

KASACIONI SUD ITALIJE

Presuda od 20.VII 1963.

Mitrovich c/a Cassa mar.tirrena

Zapovjednik broda - Nesreća na radu - Nestanak zapovjednika s broda - Za razliku od drugih članova posade kod kojih se redovito nesreća na radu mora smatrati samo ono što se dogodi u vršenju službene dužnosti na brodu, obično za vrijeme straže, za zapovjednika, isključivši slučaj samoubojstva, nesreća na radu je i ono što se dogodi zbog specifičnih pomorskih rizika, bez obzira da li je u času događaja zapovjednik vršio stražu - Kao specifični pomorski rizik smatra se i nestanak osobe s broda za vrijeme plovidbe

Za vrijeme plovidbe zapovjednika je nestalo s broda. Organizacija za socijalno osiguranje pomoraca nije htjela nadoknaditi štetu prouzrokovanu njegovim nestankom, jer veli da se nesreća nije dogodila na radu. U sporu koji je povodom toga nastao među strankama, Apelacioni sud je odbio tužbeni zahtjev. U obrazloženju svoga stajališta navodi, pozivajući se na jednu presudu Kasacionog suda, da se na brodu kao nesreća na radu može smatrati samo onaj događaj koji se zbio za vrijeme vršenja straže, odnosno obavljanja nekih drugih poslova u okviru dužnosti unesrećenog člana posade. U ovome sporu to nije bio slučaj, jer je zapovjednika nestalo u vrijeme kad nije vršio svoju stražu.

Kasacioni sud nije prihvatio ovo stajalište drugostepenog suda i to iz slijedećih bitnih razloga:

Tačno je da se ne može smatrati nesrećom na radu svaki onaj događaj koji je prouzrokovan samom prisutnošću unesrećenog na brodu. Međutim to ne isključuje da pomorsko putovanje ne može predstavljati profesionalni rizik koji je vezan s uvjetima mjesta i vremena obavljanja raznih dužnosti. To drugim riječima znači da su osiguranjem protiv nesreće na radu pokriveni svi oni rizici kojima je pomorac prisiljen da se podvrgne u izvršavanju svoje funkcije na brodu. U ovom pogledu treba činiti razliku između zapovjednika i drugih članova posade broda. Zapovjednik kao rukovodilac pomorskog poduhvata i starješina svih osoba na brodu ima čitav niz ovlaštenja i dužnosti upravljenih kako u interesu učesnika poduhvata tako i u višem državnom interesu. On svoje funkcije na brodu obavlja neprestano prema potrebi, a ona se odnosi na sve članove brodske posade. Koliko je god tačno, kaže sud, da je za pojam nesreća na radu bitno da događaj stvarno ulazi u okvir posla, toliko je isto tako tačno da ovamo spadaju i svi događaji koji su u akcesornom odnosu s poslom. Iz ovoga proizlazi da kontinuiranost zapovjednikovih funkcija na brodu čini da je svako

njegovo djelovanje u vezi s poslom, te da se specifičnost rizika kojemu je zapovjednik podvrgnut razlikuje od rizika kojem su podvrgnuti drugi članovi posade broda. Za člana posade može se uzročna veza između nesreće i djelovanja u okviru profesionalne dužnosti utvrditi na temelju činjenice da li se nesreća dogodila za vrijeme vršenja straže ili izvan toga. Za zapovjednika ovo razlikovanje nije moguće, jer je on prema svojoj funkciji uvijek obavezan da se izvršava rizicima navigacije ne isključivši nijedan rizik. U ovom slučaju, kaže Kasacija, ne može doći do primjene presude na koju se poziva Apelacioni sud. Ta presuda se odnosi na nestanak jednoga člana službe stroja, koji je nestao prije nego li je nastupio stražu i u vrijeme kad nije imao nikakvog posla na brodu.

Radi ovih razloga Kasacioni sud je ukinuo presudu Apelacionog suda i naredio da se istraži, isključivši slučaj samoubojstva, da li je nestanak zapovjednikov u uzročnoj vezi s dužnošću da se stalno izvršava rizicima plovidbe.

/Dir.Nav.,1964,II,str.41/

B.J.

