

ODGOVORNOST I NAŠTETE PRILIKOM IZG



Tekst: **odvjetnica Tiziana Paris**
Foto: **arhiva Burze Nautike**

Nedavna havarija s potonućem nove ribarice nakon pada s dizalice mnoge je servisere plovila natjerala da se malo zamisle nad svojim svakodnevnim poslovanjem. Jer lako je obaviti posao kad sve ide kako treba, ali mogu li se uključene strane pravno i materijalno osigurati za slučaj kad se dogode ovakve izvanredne okolnosti?

Razmišljajući o sljedećem članku koji bi čitateljima Burze Nautike mogao donijeti nešto novo, tragala sam za potencijalnom temom pretražujući Internet, i tako na portalu RegionalExpressu pročitala zanimljivu vijest. Zanimljivu iako ni najmanje lijepu. Radi se o havariji koja se desila u pulskom akvatoriju i koja je nekoliko dana zaposjedala naslovnice hrvatskih glasila. Svi već dobro znaju da se radi o havariji do koje je došlo tijekom isporuke novogradnje iz brodogradilišta Tehnomont. Toga dana, u ponedjeljak 1. veljače, oko 13:20 sati ribarica „Elizabeth Anne“ teška oko 300 tona pala je s dizalice i potopila se ispred pulskog Mola Carbone.

Prema dostupnim podacima do havarije je došlo dok se novogradnja ribarskoga broda dizala prijevoznom lučkom dizalicom. Ribarica je bila iznad vode kad je došlo do puknuća čelik-čela podizne trake što je dovelo do toga da je novogradnja ispala iz nosača. Pramčani dio je odmah potopljen, dok je krmeni još neko vrijeme ostao na dizalici. Nažalost, tijekom noći novogradnja je u

potpunosti skliznula s dizalice i potonula uz obalni zid pulske luke.

Sreća u ovoj nesreći jest da nitko nije ozlijeđen, ali počinjena je velika materijalna šteta. Naime, radi se o skupocjenom ribarskom brodu za izlov kozica koji je dug 26 metara i opremljen modernom opremom. I onda, gotovo dovršeni brod je, umjesto u rukama irskog brodograditelja, završio na dnu mora ispred malog servisnog brodogradilišta Avangard Shipyards. Pulska Lučka kapetanija o tome je odmah obavijestila Nacionalnu središnjicu za usklađivanje traganja i spašavanja na moru i Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te su pozvane interventne službe.

Taj dio priče je svima poznat iz klasičnih medija, i za njih s time događaj prestaje biti zanimljiv. Međutim za nas upravo sada ova priča postaje vrlo zanimljiva i kompleksna.

PITANJE ODGOVORNOSTI

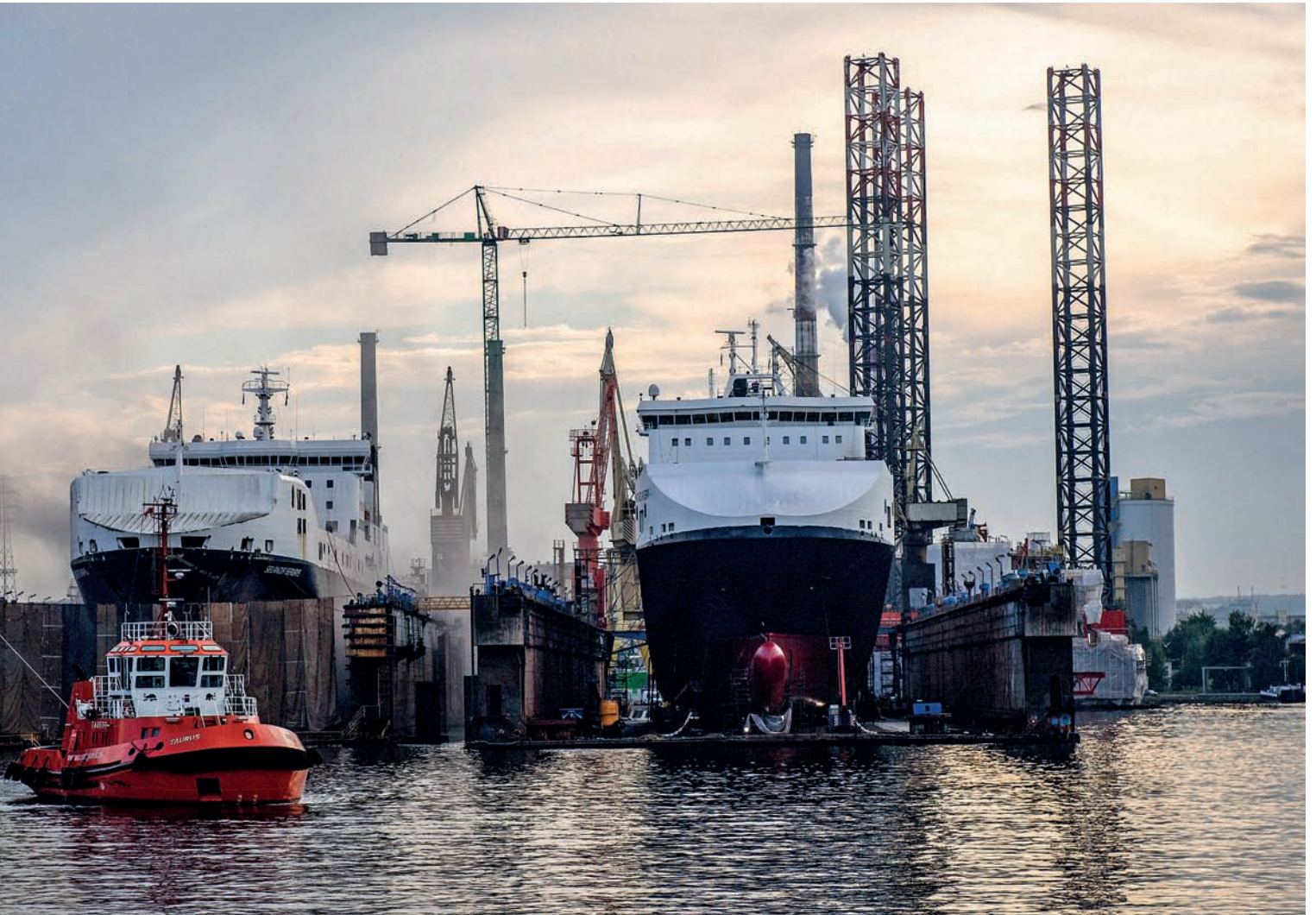
Ova havarija posebna je po mnogočemu. Naime, dogodila u malom brodogradilištu Avangard Shipyards,



