

TRANSPORTNO OSIGURANJE

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 5.II 1963.

Sté africaine de transactions, transports
et automobiles, S.A.R.L. Simportex c/a
osiguratelja, Sté Mory et Cie i Sté des
ateliers de galvanisation de Bruay

Prijevoz stvari morem - Osiguranje tereta - Rizik transporta - Opći i posebni uvjeti osiguranja - Dužnost špediterova osigurati teret - Osiguratelj koji je osigurao teret protiv transportnih rizika pokriva samo one štete koje su svojstvene prijevozu - Nisu obuhvaćene štete koje se dogode tokom prijevoza ali su prouzrokovane događajima izvan transporta i koje, radi toga, brodar nije mogao ukloniti - Nisu svojstvene prijevozu štete nastale atmosferskom toplotom i vlažnošću zraka - Posebni uvjeti osiguranja u kojima su pokriveni rizici oksidiranja ne dolaze do primjene ako oksidiranje nije posljedica specijalnih transportnih rizika - Špediter nije dužan bez posebnog naloga osigurati teret protiv rizika koji nisu specifično transportni

Kupac i prodevalac sklopili su ugovor o kupoprodaji željeznih limova. Prodavalac je nabavio robu od tvornice i povjerio ju na otpremu špediteru. Špediter je osigurao robu. Na odredištu je utvrđeno da je jedan dio robe razbijen, te da su, uz to, i neki limovi oksidirali. Osiguratelji su nadoknatile štetu za razbijene limove, a ne smatraju se obaveznim da nadoknade štetu nastalu oksidiranjem.

Kupac i prodavalac tuže:

a/ osiguratelje, jer da su obavezni prema ugovoru o osiguranju nadoknediti štetu nastalu oksidiranjem;

b/ podredno špeditera, pod uvjetom da osiguratelji ne budu proglašeni odgovornim. Špediter bi bio dužan nadoknediti štetu jer je bio obavezan sklopiti takav ugovor o osiguranju kojim će biti pokriveni svi rizici transporta;

c/ tvornicu, u koliko se ustanovi da je ona kriva za oksidiranje.

Prvostepeni sud je tužbu prema svim tuženicima odbio. Apelacioni sud je potvrdio presudu u dijelu koji se odnosi na osiguratelje i špeditera, a prema tvornici ju je ukinuo i vratio spor na ponovno raspravljanje. Razlozi drugostepenog suda su slijedeći:

ad a/ Tužitelji navode da je prvostepeni sud pogrešio kad je osiguratelje oslobodio naknade štete. Točno je, kažu oni, da čl.7 Općih uvjeta police osiguranja oslobadja osiguratelje svake odgovornosti za štetu nastalu temperaturom, ali treba navesti da dodatak polici, koji sadrži opće uvjete, izričito navodi da su obuhvaćeni i rizici oksidiranja. Posebni uvjeti imaju prednost pred općim.

U postupku je utvrđeno da je oksidiranje nastalo radi visoke atmosfere topline i vlažnosti zraka u tropskim predjelima.

Sud stoji na stajalištu da police o osiguranju pomorskog transporta pokriva samo one rizike koji su tom transportu svojstveni, i da isključuje one koji nastaju tokom prijevoza ali proizlaze iz činilaca koji su strani transportu i koje brodar nije mogao otkloniti. Rizik vlastite mane robe ili utjecaja temperature, kojoj vještaci pripisuju štetu od oksidiranja, nikad ne proizlazi iz vozačeva djela, pa je to razlog radi kojega je navedeno u čl.7 Općih uvjeta da su ova dva rizika "isključeni u svakom slučaju". Dodatak polici, na temelju koje osiguranje pokriva sve rizike uključivši tu i oksidiranje, sadrži ipak jednu bitnu rezervu, naime traži se da ti rizici budu rizici transporta, tj. da proizlaze iz vozačeva djela. Prema tome, po stajalištu suda, ne radi se o kontradikciji između općih i posebnih uvjeta, nego dapače o njihovom međusobnom skladu. Osiguratelji, dakle, s pravom odbijaju naknadu štete nastalu oksidiranjem;

