

Ijava za primjenu navedene klauzule u slučaju potonuća. Osiguranik tvrdi da je ova riječ zamijenila izraz "naufragio" upravo radi toga što se time htjelo navesti da se pokrivaju sve štete potonuća stvari, a ne samo one prouzrokovane potonućem broda. Sud ne prihvaća ovo stajalište. Iz historije razloga ovog instituta proizlazi da je odnosna izmjena riječi izvršena u drugu svrhu, a ne u onu koju navodi tužitelj. S tom izmjenom htjela se pokriti i ona šteta koja bude prouzrokovana uronjenjem broda, a ne samo ona nastala potapljanjem broda. Tako je pokrivena svaka šteta koja nastane prodorom vode u brod, a koji prodor ne prouzrokuje potonuće broda. U svakom slučaju, prema stajalištu Kasacije, mora se raditi o brodu, a ne samo o teretu. Prema tome pad tereta u more i stim padom prouzrokovana šteta nije pokrivena navedenom klauzulom.

Sud svoje stajalište potkrepljuje i pozivom na klauzulu police osiguranja prema kojoj je osiguranjem pokrivena i šteta nastala padom stvari u more, ali samo za vrijeme ukrcaja i iskrcaja tereta. Iz ovoga logički proizlazi da su stranke štetu nastalu padom tereta u more ograničile samo na navedeni period, pa dosljedno tome štete prouzrokovane padom tereta u more, izvan ukrcaja i iskrcaja, isključene su od osiguranja.

Tužitelj nadalje navodi da je Apelacioni sud svojom presudom povrijedio propis člana 52. Zakonika o plovidbi, prema kojemu osiguratelj pokriva štete prouzrokovane olujom, potonućem, nasukanjem, sudarom, bacanjem u more, eksplozijom, požarom, piraterijom i uopće svim rizicima plovidbe. Kasacioni sud smatra da je navedeni propis dispozitivne prirode, pa dolazi do primjene kad stranke ugovornim klauzulama ne ugovore nešto drugo. U ovom sporu su gore navedene klauzule suzile pokrivenne rizike iz cit. člana Zakonika o plovidbi. Za ovako sužene pokrivenne rizike osiguranik je platio manju premiju, pa se radi toga ne može pozivati na navedeni zakonski propis.

(Dir.Mar.1968, str.86)

B.J.

SAVEZNI SUD SR NJEMAČKE

Presuda od 13.XI 1967.  
br. ZR 203/65

Pomorsko osiguranje robe - Klauzule instituta WA i "od skladišta do skladišta" - Ovim klauzulama treba dati ono značenje koje im se daje u inozemnom pravnom prometu, a ne ono koje proizlazi iz načela njemačkog prava - Ukoliko osigura-

telj nije preuzeo na sebe svaki rizik, osiguranik mora dokazati da je šteta prouzrokovana osiguranim rizikom - I ako prema klauzuli police osiguranja nisu obuhvaćene štete prouzrokovane običnim valjanjem broda, osiguranik, da bi ostvario svoje pravo na naknadu štete od osiguratelja, ne mora dokazati da se brod nenormalno valjao, ukoliko se iz prirode štete na robu takvo valjanje može pretpostaviti - U ovom slučaju osiguratelj mora dokazati da valjanje broda nije bilo nenormalno - Ovo isto vrijedi i za trešnju kamiona koji prevozi osiguranu robu - Ako je roba ambalažirana u skladu s ugovorom o osiguranju, osiguratelj se ne može pozivati u svoju korist na okolnost da je šteta prouzrokovana slabim pakovanjem - Osiguranik ne odgovara za slabo slaganje koje su izvršili članovi brodske posade i brodski slagač - Osiguratelj ne može prigovoriti osiguraniku da je njegov špediter predao robu slagačkom poduzeću radi ukrcaja bez posebnog upozorenja kako robu treba ambalažirati, ako je iz prirode robe očito na koji način ona mora biti osigurana u vozilu tokom prijevoza - Klauzula u teretnici da je teret "nezaštićen" znači da nije zaštićen na uobičajeni način - Prema tome osiguratelj ne može prigovoriti osiguraniku što je primio takvu teretnicu, ako je teret bio zaštićen, doduše ne na uobičajeni način, ali je bio zaštićen u skladu s ugovorom o osiguranju

Tužitelj je kupio CIF Bombay jednu partiju glinenih cijevi, koju je proizvođač iz Porajnja utovarao u željezničke vagone i rasutom slamom obložio. Roba je došla u ukrcajnu luku Rotterdam i odatle preko Bombaya teretnjacima u Atul (Indija). Tuženi osiguratelj osigurao je robu od skladišta do skladišta prema formuli "against all marine risks according to the" Institute Cargo Clauses (W.A.) with "Extended Cover Clauses", including breakage and loss from warehouse to Atul site" za tužiteljev račun. Glinene cijevi su u Rotterdamu ukrcane u četiri broda i složene uz osiguranje rasutom slamom. Glinene cijevi su stigle velikim dijelom razbijene koliko u Bombay toliko i u Atul.

