

protiv brodovlasnika, a prema polici i protiv čarterera, ali ne postupak brodovlasnika prema teretu.

3/ V. Dover, ibidem, str.115.

4/ Kuća lordova je smatrala da bi drukčije rješenje moglo dirati u precedent "Cory v. Burr" /1883/ kojim je izrečeno da, kada je brod zaplijenjen /"seized"/ i pušten uz plaćanje globe /"a fine"/ onda se radi o gubitku pljenidbom /"a loss by seizure"/ ako je brod za svoj račun krijumčario robu /v. Dover, ibidem, str.115/. U cit. djelu u "British Shipping Laws", sv.10, par.901 ističe se kako izuzetak od osiguranja koji se odnosi "Free of Capture and Seizure warranty" u "Cory" obuhvaća i globe koje su se morale platiti radi puštanja broda. Očito će prema tome doći do primjene i na takve globe kada su ti rizici uključeni. Međutim K.L. u "Salem" nije htjela ići dalje od utvrđivanja opasnosti mora, ovojeno od posljedica prevare, i stoga je željela izbjeći svaki dodir s pojmovima obradjenima u "Curry v. Burr" /1883/.

E.P.

KUCA LORDOVA

Presuda od 9.XII 1982.

Soya GmbH Mainz Kommandit-
gesellschaft o/a White

Vijeće: Lord Diplock, Lord Keith of Kinkel, Lord Scarman,
Lord Roskill, Lord Templeman

RIZICI POKRIVENI POMORSKOM POLICOM HSSC

Polica pomorskog osiguranja, kad predviđa pokriće rizika zagrijavanja, znojenja ili spontanog sagorijevanja stvari, može pokriti istovremeno i rizik kvarenja robe koja se prevozi morem, ako je to kvarenje prouzročeno prirodnim ponašanjem robe za vrijeme uobičajenog tijeka putovanja

Za prijevoz određene količine soje kao rasutog tereta iz luke Surabaja u Indoneziji u luke Belgije i Nizozemske, sklopljen je ugovor o osiguranju između osiguratelja zastupanog po Mr. Simon Arnold Haydon White i osiguranika Soya GmbH Mainz Kommanditgesellschaft /u daljnjem tekstu Soya GmbH/ na standardnoj formi londonske SG /"Ships and Goods"/ police s klauzulom "against the risks of heat,

sweat and spontaneous combustion only" koja se onda citira kao HSSC polica. Po završetku pomorskog prijevoza bilo je utvrđeno da su dvije vreće soje pokvarene zbog mikrobioloških reakcija izazvanih povećanom vlažnošću soje za vrijeme putovanja. Osiguranik, smatrajući da je gubitak dijela tereta izazvan kvarenjem, pokriven HSSC klauzulom, tražio je naknadu od osiguratelja, koji je međutim otklonio svoju odgovornost za nastali gubitak, pozivajući se na odredbu odjeljka 55 /2//c/ Marine Insurance Acta iz 1906. koja kaže: "...osim ukoliko polica osiguranja drugačije ne predviđa, osiguratelj nije odgovoran za ... prirodjenu manu odnosno za prirodu osiguranog predmeta". Obje sudske instance donijele su presudu u korist osiguranika, odbivši prigovore osiguratelja, pa je isto stajalište podržala i Kuća lordova u svojoj presudi povodom žalbe osiguratelja. Vodeće mišljenje u ovom predmetu dao je Lord Diplock istaknuvši da se u konkretnom slučaju radi samo o tumačenju sadržaja ugovora o pomorskom osiguranju /short question of construction in a contract of marine insurance/. Kao odlučujuće činjenice za pravilno tumačenje sadržaja ugovora sud je ocijenio: 1. činjenicu da je prirodna karakteristika soje kad se prevozi brodom kao rasuti teret, ako njena vlažnost prijedje 14%, podložnost mikrobiološkom procesu, do sada nepoznatog uzroka i prirode, koji prouzročuje takav stupanj kvarenja koji znatno smanjuje vrijednost robe; 2. kod vlažnosti ispod 12% ne nastaje mikrobiološka aktivnost, dok kod stupnja vlažnosti između 12-14% /tzv. "siva sfera" - "grey area"/ postoji rizik mogućeg kvarenja robe za vrijeme putovanja; 3. u konkretnom slučaju soja je imala sadržaj vlažnosti između 12-13%, što je izazvalo mikrobiološku reakciju koja je rezultirala kvarenjem dijela robe; 4. utvrđeno je da za vrijeme pomorskog putovanja nije nastupio nikakav izvanjski događaj koji bi mogao biti uzrokom povećanoj vlažnosti robe; 5. nebitno je neznanje stranaka za postojanje gornje i donje granice tzv. "sive sfere" vlažnosti, pored činjenice njihovog znanja da je soja, kad se prevozi brodom iz Indonezije u sjevernu Evropu, podložna povećanoj vlažnosti koja može prouzročiti njezino kvarenje. Pri tome se Lord Diplock ograničio samo na znanje koje mora biti opće poznato svima koji se bave trgovinom i prijevozom poljoprivrednih proizvoda iz Indonezije, odnosno prema odredbi odjeljka 18/3//b/ Marine Insurance Acta iz 1906. na tumačenje sadržaja police za koje se može pretpostaviti da je poznato vodećim osigurateljima koji se bave osiguranjem rizika pokrivenih HSSC policom.

