

osiguranje brodova, koja predviđa da je "u slučaju događaja koji bi mogao dati povoda zahtjevu protiv osiguratelja..... osiguranik d u ž a n..... poduzeti sve mjere za čuvanje i spašavanje koje zahtijeva situacija" i da je za to odgovoran, te da osiguratelji naknađuju "troškove preventivnih mjera koje su poduzete u zajedničkom interesu i - osim ako je to bilo nemoguće - u sporazumu s njima ili njihovim predstavnicima". Osim toga u konkretnom slučaju osiguratelj je s naslova potpunog gubitka bez prijenosa vlasništva isplatio u cijelosti osigurani iznos u ime podmirenja svih potraživanja, kako se izričito ističe u dispaši potpisanoj i od Salauas, te stoga, prema obrazloženju suda, osiguratelj ne može biti obvezen na bilo kakav daljnji iznos.

Sud je stoga odbio zahtjev Tertu-a prema osiguratelju. Prema izreci presude utužene troškove putovanja ima platiti Salaun kao poslovođa brodarskog društva, a svota će se izuzeti od iznosa osigurnine prije bilo kakve njene raspodjele između suvlasnika.

/DMF 1965, str.686/

D.S.

FRANCUSKI KASACIONI SUD

Presuda od 8.III 1965.

Osiguranje broda - Avarija motora - Nasukanje - Odgovornost osiguratelja - Neodgovarajuće mjere poduzete od strane agenta osiguratelja /agent d'assurances/ - Napuštaj broda /délaissement/ - Primjena čl.22 Općih uvjeta francuske police osiguranja broda koji izričito derogira odredbe Code de commerce

U broju 202/1965. časopis "Le Droit Maritime Français" donosi kritički osvrt Pierre Lureau-a na ovu prije objavljenu presudu koju smo i mi prenijeli u našem periodiku br.27, str.66.

U osvrtu pisac podupire stajalište suda u pogledu odnosa između osiguranika i osiguratelja kad nastupi osigurani slučaj. Osiguranik se ne smije dezinteresirati za sudbinu broda, već mora poduzeti mjere po svojem najboljem znanju i savjesti kao i da nije osiguran, mora postojati suradnja između osiguranika i osiguratelja. Zato i ovaj ako poduzima mjere s kojima se osiguranik ne slaže, snosi u potpunosti odgovornost, te ga takve odluke, ako se ponesreće, mogu dovesti i do plaćanja preko osiguranog iznosa.

Pisac nadalje podupire stajalište suda po kojem se u pitanju napuštaja /*délaissement*/ ne smije prijeći preko ugovornih odredaba police, što daje povoda kasiranju presude.

Medjutim u pitanju da li je avarija motora bila pokrivena u odnosu na uvjete osiguranja i okolnosti slučaja, pisac kontradiciira i iznosi primjedbe na odluku najvišeg francuskog suda. Prije svega iznosi detaljnije činjenično stanje. Radi se o ribarskom brodu komu je prođrla voda u mašinski prostor /ne zna se tačno iz kojih uzroka, da li od greške u manevru, ili od mehaničkog kvara/. Smatrajući se u opasnosti, nastojao je, u zaljevu Gascogne, dohvatiti se obale. Kad se već približavao obali, motor koji je bio potpuno poplavljen zaustavio se. Brod je bio uzet u tegalj, ali viđjevši da zbog sve većeg prodora vode neće moći dohvatiti luku Bayonne, namjerno se dao nasukati, što je bio jedini način da se izbjegne potpuni gubitak. Piscu se zato čini nerazumljivom tvrdnja Kasacije da nema dokaza da se avarija motora definitivno ostvarila prije nasukanja. Treba imati u vidu da je motor - prema uvjetima osiguranja francuske police za ribarske brođove - imao uže pokrće glede partikularnih avarija: "slobodno od partikularnih avarija ako one nisu uzrokovane sudarom, nasukanjem, požarom ili udarom o čvrsti, pokretni ili plutajući objekt". Dakle samo ove avarije, a ne s nekog drugog uzroka kao što je mehanički kvar ili pogrešni manevar. Kako avarija motora nije bila uzrokovana nasukanjem, već obratno, to nije ni bila pokrivena osiguranjem. Zabuna prema mišljenju pisca proizlazi iz tvrdnje da je dovoljno da postoji nasukanje bez obzira kako je do njega došlo kao i da se oštećeni brođ više nije mogao držati na vodi, pa da osiguratelj bude obvezan pokriti svu štetu, pa i onu na motoru. Pisac naprotiv ističe da nasukanje samo po sebi nije dovoljno, već ono mora biti uzrok štete, odnosno šteta treba biti njegova posljedica. Nadalje da iz činjenice, da bi bez nasukanja gubitak brođa bio siguran, ne slijedi da je pokrivena i šteta na motoru. U sličnom slučaju bilo bi pokriveno ponajprije nasukanjem uzrokovano pogoršanje štete na motoru, a ako bi to postojalo, osiguratelji bi trebali sudjelovati u troškovima odsukanja, tegljenja, ukratko u troškovima svih mjera koje su spriječile potpuni gubitak, no sve to, kad bi mjere bile i poduzete, ne može pretvoriti u osiguranu štetu onu koja to nije. Stoga je Kasacioni sud trebao kasirati odluku Apelacije zbog krive interpretacije police, posebno klauzule "slobodno od partikularne avarije osim" /*clause franc sauf*/, zaključuje pisac.