Tužitelj je tražio naknadu za nastalu štetu od osiguratelja, a tuženi osiguratelj opirao se tužbenom zahtjevu. Prvo i drugomolbeni sud prihvatili su tužbeni zahtjev, a Savezni sud je odbio reviziju tužene stranke iz slijedećih razloga:

Stranke u sporu složne su u tome da se na njihove odnose nemaju primijeniti Njemački opći osigurateljni uvjeti (ADS) nego propisi njemačkog trgovačkog zakonika (HGB, par. 778 i d.). Stranke su kao uvjete osiguranja ("Insurance Conditions") prihvatile engleske klauzule "against all marine risks according to the Institute Cargo

Clauses (W.A.)", pa kako se ovim tipskim klauzulama u inozemnom pravnom prometu pridaje određeno značenje, ono će se kao mjerodavno primijeniti kod ocjene ovog slučaja. Prema tome neće se primijeniti načelo njemačkog prava (par. 820 HGB) da osiguratelj snosi sve opasnosti, jer je ugovoreno da osiguratelj snosi samo određene opasnosti, pa prema tome osiguranik ima dokazati da je šteta prouzročena nekom osiguranom opasnošću (pa se zato citira Armould, Marine Insurance, 14.izd, par.1283).

Prema klauzuli "all marine risks" nisu obuhvaćene i štete koje nastaju od običnog valjanja broda uslijed valova i vjetrova, ali osiguranik ne mora dokazivati jačinu nevremena, nego je dovoljno da po načelu "res ipsa loquitur" dokaže da je šteta takva da je mogla nastati uslijed neobičajnijih okolnosti. U konkretnom slučaju prema avarijskom certifikatu nastalo je razbijanje cijevi koje ne bi kraj normalnog odvijanja prijevoza moglo nastupiti pa i ako bi roba bila složena bez posebne zaštite. Osiguratelji su trebali dokazati da je šteta nastala od opasnosti za koju osiguranje nije zaključeno. Ne radi se o prirodnoj manji robe ("inherent vice"), koju ovo osiguranje ne pokriva, jer i kod glinenih cijevi ne slijedi iz same činjenice što su ukrcane bez posebne zaštite da mora doći do razbijanja.

Polica obuhvaća i lom ("including breakage"), a prema engleskom tumačenju to znači i lom uslijed žestokog valjanja broda na moru, no i ako bi šteta, kako prizivni sud smatra, nastala na kopnenom prijevozu u Indiji, postoji i opet po načelu "res ipsa loquitur" vjerojatnost da je šteta nastala od okolnosti i opasnosti koje nisu u vezi s redovitim kopnenim prijevozom glinenih cijevi bez zaštite. I opet osiguratelj - tuženi nije dokazao da bi šteta nastala od nepokrivene opasnosti.

Stranke su ugovorile u ugovoru o osiguranju da će se osigurane cijevi prevoziti nezapakovane (iz razloga uštede troškova), a da će se između njih staviti slama. Prema tome nema manjkavog pakovanja zbog kojega ne bi osiguratelj odgovarao za štetu (prema par.821. HGB), pogotovo kad nije ugovoreno niti to da bi svaka cijev posebno morala biti obložena slamom. Radi toga je nepotrebno ocjenjivati da li se klauzula "including breakage" odnosi i na lom zbog manjkavog pakovanja, kao i to da li se isključenje osigurateljeve odgovornosti odnosi samo na manjkavo pakovanje kod zaključenja ugovora, ili kod početka prijevoza.

Nema mjesta primjeni načela par.814. HGB prema kojemu osiguratelj ne odgovara za štetu nakon što je osiguranik povećao opasnost, a koje povećanje opasnosti da je napustilo, kako tvrdi tuženi, jer da su cijevi u brodu bile

neosigurane slamom, i da su kamionima u Indiji bile prevožene bez slame. Naime brodarova dužnost je bila da pravilno složi teret, a zapovjednik, posada i brodarov slagač nisu osobe za koje tužitelj (osiguranik) odgovara. Isto tako nije dokazano da je špediter kojim se osiguranik poslužio, i koji je bio krcatelj, povećao opasnost time što je vagone s cijevima i slamom predao slagačkom poduzeću bez posebne upute da ukloni opasnost loma dovoljnim oblaganjem slamom, jer je krhkost cijevi bila očigledna, a slagačka firma se smjela smatrati dovoljno stručnom da joj takva uputa ne treba.

Nema nemarnosti na strani osiguranika - tužitelja koju tuženi nazrijeva u tome što je tužitelj preuzeo teretnicu s naznakom "unprotected", jer se ta napomena odnosila na to da cijevi nisu zapakovane, kako je to uobičajeno, nego slobodno sa slamom ukrcane, a iz napomene se ne vidi da nisu bile slamom obložene. Ni osiguranik ni krcatelj nisu bili dužni, pa ni u mogućnosti, da nakon predaje tereta na prijevoz nadziru njegovo slaganje na brodu i u teretnjacima u Indiji, pa osiguranik zbog nemarnosti slagačeve ili zapovjednikove u slaganju tereta ne može izgubiti svoja prava iz osiguranja, kako složno proizlazi iz njemačke i engleske literature koju sud citira.

Konačno ne može se uopće uzeti u obzir dalji prigovor tuženog da je otpao temelj poslovnog odnosa zbog takvog odvijanja prijevoza, jer kad bi se predodžbe stranaka o tome kako će se odvijati osiguranje smatrale mjerodavnim za prosudjivanje o sporu, onda bi postali bespredmetni svi propisi osigurateljnih prava.

(HANSA 1968, str.1297)

E.P.