

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

ENGLESKI APELACIONI SUD

Presuda od 3, 4. i 5. VII 1984.

Rhesa Shipping Co. S. A. v. Herbert Davis Edmunds i
Rhesa Shipping Co. S. A. v. Fenton Insurance Co. Ltd.
(The "Popi M")

Suci: Sir John DONALDSON, M. R., Lord Justice O'CONNOR i
Lord Justica MAY

Osiguranje broda protiv opasnosti mora - Potonuće broda uslijed prodora vode u unutrašnjost broda - Uzrok potonuća - Da li je potonuće prouzročeno lošim stanjem broda ili jednom od opasnosti mora u smislu pravila osiguranja - Pitanje obračuna kamata na dosudjeni iznos - Od kada se kamate priznaju, od dana nastanka štete (gubitka) ili od dana podnošenja tužbe

1. Tužitelji su vlasnici pomorskog broda u pogledu kojeg je izvršeno osiguranje protiv opasnosti mora (against perils of the sea) uključujući Institute Time Clauses, Hulls - F. P. A. pokrivajući i štetu prouzročenu eventualnim gubitkom broda zbog nemara (negligence) zapovjednika, oficira ili posade broda, pod uvjetom da takav gubitak nije nastupio kao posljedica pomanjkanja dužne pažnje (due diligence) od strane (brodo)vlasnika. Osiguranje je bilo sklopljeno na klasičnoj Lloydovoj S. G. polici uključujući Institutske klauzule - Hulls, F. P. A.

Tuženici su osiguratelji broda.

2. Za vrijeme plovidbe Sredozemnim morem u blizini alžirske obale i u udaljenosti od svega nekoliko milja, u prostoriju s motorom kroz oplatu broda je naglo počela prodirati voda. Zbilo se to 5. kolovoza 1978. oko 11,00 sati prijepodne. Kako niti crpke s broda nisu uspjele izbaciti vodu, oko podne posada je napustila brod (abandonirala). Brod je potonuo istog dana oko 18,15 sati. Potrebno je naglasiti kako je u vrijeme nezgode more bilo mirno, vrijeme pogodno za plovidbu, a da je samo nekoliko dana ranije brod bez posljedica doživio nevrijeme u Biskajskom

zaljevu na svom putu iz Rouena za Jemen. Brod je prevezio teret šećera.

3. Brod je bio relativno star i dotrajavao. Sagradjen je u Japanu 1950. Vlasnici su bili iz Paname i to je bio njihov jedini brod.

4. Na osnovi sklopljenog ugovora o osiguranju broda za određeno vrijeme (brodo)vlasnici potražuju naknadu štete zbog nastalog gubitka (broda) tvrdeći da je gubitak broda nastupio uslijed osiguranog događaja - opasnosti mora. Osiguratelji su, sa svoje strane, otklonili obvezu naknade gubitka s obrazloženjem da je potonuće broda nastupilo kao posljedica prodora vode kroz bordsku oplatu uslijed istrošenosti, dotrajalosti i raspora broda, te da ovaj slučaj nije pokriven sklopljenim osiguranjem, odnosno da se ne može smatrati da je šteta nastupila zbog realizirane opasnosti mora.

Dokaza o stvarnim razlozima prodora vode u unutrašnjosti broda i njegovog potonuća nije bilo.

5. Prvostepena presuda engleskog suda - trgovački odjel (sudac Bingham) u cijelosti je prikazana u Lloyd's Law Rep., 1983, p. 235.

6. Odlučujući o osnovnom zahtjevu (za naknadom zbog gubitka broda) prvostepeni sud je isti usvojio otklonivši mogućnost da je do raspora broda i naglog prodora vode došlo uslijed istrošenosti i dotrajalosti broda, dakle, zbog njegove eventualne nesposobnosti za plovidbu. U pogledu ocjene razloga zbog kojih je moglo doći do raspora broda i sljedstveno tomu do naglog prodora vode, prvostepeni sudac je prihvatio tezu tužitelja o mogućem sudaru s podmornicom, koji slučaj se inače podvodi pod osigurani rizik "opasnosti mora" u smislu sklopljenog ugovora o osiguranju, iako ova teza istinski nije vjerojatna (was inherently improbable). Kamate (interest) i troškovi (costs), kod ovako usvojenog tužbenog zahtjeva, priznate su tek za vrijeme poslije 1. siječnja 1983. pa do donošenja konačne odluke. Ovakvo određenje smatra se pravičnim iako je znatno nepovoljnije od onoga kako se redovito odlučuje u ovakvim slučajevima.