poznatom po servisu luksuznih jahti, koje se nalazi odmah do Tehnomontova brodogradilišta, i upravo tu je ta brodica porinuta. A brodogradilište Tehnomont je gradilo brodicu za irskoga naručitelja.

I tako evo materijala za našu iduću temu, jer sad će se mnogi čitatelji opravdano pitati: tko snosi odgovornost za brod? Kako će i tko će obeštetiti naručitelja? Čije osiguranje bi moralo platiti štetu: osiguranje broda, brodograditelja, dizaličara?

KNADA U SLUČAJU RADNJE BRODA



Uglavnom, ovo što se dogodilo u malom brodogradilištu Avangard Shipyards je zaista kompleksan slučaj, no kad malo bolje promislimo, svakoga proljeća na tisuće plovila nalazi se u vrlo sličnim situacijama s jedinom razlikom da kod njih uglavnom svaki put sve prođe u najboljem redu. Međutim, ovaj slučaj nam jasno govori kako to ne mora biti tako. Plovilo je u trenutku štete bio u vlasništvu graditelja, a pred isporuku naručiocu. Pitanje je sada hoće li naručitelj uopće htjeti preuzeti takvo

plovilo i po kojoj cijeni, hoće li zahtijevati isporuku novog ili naknadu štete? Ima li on uopće pravo na takve zahtjeve?

ŠTO KAŽE ZAKON?

Cilj ovog članka je da se svim čitateljima prezentira kratak uvid u zakonske odredbe koje discipliniraju institut štete i mogućnosti osiguranja od takvih nezgoda.

Dakle, već smo prethodno detaljno razmotrili odredbe Pomorskog zakonika koje uređuju ugovorni odnos prilikom

izgradnje, preinaka ili popravka broda. U tom pogledu još ćemo jednom istaknuti kako je odredbama iz čl. 430 Pomorskog zakonika propisano da je „Ugovor o gradnji broda“ ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu. Sve odredbe koje reguliraju navedeni ugovor automatski se primjenjuju i na ugovor o gradnji brodice ili ugovor o gradnji jahte.

Prava i obveze u ugovoru samostalno se dogovaraju s drugom stranom i one ovise o potrebama i mogućnostima ugovornih strana, što znači da su različite od slučaja do slučaja. Dakle, zakonom nisu točno određene klauzule koje moraju biti sastavni dio ugovora, zbog čega i ne postoji tzv. „špranca“ ugovora, već je sve prepušteno odvjetnicima stranaka koji će, uzimajući u obzir prava, obveze i interese jedne i druge ugovorne strane sastaviti ugovor u pisanoj formi.

