

knadu isplaćene osigurnine. Tuženik se brani navodeći da brod Nos-Enfents nije naišao na podrtinu radi tegljenja, već zbog guste magle. Osim toga da spasavanje nije imalo nikakvog korisnog rezultata, jer da njegov brod nije bio doveden u luku.

Sud je obvezao tuženika na naknadu štete iz ovih razloga:

Ne može se poreći da brod Saint-Alain nije bio u opasnosti. Da se nalezio u opasnosti dokaz je i to što je tražio pomoć. Ovo tim više što je tegljenje i za njega predstavljalo opasnost obzirom na okolnost da su brodovi morali proći kroz uski prolez koji je veoma uzak i pun podrtina. Tačno je što tvrdi tuženik da brod u opasnosti ne duguje nikakvu nagradu ako nije bilo korisnog rezultata spasavanja. Medjutim brod Nos-Enfents svojim tegljenjem postigao je koristan rezultat. U blizini luke, kamo je bio dotegljen, brod Saint-Alain mogao je veoma lako zatražiti pomoć nekog drugog broda, što mu na pučini ne bi bilo tako lako moguće. Kad više brodova učestvuju u spasavanju, svaki od njih ima pravo na nagradu prema svom udjelu u korisnom rezultatu spasavanja. Izmedju broda u opasnosti i onoga koji daje pomoć postoji privremena zajednica interesa koja brodu koji pruža pomoć daje pravo na naknadu štete koju pretrpi operacijama spasavanja. Brod u opasnosti dužan je nadoknediti štetu bez obzira da li ju je skrivio.

/DMF,1963, str.51/

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Havre

Presuda od 12.III 1963.

Sté Frenville and Sons Inc, New York
c/a Cie d'assurance La Marine
marchande, Havre

Nalaz koji nije izvršen, kontradiktorno nije dovoljan da odbaci pretpostavku o urednoj isporuci od brodarove strane, naročito kada rezerve, koje su inkorporirane u teretnici, dozvoljavaju pretpostavku da su štete nastale prije ukrcanja - Primalac zbog nemogućnosti dokaza da su se štete, konstatirane po dolasku tereta prevezenog morem, dogodile za vrijeme pomorskog prijevoza, ne može koristiti blagodati ugovora o osiguranju, koji je zaključen protiv rizika i opasnosti mora

Tužitelj je podnio tužbu za naknadu štete zbog propasti jednog dijela tereta /ovčje kože/. Prema teretnici datiranoj 21.IV 1960. roba je bila ukrcana u Latakiji na norve-

ški brod "Concordia-Sky" za luku odredišta New York. U vezi s rizikom pomorskog prijevoza zaključen je ugovor o osiguranju na iznos od 12.520 dolara. Tužitelj je primio isporuku robe 22.VI 1960. i uskladištio ju je u skladištu koje se specijaliziralo za čuvanje ovakve vrste robe. Nakon nekog vremena, 29.XI 1960., tužitelj je uputio reklamaciju njujorškim agentima tuženoga osiguratelja tražeći naknadu štete zbog pretrpljenih oštećenja na robi. Ekspertizom od strane R. Lee-a dana 19.I 1961., koja je pismeno konstatirana 17.III 1961., ustanovljeno je da se posljedice oštećenja moraju pripisati nenormalnoj vrućini, kojoj je bila izložena koža za vrijeme transporta. Naknadnom bilješkom istog eksperta /31.X 1961./ uzroci štete prošireni su, odnosno modificirani tako da su se posljedice zagrijavanja povezale s unutrašnjim menama. Tužitelj je 23.II 1961. poslao protestno pismo pomorskoj kompaniji, koja ga je odbila zbog zakašnjelog upućivanja, jer je roba bila isporučena bez protesta 23.VI 1960. Također je tužitelj ekspedirao ovaj protest zajedno s ostalim dokumentima uz policu osiguratelju /tuženome/, ali i on je odbio da postupi povodom reklamacije.