Nesreća člana posade broda na radu

Problem koji je raspravljen u gornjoj presudi ima opće značenje i nije vezan isključivo uz primjenu talijanskog prava, jer se u biti isto pitanje može pojaviti, a i pojavljuje se, i u okviru drugih pravnih sistema pa tako i našega.

Sud je, kako to proizlazi iz obrazloženja presude, zauzeo slijedeća osnovna stajališta:

a/ Da bi se radilo o nesreći na radu, potrebno je da se nesreća dogodi u okviru vršenja dužnosti na brodu;

b/ Osim u slučaju pod a/ pod pojam nesreće na radu obuhvaćeni su i svi slučajevi koji su u koneksitetu s profesionalnom dužnošću, a rizicima kojih se član posade nužno podvrgava;

c/ Za člana posade, koji nije zapovjednik broda, kod nesreće na radu smatra se redovito samo ona nesreća koja se dogodila za vrijeme vršenja straže ili inače u okviru radne dužnosti;

d/ Što se tiče zapovjednika i za njega vrijede bitno ista načela kao i za ostale članove posade, samo s tom stvarnom razlikom što je zapovjednik dužan obzirom na svoj položaj stalno biti u službi, te se vršenje njegove

funkcije ne može ograničiti s vremenom vršenja straže koju on eventualno vrši.

Problem pojma nesreće na radu na brodu, za razliku od istih događaja na kopnu, poprma specifične karakteristike radi toga što pomorac, što nije slučaj s kopnom, mora stalno za vrijeme plovidbe broda boraviti na brodu i izvan njegovog radnog vremena, pa je uvijek podvrgnut rizicima plovidbe a i boravka na brodu. Potpuno je jasno i nesporno da nesreća člana posade na radu obuhvaća svaki događaj koji je u direktnoj vezi s obavljanjem njegove profesionalne dužnosti, a nije potpuno sigurno do kojih granica se zahvaćaju i nesreće koje su u koneksitetu s boravkom na brodu.

Slažemo se sa stajalištem gornje presude da su poslovi koji spadaju u zapovjednikovu dužnost daleko širi od ostalih članova posade, i da se za njega oni ne mogu ograničiti isključivo na vrijeme vršenja straže, već da, načelno, obuhvaćaju svaku njegovu djelatnost na brodu koja je u vezi sa sigurnošću plovidbe i održavanja reda na brodu. Isto je tako, čini nam se, sud pravilno presudio kad je dopustio mogućnost da i nestanak zapovjednika s broda ne mora biti u vezi s njegovom dužnošću, pa makar kako se ona široko tumačila. Ovo zadnje je, više manje, samo teoretski moguće, jer što se zapovjednikova dužnost šire obuhvaća, izvan nje ostaje sve manje. Ipak se ne može dati jedno općenito pravilo koje bi u svakom slučaju jasno limitiralo s jedne strane zapovjednikove profesionalne dužnosti, a s druge njegovu, da ju tako nazovemo, privatnu djelatnost. Problem je tim kompliciraniji što se zapovjednik, prema svojoj funkciji, ne brine samo o navigacionoj sigurnosti broda, nego ima i druge dužnosti među koje, sa stajališta koje nas ovdje interesira, u prvom redu spada njegova briga za održavanje reda na brodu. Iz ovoga se može zaključiti da zapovjednik ne snosi samo profesionalni rizik za pomorske događaje, nego i za održavanje reda na brodu. Svako je stvar judikature da u svakom konkretnom slučaju zauzme određeno stajalište. Kod sasvim jasnih slučajeva, kao npr. pad zapovjednika u more zbog pijanstva, kad je očito da se ne radi o profesionalnom riziku, može postojati čitav niz situacija kod kojih će zaista biti teško odgovoriti da li se radi o nesreći na poslu.

