

koja se poziva na votum u jednom drugom slučaju, a koji je bio dan u tom pravcu. Međutim u njoj je zanimljivo to što se interni američki propis o osobama koje se mogu pozvati na ograničenje odgovornosti tumači tako da se on odnosi samo na zakupnika, a ne i na naručitelja u brodarskom ugovoru na vrijeme. To tumačenje se zasniva na riječima propisa koji govori o naručitelju /"charterer"/ koji "oprema, opskrbljuje i iskorišćuje u plovidbi" brod, i koji će se smatrati kao da je brodovlasnik. Konvencija o ograničenju odgovornosti brodovlasnika od 1957. u čl. 6, st. 2. izjednačuje s brodovlasnikom naručitelja /"affréteur", "charterer"/. Drugo zanimljivo pitanje je da li bi osoba ovlaštena na ograničenje odgovornosti mogla da ga ostvari u slučaju da je štetni događaj posljedica pogreške u konstrukciji broda koju je ta osoba sama skrivila. Rješidba na to odgovara negativno, a što je i razumljivo u američkom pravu, jer brodogradnja ne spada u okvir pomorskog prava. Uostalom situacija i po međunarodnoj konvenciji ne bi bila drukčija u tom pogledu, jer bi u takvom slučaju brodovlasnik bio osobno kriv za pogreške u konstrukciji broda, a prema st. čl. 1. spomenute Konvencije ne postoji mogućnost ograničenja odgovornosti u slučaju bilo kakve /bez obzira na stupanj/ krivnje brodovlasnika ili s njim izjednačene osobe.

E. P.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

HANZEATSKI VIŠI ZEMALJSKI SUD, Hamburg

Presuda od 6. III 1969.

Pomorsko osiguranje robe - Prijevoz stvari morem - Opći njemački uvjeti o pomorskom osiguranju - Prijevoz robe u kontejneru - I laka nemarnost osiguranika prilikom ukrcanja, koja je skrivila štetu na robu, dovoljna je da riješi osiguratelja dužnosti isplate osigurnine - Spediter-krcatelj, kojemu je naručitelj-osiguranik potpuno prepustio poslove ukrcavanja robe, predstavnik je osiguranika i njegova nemarnost pada na teret osiguranika - Kada je čitav brodarov kontejner stavljen na isključivo raspolaganje naručitelju odnosno krcatelju, tada on predstavlja dio ambalaže, a ne dio brodskeg prostora. Brodar u takvom slučaju odgovara samo za smještaj svega zatvorenog kontejnera, a ne odgovara za slaganje robe u njemu

Poduzeće H kao osiguranik sklopilo je ugovor o pomorskom osiguranju za prijevoz 12 kompleta spavaćih soba iz Bremena do Chicaga preko New Yorka. Brodar je stavio na raspolaganje svoj kontejner, a špediter poduzeće N izvršilo je ukrcavanje namještaja u njega. Medjutim kad je namještaj bio ukrcan, ispostavilo se da je kontejner napunjen samo do 2/3. Tada je špediter osigurao namještaj s tri okomite drvene letve promjera 4 x 6 cm, koje je pričvrstio na unutrašnju oblogu kontejnera. Kontejner je izvana bio metalan, a iznutra je bio obložen šperpločom debelom 4 mm. Na odredištu kad je kontejner otvoren, ustanovljeno je da su se okomite letve polomile, da su se dijelovi namještaja kotrljali u kontejneru i da je politura cjelokupne pošiljke tako oštećena da ju je bilo nemoguće popraviti.

Poduzeće H kao tužitelj zatražilo je od osiguravajućeg društva kao tuženoga da pokrije nastalu štetu. Tuženi je to odbio tvrdeći da je do štete došlo zbog nedovoljnog pakiranja cjelokupne pošiljke. Tužitelj je naprotiv tvrdio da je kontejner bio brodarovo skladište, pa da je on bio odgovoran za slaganje tereta u njemu.