Nadalje, posebno se ističe da brod u gradnji pripada brodograditelju, osim ako ugovorom o gradnji broda nije drugačije predviđeno. S obzirom na to da se radi o stvarima velike vrijednosti uvjerena sam da je kvalitetan odvjetnički tim dobro sastavio Ugovor i vjerojatno u većoj mjeri predvidio sve moguće situacije pa tako i ovu koja se dogodila, te da je predvidio i način rješavanja ovoga spora mirnim putem.

UZROČNO-POSLEDIČNA VEZA

Kad se dogodi ovakva neočekivana situacija sa štetom, ono što je najbitnije jest utvrditi uzročno-posljedičnu vezu između predmetne nezgode i radnji izvršenih od strane brodograditelja, odnosno posebno je li on poduzeo sve radnje koje su mu stajale na raspolaganju kako bi se spriječila takva nezgoda. Neophodno je i, a to su ugovorne strane sigurno i napravile, osigurati se kod ovlaštenih osiguravateljskih kuća, upravo zbog ovakvih nezgoda.

Dakle, prije nego se utvrdi koja će osiguravajuća kuća nadoknaditi nastalu štetu, treba definitivno utvrditi točno činjenično stanje, kao i uzročno-posljedičnu vezu između radnji brodograditelja i nastalog štetnog događaja, kao i to koji se zakon primjenjuje, s obzirom na to da u konkretnom slučaju imamo ugovorne strane iz različitih država.

U tom pogledu, istaknula bih kako je unatoč brojnim različitostima u pristupu uzročnoj vezi kao pretpostavci odgovornosti za štetu, temeljno pravilo europskih odštetno-pravnih sustava da bez uzročne veze nema odgovornosti za štetu. To pravilo vrijedi bez obzira na područje, temelj i vrstu odgovornosti, prirodu i osobine štetnika i oštećenika, okolnosti slučaja ili nečeg drugog.

Tradicionalno pravilo u većini pravnih sustava kaže kako je oštećenik taj koji dokazuje postojanje uzročne veze.



Budući da uzročna veza nije nešto čije je postojanje vanjski vidljivo i kao takvo dokazivo, sama uzročna veza zapravo se i ne može neposredno dokazati. Zato, kada se govori o dokazivanju postojanja uzročne veze, misli se na dokazivanje određenih činjenica i procesa, njihova slijeda, međusobnog odnosa, karakteristika, redovitosti ili izvanrednosti i sl. Oni s većim ili manjim stupnjem vjerojatnosti upućuju na moguću uzročnu povezanost konkretne štetne radnje, odnosno ostvarenog rizika s nastalom štetom.

Da bi neka radnja štetnika bila kvalificirana kao uzrok štete ona mora biti takva da bez nje ta šteta ne može nastati. Ta pravila vrijede kako u europskom, tako i u našem odštetnom pravnom sustavu. I sada se postavlja pitanje kako identificirati uzrok? Odgovor je vrlo jednostavan, treba samo odgovoriti na pitanje bi li šteta nastala i bez toga konkretnog događaja koji oštećenik navodi kao uzrok štete koju je pretrpio.

Do trenutka pisanja ovog članka još nije utvrđena uzročno-posljedična veza, odnosno točan uzrok kvara lučke opreme, a uz puknutu podiznu traku utvrđeno je i jedno puknuto čelik-čelo koje trenutačno visi s dizalice, a sve sukladno službenoj obavijesti Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koja je slijedila nakon što su predstavnici pulske Lučke kapetanije izvršili uviđaj na terenu. Kako

se neslužbeno doznalo, dizalica, odnosno travel lift ima nosivost oko 500 tona, što je više nego dovoljno za podizanje broda od 300 tona, tako da se zapravo još uvijek ne zna što je dovelo do pucanja jer tvrdi se i da je riječ o novim sajlama.

Jednom kad se bude točno utvrdilo činjenično stanje i uzročno-posljedična veza između eventualnih radnji i nastale štete, tada će ugovorne strane znati i koja će osiguravajuća kuća namiriti predmetnu štetu. Zato je svakako neophodno da se uvijek opreza radi preventivno zaštitite odgovarajućim policama osiguranja.

Valja spomenuti kako samo brodogradilište može ugovoriti policu odgovornosti prema trećim osobama, prema djelatnicima s uključenim dodatnim rizicima poput samohodnih strojeva kao što su viličari, dizalice, kranovi i slično.

Kako mi je potvrdio g. Vinko Polčić, direktor tvrtke Premium Direct koja se bavi zastupanjem u osiguranju, minimalni iznos osiguranja po ovim policama iznosi nekih 200.000,00 kn po događaju, s time da se može ugovoriti i veći iznos, ovisno o željama i mogućnostima ugovaratelja osiguranja.