Odjeljak 55/1/ Marine Insurance Acta iz 1906. predviđa da će u skladu s odredbama tog Zakona, ukoliko policom nije drugačije predviđeno, osiguratelj biti odgovoran za svaki gubitak neposredno /"proximately"/ prouzročen osiguranom opasnošću, ali neće biti odgovoran za bilo koji gubitak koji nije neposredno prouzročen osiguranom opasnošću. U pododjeljku /2//c/ istog Zakona predviđen je slučaj isključenja odgovornosti zbog "prirodne mane" /"inherent vice"/, pa na prvi pogled izgleda da je rizik kvarenja dviju vreća soje isključen iz osiguranja, s obzirom da je to prirodna mana robe. Suprotan zaključak moguć je samo ukoliko bi policom i taj rizik bio izričito predviđen /što u konkretnoj situaciji nije slučaj/, odnosno ukoliko se tumačenjem sadržaja police može utvrditi namjera stranaka da uključe i takav rizik.

U standardnoj HSSC polici "heat, sweat" i "spontaneous combustion" su riječi koje se odnose na osigurane opasnosti, a ne na gubitak izazvan ovim opasnostima, ni na uzroke nastanka takvih opasnosti. U tom kontekstu ukoliko riječ "heat" stoji samostalno, kao opis opasnosti, može jednako točno izraziti i grijanje osigurane robe djelovanjem nekog vanjskog izvora kao i zagrijavanje nastalo kao rezultat djelovanja nekog unutrašnjeg, kemijskog, biološkog ili bakteriološkog procesa, nastalog u samoj robi.

U konkretnom slučaju riječ "heat" čak nije ni stajala samostalno. Ona je usko vezana uz oznaku još dviju osiguranih opasnosti "sweat" i "spontaneous combustion". "Sweat" znači, prema tumačenju Kuće lordova izlučivanje vlage iz unutrašnjosti robe na površinu, kao rezultat nečeg što se događa u samoj robi, dok se "spontaneous combustion" može odnositi samo na kemijsku reakciju koja nastaje unutar same robe i rezultira usijanjem ili zapaljivošću robe. Obje riječi, dakle, u svom izvornom i prirodnom značenju upućuju na opis pojedinih vrsta prirodnih mana robe, pa se stoga može zaključiti da riječ "heat", s obzirom na direktnu povezanost s druge dvije riječi, može također značiti grijanje izazvano prirodnim svojstvom robe.

Kuća lordova stoga smatra da standardna HSSC polica može, ovisno o tumačenju sadržaja, pokrivati i prirodne mane robe, bez obzira na odredbu odjeljka 55 /2//c/ MIA-a. Svako apriorno suženje tumačenja sadržaja ove police bilo bi protivno trgovačkoj razboritosti /"commercial common sense"/.

/TLR, 1983/

LJ.M.

Bilješka.- Ova presuda Kuće lordova afirmirala je mogućnost odstupanja od dispozitivnih odredaba MIA-a u pogledu odgovornosti osiguratelja, ne samo kad stranke takvo odstupanje izričito predvide, već i kad se takva volja stranaka može razabrati iz jasnih riječi police osiguranja.

LJ.M.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 29.IV 1983.

General Electric Co.
International Sales
Division c/a S.S.
Nancy Lykes and Lykes
Bros. Steamship Co.Inc.

Brod "S.S.NANCY LYKES"

NAKNADA ŠTETE ZBOG GUBITKA TERETA

Bez obzira na širinu formulacije klauzule o neodgovornosti /"liberties clause"/ svako skretanje s ugovorenog puta radi uzimanja goriva, bit će nerazumno, jer u linijskom prijevozu robe brod može uzimati gorivo samo u lukama za koje je objavljeno da će brod njima ploviti - Uobičajeni put broda u linijskom prijevozu je samo onaj koji je kao takav utvrđen i objavljen u poslovnom svijetu - Kod nerazumnog skretanja s puta vozar se ne može pozivati na ograničenje visine odgovornosti

Brod "S.S.Nancy Lykes" plovio je iz Gulf Coast u luku Kobe u Japanu i luku Keelung na Tajvanu, preko Panamskog kanala. Brod je prevozio na palubi tri kabla za lokomotivu od 50-52 tone, vlasništvo tužitelja General Electric Co, International Sales Division /u daljnjem tekstu GE/. Nakon prolaska kroz Panamski kanal, brod je uplovio u luku San Pedro-Long Beach u Kaliforniji da bi uzeo gorivo po jeftinijoj cijeni od cijena goriva u lukama kroz koje je brod prolazio na putu do Kanala. Po izlasku iz kalifornijske luke brod je ušao u područje vrlo visokih valova i jakog vjetrova /8-10 Beauforta/ što je prouzročilo prekinuće užeta s kojima su kablovi bili vezani uz palubu, pa su kablovi bili otplavljeni u more. S obzirom da brod nije pretrpio veću štetu, nastavio je put za Daleki Istok bez tereta.