nalazio na brodu iako nije imao nikakvu valjanu pomorsku knjižicu nema podataka gdje se nalazi odnosno o njemu ništa nije znao ni A. J. kao zapovjednik koji ga je ukrcao u Splitu, jer je za njega pred Lučkom kapetanijom naveo da ne zna ni gdje živi, niti odakle je.

Člankom 742. Pomorskog zakonika (NN 17/94,74/94,43/96) propisano je:

"Iz osiguranja broda isključene su štete nastale posredno ili neposredno zbog mane ili nesposobnosti broda za plovidbu ako je osiguranik za njih znao ili mogao saznati pozornošću urednog broдача i spriječiti nastanak štete. Odredba stavka 1. ovoga članka ne primjenjuje se na štete nastale zbog mane ili nesposobnosti za plovidbu za koje je osiguratelj bio obaviješten ili saznao na drugi način pri sklapanju ugovora o osiguranju. Pod nesposobnošću broda za plovidbu prema ovom članku razumijeva se njegova opća nesposobnost te nesposobnost za određeno putovanje i prijevoz koje brod obavlja, bilo zbog tehničkih nedostataka bilo zbog njegove nedovoljne opremljenosti, neodgovarajuće posade, prekomjernog ili nepravilnog ukrcavanja tereta, ukrcaja putnika iznad dopuštenog broja bilo iz drugih razloga".

U ovom slučaju ostvareno je više razloga zbog kojih je brod bio nesposoban za plovidbu od luke Koromačno do Splita. Ono što je konačnim rješenjem Ministarstva pomorstva, prometa i veza utvrđeno u vezi s ovim pitanjem obvezuje i sud, jer su rješenja donijela nadležna tijela u zakonito provedenom postupku. Stoga sud smatra utvrđenim na temelju spomenutih rješenja Lučke kapetanije Šibenik i Ministarstva pomorstva, prometa i veza:

1. da brod nije imao posadu u skladu s Pomorskim zakonikom, jer su u trenutku pomorske nesreće na brodu bila samo tri člana posade A. J. kao zapovjednik, S. J. kao kormilar i pok. S. Š. brodski motorist, dok je M. Č. ukrcan kao putnik, a V. C. nije imao status pomorca jer mu je pomorska knjižica izdana dana 15. lipnja 1982. g. stavljena izvan snage sukladno Pravilniku o pomorskim knjižicama i odobrenjima za ukrcanje /NN 53/91/, pa je stoga potpuno ispravan zaključak navedenih upravnih tijela da brod u trenutku nezgode nije bio popunjen posadom u skladu s čl. 147. i 148. Pomorskog zakonika;

2. da teret nije bio na brodu ukrcan, složen, raspoređen i osiguran pravilno i u skladu s odredbama Pomorskog zakonika, Pravilima za prijevoz i slaganje tereta i Pravilima za tehnički nadzor pomorskih brodova. S ovim u vezi obrazloženja upravnih tijela sud je u cijelosti prihvatio, jer ih ni dokazi provedeni u postupku na bilo koji način nisu doveli u sumnju. Ne radi se samo o tome da su to utvrđenja nadležnih tijela nego

i o tome da su to upravna tijela i ustanove koja se mogu smatrati najstručnijim tijelima za davanje ovakvih analiza, pa se njihovi pisani iskazi u ovom predmetu po svom učinku izjednačuju s vještačkim nalazom. Tako je za ovaj postupak vrlo važno da je Povjerenstvo za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" kojeg je imenovao ministar pomorstva, pomorstva i veza ustanovilo da je:

a) "uvidom u video zapis utvrđeno da je teret pomaknut na desnu stranu skladišta, pri čemu udaljenost od lijevog ruba tereta do lijevog boka broda u visini palube iznosi približno 2,5 m. Razvidan je značajan volumen slobodnog prostora u lijevom dijelu skladišta"

b) "prema izjavi zapovjednika pričvršćenje tereta u skladištima obavljeno je na način da su u praznom prostoru između tereta i oplata broda mjestimično postavljene potporne letve, što nije u skladu sa zahtjevima Pravila za tehnički nadzor pomorskih brodova, Dio 23, Poglavlje 3, Dodatak 12. Uvidom u video zapis pronađeni su ostaci nekoliko letvi za podupiranje tereta, što potvrđuje da teret nije bio propisno pričvršćen".