Pored toga postoji i osiguranje brodogradilišta. To je osiguranje uglavnom namijenjeno brodogradilištima i remontnim servisima kada prime tuđe stvari (plovila, brodske motore) radi servisa, remonta i sl.



Na kraju, naglasio je g. Vinko Polčić, tu je i pomorski kasko koji bi u ovom slučaju mogao pokriti štete prilikom dizanja ili spuštanja plovila čime bi se eventualno osiguranje regresiralo na odgovornu osobu, naravno pod uvjetom da su ispunjeni svi uvjeti.

Ne smijemo zaboraviti i još jedan problem koji može nastati u ovom kontekstu. Naime, štetni događaj može izazvati onečišćenje mora. Recimo u ovom slučaju na brodu su bile po dvije tone dizela i hidrauličnog ulja. Srećom, prilikom pada nije došlo do većeg izlivanja što se može zahvaliti činjenici da brod ima sigurnosne ventile koji se zatvaraju u slučaju havarije. Ali moglo je doći do eventualnog onečišćenja mora, i tu bi se onda provodile odredbe Pomorskog zakonika koji u čl. 49 g predviđa da će u slučaju onečišćenja mora lučka kapetanija zabraniti isplavljenje plovnog objekta iz luke, odnosno narediti zadržavanje plovnog objekta koji je prouzročio onečišćenje u morskim vodama Republike Hrvatske sve dok plovni objekt ne podmiri troškove čišćenja i druge štete nastale onečišćenjem, ili dok ne položi odgovarajuće jamstvo za pokriće tih šteta. Naravno i u konkretnom slučaju treba prethodno utvrditi i procijeniti nastalu štetu, i to ako je moguće u nazočnosti počinitelja onečišćenja, a po potrebi i u nazočnosti vještaka i svjedoka. O

obavljenom očevidu sastavlja se zapisnik. Ukoliko se utvrdi počinitelj, dakle, da nije riječ o nekoj višoj sili, tada je on dužan nadoknaditi nastalu štetu. Pod štetom iz navedenog članka podrazumijevaju se i imovinska, i ekološka šteta. Još se naglašava kako je ekološka šteta posebna vrsta štete koja za posljedicu ima uništenje okoliša, prirode i krajolika. Kriteriji za utvrđivanje ekološke štete su: očuvanost i izvornost prirode, stupanj zakonske zaštite, ljepota krajolika, mogućnost restitucije, bogatstvo flore i faune i slično. Ekološka šteta nadoknađuje se i kad priroda nije intaktna, u odgovarajućem opsegu.

U predmetnom slučaju sve se još uvijek proučava i razmatra. Još se ne zna koliko iznosi nastala šteta na novom, tek izgrađenom brodu. Ne znaju se ni sve posljedice havarije. No, činjenica je da će šteta biti golema jer kad slana voda uđe u opremu, slijedi mukotrpan rad na tome da se ona spasi, a dobar dio, naročito elektronike nažalost neće se ni moći spasiti.

SAVJET

Ovo je više nego zoran primjer kako se nesreće, ma koliko one malo vjerojatne bile, ipak događaju. Razmislimo samo kako je ovo zapravo potencijalno čest slučaj u kojem fizička ili pravna osoba donosi brod u servis na redovito održavanje, servis pak

unajmljuje dizalicu od treće osobe, a nerijetko se u ovu priču uključuje i prijevoznik... i pri svakoj toj manipulaciji može doći do neke štete.

Upravo zbog toga toplo preporučamo svim brodograditeljima i serviserima, odnosno svima koji se bave popravcima i preinakama plovila da jako dobro i kvalitetno reguliraju međusobne odnose s naručiteljem, i da njihov pravni tim ili odvjetnik obavezno sastavi ugovor u pisanoj formi koji se prilagođava svakom zasebnom slučaju. Pritom je od životne važnosti da se ne traže jednostavne i dobre „šprance“ jer one ne postoje! Svaki brod i svaki slučaj su posebni! I još jednom ćemo ponoviti, kako uz spomenute ugovore koji reguliraju međusobne odnose, svi sudionici obavezno moraju biti i osigurani kod ovlaštenih osiguravajućih kuća.

Ovaj nam je slučaj jednostavno pokazao kako se nikad ne mogu predvidjeti sve buduće mogućnosti nastanka štete, ali može se biti na njih spreman. **BN**

JOTUN
YACHTING
NAŠ NAJBOLJI
ANTIVEGETATIVNI
PREMAZ
YACHTING
NONSTOP
supreme
Premium performance self-polishing antifouling
ANTIFOULING
0,75 L
Norsk
Teknologi

ITT-Rijeka d.o.o. Tometići 38/3, 51215 Kastav
 Tel: +385/51/706500, fax: +385/51/335776
 e-mail: info@ittrijeka.hr
 www.ittrijeka.hr