Zemaljski sud je udovoljio tužbenom zahtjevu. Drugostepeni sud je naprotiv udovoljio žalbi tuženoga i presudio u njegovu korist iz slijedećih razloga:

Tužbenom zahtjevu na ostvarenje prava iz ugovora o osiguranju nema mjesta, ako je osiguranik svojom nemarnošću skrivio da je došlo do osiguranog slučaja. To proizlazi iz § 33. Općih pravila o pomorskom osiguranju. U gornjem slučaju nije osiguranik sam svojom nemarnošću skrivio štetu, već je to učinio špediter koji je kao njegov predstavnik vršio ukrcaj i pakovanje tereta. Sud je kao predstavnika smatrao svaku osobu koja je kao treći preuzela prava i dužnosti osiguranika kod onih poslova koji spadaju u okvir onih u koji ulazi i osigurani rizik. Nesumnjivo je u gornjem slučaju da je osiguranik prepustio trećemu tj. špediteru poslove ukrcaja, pakovanja i slaganja pošiljke u kontejner i pri tome mu poklonio potpuno povjerenje, jer ga u njegovom radu uopće nije nadzirao. Iz tih razloga nemarnost osiguranikovog predstavnika tj. špeditera potpuno pada na njegov teret.

Iz naprijed navedenog činjeničnog stanja proizlazi da je namještaj bio učvršćen u kontejneru na nepodesan način. Budući da kontejner nije bio pun, trebalo je namještaj sigurno pričvrstiti da se spriječi njegovo gibanje unutar kontejnera. I svakom bi nestručnjaku moralo biti jasno da pošiljka namještaja te težine može lako polomiti tri tanke drvene letve kojima ju je špediter prilikom ukrcaja navodno učvrstio. Zbog toga je sud smatrao nepotrebnim da u tom pitanju konzultira vještake, jer je očito da je postupak špeditera-krcatelja prilikom ukrcaja pošiljke bio nemaran.

Sud je takodjer odbacio tuženikovo stajalište da kontejner treba smatrati dijelom broskog prostora i da je prema tome odgovornost za slaganje tereta ležala na brodaru. Taj problem, koji bi se i u drugim slučajevima mogao javiti, nije za ovaj slučaj relevantan. Naime kao pojam "pakiranje" /Verpackung/ tj. oblik ambalaže treba smatrati sve čime je roba zaštićena, a što kod pomorskog prijevoza znači da roba treba biti tako zaštićena da za vrijeme ukrcaja, prijevoza i iskrcaja odolijeva svim opasnostima puta. Prema tome ne ulazi u pojam ambalaže onaj materijal kojim brodar sa svoje strane zaštićuje robu za vrijeme dok ju slaže u brod /pregradne daske, ponjave i slično/. Iz takvog shvaćanja proizlazi da je kontejner u gornjem slučaju predstavljao oblik ambalaže, jer je čitav stavljen na isključivo punjenje i slaganje naručitelju odnosno krcatelju. Prilikom predaje kontejner je bio već zatvoren i brodareva dužnost nije bila da osigurava u njemu robu, nego samo da kontejner ukrca i da ga složi u brod kao cjelinu. Da je kontejner trebalo smatrati vrstom ambalaže govori u prilog i činjenica što naručitelj odnosno krcatelj nisu trebali pakovati namještaj za pomorski prijevoz na uobičajeni način tj. u sanduke, jer je kontejner preuzeo ulogu zaštite robe i to kako prema vanjskim oštećenjima tako i prema eventualnim krađama. Ta svrha kontejnera postaje još očitija prilikom prijevoza robe od kuće do kuće. U tim slučajevima, dakle prilikom direktnog prijevoza, jasna je uloga kontejnera kao vrsti ambalaže koja štiti robu za svo vrijeme prijevoza. Budući da je brodar stavio na raspolaganje svoj kontejner krcatelju, krcatelj je bio odgovoran za smještaj robe u kontejner i s obzirom da je taj posao obavio nesavjesno, nastala je šteta na robu zbog čega se osiguranik odbija sa svojim zahtjevom prema osiguratelju.