Naprotiv u pogledu stajališta koje je zauzeo sud za ostale članove posade mislimo da možemo tvrditi da se s njim u potpunosti ne slažemo. Izgleda nam naime da je stajalište suda preusko. Imamo u vidu događaj, odnosno bolje rečeno rizike, koji su u koneksitetu sa službenom dužnošću, a kojima se član posade nužno podvrgava. Ako član posade mora stalno boraviti na brodu, i drugog izlaza nema, treba, smatramo, pod profesionalni rizik obuhvatiti svaki onaj događaj koji je specifičan za boravak na brodu, a koji, što je osobito važno, i ne slijedi nu-

žno direktno samo iz obavljanja posla, nego i iz boravka na brodu. Striktnom primjenom stajališta gornje presude došlo bi se upravo do apsurdnih rezultata. Tako npr. pod nesrećom na radu ne bi bili obuhvaćeni slučajevi potonuća broda, jer je poznato da nesreća iz toga razloga ne mora biti posljedica obavljanja dužnosti na brodu, ali je posljedica boravka na njemu. Dapače iz maksimuma gornje presude moglo bi se zaključiti da bi se nesrećom na radu smatrali samo oni slučajevi koji se tiču članova posade koji su se u konkretnom momentu nalazili u službi. Sigurno je da ni sud nije na ovo mislio, samo se ograničio na raspravljanje konkretnog slučaja u kojemu nije bilo potrebno zalaziti u ovu analizu. Međutim, unatoč tome, i svodeći gornje stajalište u razumne granice, smatramo da je ono pravno pogrešno i da kao takvo neopravdano ide na štetu člana posade.

Postavljanje osnovnog principa uzročne veze između boravka na brodu i nesreće relativno je jednostavno, a sa stajališta profesionalnog rizika njegova provedba u praksi može često stvarati poteškoće. Sigurno je da svake kauzalna veza između boravka na brodu i nesreće ne spada ovamo. I ovdje su, kao i kod zapovjednika, isključeni slučajevi vlastite krivnje. Čini nam se da sa stajališta koje nas interesira sve rizike u vezi s boravkom na brodu možemo klasificirati u nekoliko osnovnih skupina i to:

a/ Nesreće koje su u vezi s obavljanjem profesionalnih dužnosti. One se opet mogu podijeliti u dvije podgrupe:

aa/ Nesreće koje se dogode za vrijeme obavljanja dužnosti;

bb/ Nesreće koje se dogode prije ili poslije toga: i to kad član posade odlazi na dužnost, i kad s dužnosti odlazi.

b/ Nesreće izvan obavljanja službene dužnosti. One opet mogu biti:

aa/ Nesreće koje ne zavise o djelovanju člana posade /npr. potonuće broda, nasukanje, sudar, požar/;

bb/ Nesreće koje ovise o djelovanju člana posade. One se opet mogu razlikovati na:

aaa/ Nesreće koje po normalno predvidivom slijedu događaja nisu predvidive;

bbb/ Nesreće koje se po normalnom slijedu događaja mogu predvidjeti kao relativno moguće.

Što se tiče slučajeva pod a/ čini nam se da se o njima uopće ne može ni voditi diskusija. Potpuno je i na prvi pogled jasno da spadaju u okvir nesreća na poslu. To uostalom nije nikakva specifičnost odnosa na brodu, nego istu situaciju imamo, i to kao opće usvojeno rješenje, i na kopnu. Ukoliko ima nekih specifičnosti koje vrijede samo za brod, one su isključivo stvarnog, a ne pravnog karaktera. Dok je naime na kopnu redovito lako utvrditi koje sve nesreće, koje se dogode prije odnosno poslije rada, spadaju u pojam nesreće na poslu /put od kuće do mjesta posla i natrag/ to na brodu nije tako jasno. Ne mora se uvijek zahtijevati od člana posade da odlazi na posao neposredno iz svoje kabine odnosno iz društvenih prostorija, kao ni da nakon završetka rada tamo odlazi. Ni u ovom pogledu ne može se dati jedno općenito pravilo, pa je stvar judikature da problem riješi u svakom konkretnom slučaju. Već smo gore naveli da nesreće navedene pod b/ - aa/ spadaju pod pojam nesreća na radu.