ad b/ Špediter je bio ovlašten a i dužan, na temelju naloga svoga komitenta, da se samo pobrine za prijevoz tereta. On je, istina, dobio nalog da osigura robu, ali je u skladu sa svojom osnovnom obvezom, tj. dužnošću otpreme, morao osigurati robu samo protiv transportnih rizika, a ne, ukoliko za to nije dobio poseban nalog, i protiv rizika koji nisu svojstveni transportu. Prema tome ni protiv njega tužbeni zahtjev nije osnovan;

ad c/ Tvornica bi, načelno, mogla biti odgovorna ako se dokaže da je oksidiranje nastalo slabom galvanizacijom limova ili nedovoljnom ambalažom. Budući ova pitanja u prvostepenom postupku nisu bila dovoljno rasvijetljena, presuda je prema tvornici ukinuta i spor vraćen na ponovno raspravljanje.

/DMF, 1963, str.738/

B.J.

Bilješka. - Najglednije pitanje, a moglo bi se reći i veoma važno načelno pitanje koje je sud raspravljao u gornjoj presudi i o kojem je zauzeo načelno stajalište, je definicija transportnog rizika. Sud ovom pojmu daje prilično usko značenje, smatrajući da su obuhvaćeni samo događaji koje je brodar mogao otkloniti. Ne bismo se mogli složiti s ovim mišljenjem. Nesumnjivo je točno da su transportni rizici oni koji su svojstveni za sam prijevoz. Međutim, čini nam se da nije nipošto točno da su to samo oni koje je brodar mogao otkloniti. Polezeći sa stajališta suda ne bi se npr. nikada pokrili rizici nastali olujom, jer oluja može nastati i na kopnu, a brodar njene štetne posljedice često puta ne može otkloniti.

B.J.

KASACIONI SUD ITALIJE

Presuda od 21.VII 1962.

Soc. La Pace c/a Ditta Pelliconi

Pomorsko osiguranje tereta - Osiguranje ispod vrijednosti robe - Način obračuna naknade štete

Stranke su sklopile ugovor o osiguranju 100.000 kg tereta na ukupnu vrijednost od 12,925.000 Lit. U čl.10 općih uvjeta osiguranja, na koje se poziva policia, bilo je navedeno da će se šteta nadoknaditi u granicama osigurane svote razmjerno oštećenju. Osiguranim događajem oštećeno je 8.840 kg tereta. Među strankama je nastao spor o tome u kojoj je visini osiguratelj dužan nadoknaditi štetu. Apelacioni sud je, potvrđujući presudu prvostepenog suda, obračunao naknadu štete na slijedeći način:

Osiguratelj tereta tvrdi da je osiguranik sklopio ugovor o osiguranju na bazi pojedinih kilograma. Ali sud kaže da to nije tako. Roba je naime bila osigurana globalno s tim da se dijelila na dvije partije, svaka po 50.000 kg, s obzirom da je bila prevezena u dva broda. Svaka partija robe bila je dakle osigurana na iznos od 12,925.000 Lit. Osiguranje pokriva čitavu štetu na robi do ovog iznosa. Prema čl.516 Zakonika o plovidbi osiguratelj nadoknađuje štetu prema vrijednosti robe u luci iskrcaja. Osiguranik dokazuje da je procjena vrijednosti tereta u odnosno vrijeme u luci iskrcaja iznosila 170 Lit. po kilogramu. Sud na temelju toga priznaje kao štetu iznos od 170 Lit. po kilogramu za ukupno 8.840 kilograma oštećene robe.

Povodom osigurateljve žalbe Kasacioni sud je preinačio presudu drugostepenog suda.