Ove razmatranja mogu naći primjenu i u praksi našega osiguranja koje analognu klauzulu "franko od partikularne avarije osim u četiri slučaja" primjenjuje kod osiguranja pomorskih plovnih objekata u domaćoj valuti /brođovi u maloj obalnoj plovidbi, čamci/. Prema "Općim uslovima za osiguranje brođova na moru" /izd.1956/ postoje dvije varijante pokrća, šira i

uža. Po prvoj, široj varijanti /čl.1 a/ osiguranjem su pokrivena "sve štete koje osigurani brod pretrpi od oluje, brodoloma, nasukanja, sudara s drugim brodom, požara, prisilnog skretanja s puta ili prisilne promjene putovanja, prevare i djela s predumišljajem sa strane kapetana i posade, grabeža, te uopće od svake pomorske nezgode i nevremena". Po drugoj varijanti to se pokriva /čl.1 b/ glede partikularnih avarija sužava odredbom: "medjutim, ako je osiguranje zaključeno uz uslov "franko od partikularne avarije osim u 4 slučaja", tada je osiguratelj oslobođen svakog jamstva za partikularnu avariju, ako ona nije posljedica nasukanja, sudara s drugim brodom, požara i potonuća broda". Također prema "Općim uslovima za osiguranje čamaca, brodica i jedrilica sa i bez motora" /izd.1956/ dano pokriva ograničava se glede pogonskog motora na "oštećenja i gubitke jedino ukoliko su prouzrokovani nasukanjem, potonućem, požarom i udarom osiguranog plovnog objekta".

D.S.

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

W.Tetley: TUŽBE IZ POMORSKOG
PRIJEVOZA STVARI /Marine Cargo
Claims/, Toronto-London 1965,
XXXIX - 404.

Ovo djelo kanadskog pisca namijenjeno je, prvenstveno, potrebama prakse. Ono obrađuje procesualnu poziciju stranaka u sporovima iz prijevoza stvari morem na koje dolaze do primjene Haška pravila. Pisac je obradio postavljena pitanja na temelju judikature i doktrine Sjedinjenih Država Amerike, Engleske, Francuske i Kanade, ali tako da je kod toga uvažio stajališta koja se odnose ne samo na rješenja po Haškim pravilima, nego i na temelju internih zakona tih država. Upotrijebio je judikaturni materijal objavljen u American Maritime Cases od 1936. /godina izdanja COGSA 1936/, Lloyd's List Law Reports od 1924 /godina izdanja COGSA 1924/, Droit Maritime Français od 1949 /godina kad je ova publikacija počela nanovo izlaziti/ i Canadian Law Reports od 1936. /godina koje je objavljen Canadian Water Carriage of Goods Act/ dalje.

Nakon što su prikazani opći problemi polja primjene Haških pravila, njihov odnos prema čarter-partijama, ništavosti ugovora prema Haškim pravilima, tumačenja Pravila i tereta dokaže kako je u njima raspoređen među ugovornim strankama /dio I, str.1-35/, prelazi na obradu pitanja što mora dokazivati u sporu strana tereta kao tužitelj s jedne strane /dio II, str.36-88/ i vozar kao tuženi s druge