c) "pregledom podvodne video snimke ostaci nepromočivog platnenog pokrivača za pokrivanje grotla vidljivi su samo na dva mjesta u maloj količini (Pravilima HRB-a Dio 6, točka 3.2.4.12. propisano je postavljanje najmanje dvostrukih platnenih pokrivača); utvrđeno je postojanje ostataka klinova za uklinjenje platnenog pokrivača na svega 6 mjesta (Pravilima Dio 6, točka 3.2.4.10. propisano je uklinjenje na razmacima ne većim od 600 mm). Napominje se da iz obrazloženja rješenja Ministarstva pomorstva, prometa i veza proizlazi da su snimke potonulog broda obavili djelatnici Pomorske policije na zahtjev Povjerenstva za ispitivanje nesreće, dok se čini da je tužitelj u žalbi podnijetio u tom prekršajnom postupku tvrdio da snimljeni video materijal pomorske policije predstavlja amaterski snimak. No, i bez obzira na tužiteljevo iskazano nepoštovanje autoriteta i stručnosti upravnih tijela i pomorske policije vlastite države, sud nije našao potrebnim posebno ocjenjivati vjerodostojnost snimaka koje je po narudžbi tužitelja izradio M. B. iz Šibenika, koji je uostalom sačinjen u rujnu 2003. g., dakle nepunih 5 godina nakon potonuća broda tijekom kojih se i položaj broda i svega na njemu zbog djelovanja morskih struja mogao znatno promijeniti odnosno struje su mnogo toga mogle i odnijeti s broda;

3. da je u trenutku pomorske nesreće na komandnom mostu broda bio samo S. J. kao kormilar, dok A. J. kao zapovjednik broda nije bio na mostu. Do istog zaključka došao je i sud, a pokušaj imenovanog da u iskazu danom pred sudom ospori ovo utvrđenje upravnih tijela sud je iz navedenih razloga ocijenio kao nevjerodostojan pokušaj umanjivanja vlastite odgovornosti, s ciljem da se protupravno i u cijelosti u zloj vjeri od tuženika ishodi isplata osigurnine. Ovo je bitno stoga jer u čl. 22. Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova stoji:

"Ako se zbog osiguranikova postupka ili s njegovim pristankom znatno pogoršao rizik, osiguratelj nije obavezan nadoknaditi štetu koja se može pripisati takvoj promjeni rizika, osim kod spašavanja osoba u životnoj opasnosti (što uključuje i pružanje liječničke pomoći), spašavanje imovine Republike Hrvatske veće vrijednosti, ili imovine veće vrijednosti koja pripada domaćoj, stranoj ili međunarodnoj dobrotvornoj organizaciji ili pak pružanje pomoći drugom brodu ili brodu u nezgodi".