Hansa 1969/21, str. 1863

V. F.

Tumačenje § 33. st. 2. Općih njemačkih uvjeta o pomorskom osiguranju

Pravna praksa njemačkog Vrhovnog suda i interpretaciji spornih odredaba Općih uvjeta pomorskog osiguranja prošla je zanimljiv razvojni put. Starija sudska praksa polazila je od postavki da nejasne osigurateljeve uvjete treba tumačiti na način kako ih je shvatio osiguranik u dobroj vjeri,

dakle u njegovu korist, a novije presude napustile su to već u teoriji kritizirano stajalište /Vidi pobliže kod Bruck-Möller, Kommentar zum Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag, 1956./ i počele interpretirati Opće osigurateljeve uvjete poput zakona. Na taj način potisnuto je u drugi plan subjektivno prosudjivanje važnosti koje odredbe imaju s obzirom na ugovorne stranke i konkretan slučaj, a težište je prebačeno na objektivno prosudjivanje važnosti odnosa privrednih krugova kojima stranke pripadaju. Prema tome sudac prilikom prosudjivanja o nejasnoćama treba u prvom redu objektivno objasniti privredni smisao određenog pravila i tekst i smisao norme koja treba biti jedinstvena za sve slučajeve. Tek ukoliko sud ne bi mogao ustanoviti smisao i cilj pojedine odredbe, uzimajući u obzir sve objektivne okolnosti i sadržaj određenog ugovora, bio bi ovlašten nejasnoće tumačiti na osigurateljev teret.

Prema § 33. st. 2. Općih uvjeta o pomorskom osiguranju, kad se radi o osiguranju robe, dakle o osiguranju koje pokriva interes na robi, osiguratelj ne odgovara za štetu koja je prouzročena namjerom ili nemarnošću krcatelja ili primaoca "Krcatelj" i "primalac" tehnički su termini, krcatelj je onaj koji predaje robu brodaru. To može biti naručitelj ili netko treći. Primalac je osoba kojoj se roba predaje. I krcatelj odnosno primalac moraju skriviti štetu radeći u tome svom svojstvu. Time se isključuju sve njihove radnje koje nisu u direktnom odnosu s krcanjem ili primanjem robe. Krcatelj koji samo pomaže brodaru u slaganju robe ne smatra se krcateljem u smislu § 33. st. 2. /Pobliže vidi Schlegelberg, Kommentar zum Seeversicherungsrecht, 1960, str. 115-118/.

Viši hanzeatski zemaljski sud je u gornjoj presudi analizirao odredbu § 33, i utvrdio da ona ne nalaže osiguraniku u pomorskom osiguranju dužnost sprečavanja štete /kako se to često u literaturi tvrdilo/, nego njegovom primjenom dolazi do subjektivnog isključenja rizika. Takovo tumačenje nalazimo i uz § 61. Zakona o ugovoru o osiguranju, koji regulira kopnena osiguranja. Prema danas vladajućem mišljenju ta odredba ne nameće osiguraniku određene dužnosti činjenja ili propuštanja, da sačuva svoj zahtjev za osigurninom, nego ona predstavlja ograničenje rizika kojega je smisao u tome da je osigurateljeva dužnost snošenja opasnosti unaprijed tom odredbom ograničena. Isti smisao dakle ima § 33. Općih uvjeta o pomorskom osiguranju i § 61. Zakona o ugovoru o kopnenom osiguranju. Jedina je razlika u tome, kako je izjavio sud, što prema pravilima kopnenog osiguranja osiguranikova namjera i gruba nemarnost oslobadjaju osiguratelja obaveze, a u pomorskom osiguranju dovoljna je i osiguranikova laka nemarnost.

V. F.