Tuženi smatra da je u ovom sporu jedino mjerodavan francuski zakon i praksa, što potkrepljuje i klauzula o jurisdikciji u ugovoru, prema kojoj je nadležan sud mjesta gdje je sjedište društva. Osiguranje W.A. /Institut Cargo Clauses/ nema druge svrhe nego preciziranje okvira rizika, a takav tip osiguranja odgovara francuskom tipu osiguranja na sav rizik. Međutim, ni jedan ni drugi tip ne osiguravaju rizik zagrijavanja, ako ovaj rizik ne proizlazi iz posljedica opasnosti mora /péril de la mer/. Tuženi je također konstatirao da koža nije bila podložna nikakvom pretjeranom zagrijavanju za vrijeme pomorskog puta, da je tužitelj pogriješio što nije odmah po dolasku broda u New York poduzeo sve potrebne mjere radi osiguranja zahtjeva protiv vozara i - u vezi sa subrogacijom - što nije osigurao regres osigurateljev. Vozar se okoristio pretpostavkom uredne isporuke prema Konvenciji o teretnici 1924. i američkog zakona od 16.IV 1936., a primalac ili osiguratelj izgubili su bilo kakvu praktičnu mogućnost da pobiju tu pretpostavku.

Još prilikom ukroaja tereta brodar je zapazio mrlje izvana na ambalaži i stavio je u tom smislu rezervu u teretnici /all cases stained by contents/. Brodar je po dolasku isporučio robu u zamjenu za teretnicu, ali primalac nije protestirao odmah ili u roku od tri dana. Ekspertiza je izvršena tek 8 mjeseci nakon dolaska broda od vještaka kojega je imenovao sam primalac, i ako zainteresirane stranke nisu prethodno dale suglasnost. Dapače, rezerva u teretnici morala je još više potaknuti njegovu pažnju. Ako je

koža bile izložena nenormalnom zagrijavanju za vrijeme prijevoza, onda su mrlje, zapažene na početku transporta, morale još više doći do izražaja nakon dolaska broda u luku odredišta.

Sud je uvažio objekcije tuženoga i odbio tužbeni zahtjev.

Ekspertiza R. Lee-a ne može poslužiti kao baza za bilo kakav relevantan zaključak, jer - ispitujući robu 8 mjeseci nakon dolaska broda - ekspert nije mogao postupiti s onom brižljivošću koja se zahtijeva u procjeni uzroka štete i, oslanjajući se na renome skladišta u New York-u, zaključiti da je šteta morala nastati prije, tj. za vrijeme prijevoza. Sud je također konstatirao neke kontradikcije u vještačenju.

Budući da tužitelj, u nedostatku dokaza da su štete nastale za vrijeme pomorskog prijevoza, ne može koristiti blagodati osiguranja, koje je zaključeno protiv rizika i opasnosti mora, beskorisno je ispitivati opseg osiguranja i nepotrebno je utvrđivati da li je pokriće uže ili šire.

/DMF, 1964, str. 234/

I.G.

Zakašnjeli protest

Ova presuda ukazuje na reperkusije koje nastaju propustom podizanja protesta na vrijeme. Iako propust ne vodi do gubitka prava, nego samo do pretpostavke da je vozar predao robu onako kako je opisana u teretnici, ipak u praksi - naročito ako se provjeravanju pristupilo nakon dužeg vremena od časa isporuke - ovakav propust gotovo da znači nemogućnost naknadnog suprotnog dokazivanja. Brodar neće priznati nekondiktorno utvrđenje nedostataka, a korisnik prijevoza teško da će uspjeti s eventualnom tužbom. S druge strane neće moći naplatiti osigurninu, jer nije ispunio svoju obavezu iz ugovora, nije osiguratelju sačuvao regresno pravo.

Ova presuda bi mogla biti interesantna i po tome što se u toku postupka raspravljalo i o dosta zamršenom pitanju mjerodavnog prava za ugovor o osiguranju. Stranačka autonomija je ovdje bila odlučna za određivanje mjerodavnog prava, ali načelno je izraženo mišljenje, koje prevladava u doktrini, a nalazimo ga i u novijim zakonodavstvima, da bi siége social osiguravajućeg društva i u nedostatku stranačke volje bio najmjerodavnija nadovezujuća okolnost obzirom da se radi o tzv. masovnim ugovorima.

I.G.