Od svih mogućih slučajeva nesreća na brodu možda je najnejasnija grupa navedena pod b/ - bb/. Mislimo da moramo razlikovati predvidive i nepredvidive događaje. Što se tiče nepredvidivih događaja /gore navedena grupa b/ - bb/aaa/ čini nam se da ih treba ubrojiti među nesreće u vezi s poslom. Ako član posade mora boraviti na brodu radi obavljanja svoje profesionalne dužnosti, treba smatrati da je u akcesornoj vezi s poslom svaka nesreća koja se dogodi na brodu, a koja se normalno nije mogla predvidjeti da će se dogoditi. Situacija je, čini nam se, u svojoj bitnosti potpuno ista kao i kod nesreća koje se dogode prije i nakon posla. Ovi zadnji događaji priznaju se nesrećama na poslu radi toga što su nužni preduvjet za obavljanje profesionalne dužnosti. Budući da je i boravak na brodu bitan preduvjet za člana posade da bi mogao obavljati svoju dužnost, to i nesreće koje se u ovom okviru dogode moraju biti obuhvaćene u krugu profesionalnih rizika. Ovamo npr. spadaju slučajevi kada zbog skrivene mane brodskih stepenica član posade posklizne i bude povrijeđen, zatim trovanje hranom itd. I u ovoj grupi može biti nejasnih slučajeva. Prvenstveno će se postaviti pitanje kuda se sve član posade po brodu može kretati. Sigurno je da bi bilo prestrogo ograničiti mu kretanje samo na prostore broda koji su specijalno određeni za boravak brodske momčadi. Naše je mišljenje da treba isključiti samo one prostorije gdje je izvan službe boravak uopće zabranjen, ili pak u kojima se osobe koje se u njima nalaze podvrgavaju rizicima pojačane opasnosti.

Kod zadnje grupe b/ - bb/bbb/ situacija je bitno različita. Ako naime član posade mora boraviti na brodu radi obavljanja profesionalne dužnosti, ne znači da se izvan službe, a isključivo radi toga što se nalazi na brodu, mora izlagati predvidivim rizicima. Ovamo npr. spada slučaj kad član posade za vrijeme oluje samovoljno izidje na palubu i bude bačen u

more. U ovim slučajevima postoje elementi krivnje unesrećenog, koja se krivnja uz to ne nalazi u okviru i za vrijeme obavljanja posla, što je dovoljan razlog da se događaj ne smatra nesrećom na poslu.

U ovoj zadnjoj situaciji vidimo razliku između tretiranja zapovjednika i ostalih članova posade. U svim drugim okolnostima između zapovjednika i drugih članova posade nema ili barem ne bi smjelo biti razlike. Konkretno: Zapovjednik je po svojoj funkciji u svako doba, dakle izvan vremena njegove eventualne straže, a po vlastitoj ocjeni ne samo ovlašten nego i dužan da se u cilju uspješnog izvršenja pothvata podvrgava i izvanrednim predvidivim rizicima. Drugi članovi posade nisu na to obvezani, osim ako se ne nalaze na dužnosti bilo da vrše stražu, bilo da izvan toga vremena obave naredjeni posao. Pitanje je internog prava pojedine države, odnosno njene judikature, da li će nesrećom na poslu smatrati i onu nesreću koja se članu posade dogodi radi podvrgavanja izvanrednim predvidivim rizicima izvan službe, a radi samoinicijativnog izvršenja nekog posla na brodu koji se u konkretnom slučaju pokaže ili nužan, ili pak po pravilima struke koristan. Mi bismo bili skloniji pozitivnom rješenju, a naša je judikatura imala prilike da se u tome u istom smislu i izjasni.

B.J.

APELACIONI SUD, Genova

Presuda od 1.II 1962.

S.p.A. permane di navigazione
c/a The Orion insurance Co.Ltd.

Odgovornost broдача - Klauzula u teretnici - Osiguranje tereta - Osiguratelj ima pravo subrogacije u osiguranikovu pravnu poziciju na osnovi same potvrde da je klauzula osigurninu - Brođar može protiv osiguratelja koji je osiguraniku-primaocu nadoknađio štetu iznositi samo one prigovore koje bi mogao iznositi i primaocu, a ne i one koji se temelje na ugovoru o osiguranju - Klauzula u teretnici "upotrijebljene vreće" ne znači da vreće nisu bile u dobrom stanju - Brođar se, prema tome, ne može usprkos oslobodjenja od odgovornosti pozivati na ovu klauzulu - Ne može se pretpostavljati da je šteta nastala slabim stanjem vreća, ako avarijski komesar misli da je manjak tereta nastao kradjom robe iz vreća - Iz navoda u teretnici o broju vreća i ukupnoj težini tereta, na koje navode brođar nije stavio nikakvu opasku, pretpostavlja se kolika je prosječna težina svake