A. J. kao zapovjednik broda m/b "Borak" i ujedno direktor tužitelja kao brodar je ovakvim postupkom znatno pogoršao rizik u konkretnoj situaciji. Naime, Povjerenstvo za ispitivanje pomorske nezgode m/b "Borak" je utvrdilo da S. J. ukrcao u svojstvu kormilara, koji se neposredno prije potonuća nalazio na zapovjedničkom mostu i upravljao brodom "do trenutka potonuća nije promijenio kurs broda kako bi izbjegao bočne valove, niti je smanjio brzinu». U opisanoj situaciji je vrlo vjerojatno da bi brza i pravilna procjena iskusnog kapetana dovela do pravovremene promjene kursa plovidbe, kojom bi se spriječilo da bočni val proдре u unutrašnjost broda, pomakne teret u prazni dio skladišta i dovede do gotovo trenutnog potonuća broda. Stoga je i ovaj element nemara i neodgovornosti zapovjednika A. J. bitno pridonio nastanku ove pomorske nesreće, pa je pozivanje tuženika na ovaj članak njegovih Uvjeta za osiguranje morskih brodova u ovom slučaju opravdano. Zapovjednik broda ima nautičke, komercijalne i upravne obveze i odgovornosti. On na brodu ima i velike ovlasti, koje je dužan koristiti maksimalno savjesno i odgovorno, no iz rješenja upravnih tijela proizlazi da A. J. kao kapetan broda ustrajno i kontinuirano čini pomorske prekršaje, što je za zapovjednika broda neodrživo. Biti zapovjednik broda znači imati i društvenu funkciju i obveze, a onaj tko nema razvijen osjećaj odgovornosti prema pravnom poretku i sigurnosti pomorskog prometa ne može biti zapovjednik broda bez obzira je li i koliko u užem smislu iskusan kao pomorac. Naime, samo prilikom ovog putovanja imenovani je više puta počinio prekršaje na način da je nekoliko puta isplovljavao i uplovljavao iz luke Koromačno i luke Zadar bez da je nadležnoj lučkoj kapetaniji prijavio dolazak broda u luku i iz luke. Pored toga, iz podataka prikupljenih u prekršajnom postupku vođenom protiv imenovanog utvrđeno je da je A. J. i prije ove nezgode bio više puta kažnjavan za pomorske prekršaje te se izričito navodi u rješenju Ministarstva pomorstva, prometa i veza da je "cjelokupnu dužnost zapovjednika broda obavljao vrlo površno i neprofesionalno, u suprotnosti s propisima". Tako je iz priloženih isprava sud utvrdio da se u izvještaju o pregledu Hrvatskog registra brodova od 28. lipnja 1999. g navodi sljedeće: "Na zahtjev vlasnika pregledan je brod u tribunjskoj luci, gdje je bio uzapćen od pomorske policije, jer je isplovio iz splitske luke iako je imao zabranu."

Dakle, nije ova nezgoda prvi prekršaj pravila pomorske plovidbe kojeg je A. J. počinio niti ova nezgoda predstavlja izoliran slučaj nezgode kakav se zbog povećanih rizika plovidbe svakom, pa i najiskusnijem pomorcu može dogoditi. Upravo činjenici-

ca da imenovani krši i postojeće zabrane ukazuje da kod njega postoji element socijalne neodgovornosti, koji ga čini nepodobnim za obavljanje funkcije zapovjednika broda zaduženog za sigurnost ne samo svog broda i posade nego i za spašavanje ostalih sudionika, dakle za sigurnost plovidbe općenito. Pored toga, u ovom slučaju postoji još jedna nepovoljna okolnost na koju treba ukazati, radi njezinog sprječavanja u budućnosti. Zapovjednik broda A. J. u ovom slučaju nije samo zapovjednik broda nego je i zakonski zastupnik-direktor društva A. d.o.o. iz Zadra, koje je tužitelj u ovoj parnici, ali i brodar odnosno vlasnik broda "Borak". Stoga je odgovornost imenovanog za nastalu nezgodu dvostruka, dakle odgovoran je i kao zapovjednik i kao direktor brodara-društva A. d.o.o. Iz onog što je prethodno rečeno može se zaključiti da je u smislu kauzaliteta do nezgode primarno došlo stoga jer teret nije bio pravilno pričvršćen *exempli causa*. Povjerenstvo je utvrdilo da nije bilo postavljeno dovoljno klinova pa je tako utvrđeno postojanje klinova za učvršćivanje platnenog pokrivača na svega 6 mjesta, dok je tehničkim Pravilima HRB-a propisano učvršćivanje na razmacima ne većim od 600 mm. Isto tako je propisano postavljanje najmanje dvostrukih platnenih pokrivača, a pronađeni su ostaci nepromoćivog platnenog pokrivača za pokrivanje grotla samo na dva mjesta u manjoj količini. Iz navedenog se može nedvojbeno zaključiti da je A. J. kao zapovjednik broda i direktor brodara svjesno štedio na propisanim elementima sigurnosti plovidbe i ovakav početak privatnog pomorskog poduzetništva u Republici Hrvatskoj nikome nije potreban. Na ovaj način bi, sva sigurnost plovidbe bazirana na dugoj tradiciji i vještini hrvatskih pomoraca bila srozana na razinu onih zemalja u kojima upravo zbog nepoštovanja elementarnih pravila sigurnosti plovidbe na moru gotovo dnevno dolazi do teških pomorskih nesreća s tragičnim posljedicama.

Pored toga, u čl. 742. st. 3 Pomorskog zakonika se nabrajaju pojedini razlozi kada se *ex lege* smatra da je brod nesposoban za plovidbu, ali se na kraju ovog članka navodi i formulacija: «bilo iz drugih razloga». Upravo u ovu kategoriju može ući svjesno imenovanje takvog zapovjednika koji kontinuirano krši osnovna pravila o sigurnosti plovidbe, zbog odlučujuće uloge zapovjednika broda iz motrišta njegove nautičke, trgovačke i upravne funkcije. Dakle, zapovjednik koji je već prethodno i višekratno kažnjavan za teže prekršaje protiv sigurnosti plovidbe, a kojeg brodar svjesno postavlja za zapovjednika broda, može takvim imenovanjem dovesti do toga da se u pojedinom slučaju brod smatra nesposobnim za plovidbu. Ovakav nesiguran način plovidbe jedno vrijeme može proći bez posljedica, ali ne zauvijek. Tako se i ovdje dogodilo da je nakon nekih dvadesetak plovidbi koje je tužitelj obavio na istoj ruti bez ikakvih posljedica došlo do spomenute pomorske nezgode, ali ona ne predstavlja nikakvu višu silu, slučaj ili zlu kob nego predvidivu posljedicu namjernog i dugotrajnog kršenja pravila plovidbe. Toleriranje takve prakse može biti izuzetno opasno i stoga je na upravnim tijelima obveza da u slučaju ponovljenog kršenja pravila plovidbe od strane

tužitelja primijene sve zakonom propisane sankcije koje im stoje na raspolaganju, da bi se spriječio nastanak daljnjih tragedija s smrtnim posljedicama.

Pored toga, tužitelj opisanim, svjesnim iskrivljavanjem činjenica želi ishoditi isplatu osigurnine od tuženika, zaboravljajući pri tome da je ugovor o osiguranju ugovor najvišeg stupnja povjerenja između osiguratelja i osiguranika te da su stranke dužne u najboljoj vjeri postupati tijekom čitavog razdoblja osiguranja odnosno već od faze pregovaranja i procjene visine rizika, tijekom trajanja osiguranja pa sve do podnošenja zahtjeva za naknadu. Dakle, kod osiguranja se radi o ugovoru i načelu poslovanja "*uberrimae fidei*", no s obzirom da je tužitelj vrlo daleko od elementarnog poštovanja osnovnih pravila sigurne plovidbe sud nije ocijenio potrebnim dodatno obrazlagati ovo načelo.

Iz navedenih razloga je utvrđeno da je brod bio nesposoban za plovidbu, pa je temeljem čl. 742. Pomorskog zakonika i čl. 22 tuženikovih Uvjeta za osiguranje pomorskih brodova presudom u cijelosti odbijen tužbeni zahtjev, dok je parnični trošak dosuđen u korist tuženika temeljem čl. 154. ZPP-a i odnosi se na trošak zastupanja tuženika prema odvjetničkoj tarifi i priloženom troškovniku, za pristup na tri ročišta i sastavljanje dva podneska (svaka radnja 820 bodova odnosno 8.200,00 kuna, uvećano za PDV).

Mr. sc. Vesna Skorupan, asistent
Jadranski zavod HAZU

Summary:

UNSEAWORTHINESS OF A SHIP

Appointment a person who was convict of a misdemeanor for serious and repeated violations of safety of navigation, as master of the ship may result in the ship unseaworthy. Article 742.3 of the 1994 Maritime Code specifies the cases in which the ship is by law regarded as unseaworthy, and includes at the end the words "or on any other grounds". A deliberate appointment of a person, who continuously violates basic rules on safety of navigation as master of the ship, qualifies for this very category with regard to the nautical, commercial and administrative function of the master.