7. Protiv prvostepene presude žalbu (priziv) Apelacionom sudu uložili su tuženici (tj. osiguratelji), dok su tužitelji (brodovlasnici) također uložili žalbu (cross-apeal) u pogledu odluke o kamatama na dosudjeni iznos za razdoblje prije 1. siječnja 1983. tj. od dana kad se zbila pomorska nezgoda.

8. Odmah na početku izlaganja svoga stajališta i odluke Sir John Donaldson M. R. konstatira kako su u Lloyd's Law Reportima sadržane mnoge i čudne priče o zbivanjima na moru, no samo neke mogu biti čudnije što je ona o nezgodi broda "Popi M."

Osnovne činjenice nisu sporne. Nadalje, nije utvrđeno niti da bi brod bio namjerno oštećen (that the vessel was scuttled), te da bi brod za vrijeme plovidbe iz Rouena (polazišna luka putovanja) prema znanju (brodo)vlasnika bio nesposoban za plovidbu (unseaworthy). S tim u vezi sudac Donaldson ispravno naglašava kako predmet ovog spora nije toliko ono što se dogodilo, već zašto se to dogodilo.

Tužitelji su sa svoje strane trebali dokazati da je gubitak broda nastupio uslijed opasnosti mora (perils of the sea), kako je ovaj termin definiran u Zakonu o pomorskom osiguranju (Marine Insurance Act iz 1906. g.), a prema kojem se isti odnosi samo na slučajne nezgode (to fortuitous accidents or casualties), dok ne uključuje i posljedice nastale zbog uobičajenog djelovanja vjetra i valova. Kako tužitelji nisu mogli dokazati postojanje bilo koje od opasnosti mora, nastupom koje je došlo do raspora broda i iznenadnog prodora vode u unutrašnjost, kao mogući uzrok rasporu broda naznačili su udar podmornice za čije postojanje u vodama u kojima se nalazio brod u kritično vrijeme također nisu imali dokaza. Neprijeporno je da se udar podmornice o brod smatra opasnošću mora u smislu pravila o osiguranju broda.

Tuženi osiguratelji su izložili kako smatraju da je uzrok rasporu broda njegovo loše stanje i dotrajalost. Suprot ovakvom zaključku, međjutim, stajala je već spomenuta činjenica kako je brod do mjesta nezgode došao bez oštećenja, iako je u Biskajskom zaljevu prošao kroz vremenske nepogode, a da se sama nezgoda (potonuće broda) zbila po mirnom moru i lijepom vremenu.

Teoretski sagledavajući nastali spor i položaj (brodo)vlasnika, odnosno tužitelja, sudac Donaldson ističe kako su isti mogli dokazivati svoje pravo iz police (nastup osiguranog događaja)

na tri moguća načina, što su oni i pokušali. Naime, to je bilo moguće ili dokazom o gubitku zbog određene (specified) opasnosti mora (u konkretnom slučaju dokazom o udaru podmornice, a što je i sam prvostepeni sudac smatrao nevjerojatnim), ili dokazom o gubitku zbog neodređene opasnosti mora, ali uz istovremeni dokaz da je brod bio sposoban za plovidbu i da se mogao oduprijeti uobičajenim i očekivanim vjetrovima i valovima u vrijeme potonuća (iz ovoga bi slijedilo da je gubitak doista nastao uslijed neke opasnosti mora, ali kojoj nije moguće odrediti točnu njezinu prirodu), ili dokazom o neodređenoj opasnosti mora (kao u prethodnom slučaju), ali uz uklanjanje svih drugih mogućih uzroka gubitka.

Nakon što je isključena mogućnost namjernog oštećenja broda preostala su samo dva moguća uzroka raspora i potonuća broda. Jedan je bio istrošenost i dotrajalost ili uobičajeno djelovanje vjetra i valova, i drugi - neodređena opasnost mora, kao npr. sudar s podmornicom. No, međjutim, nakon što se isključi istrošenost i dotrajalost broda kao uzrok rasporu, zagonetno je samo uslijed kojeg vanjskog uzroka je do toga došlo. Ovo pak, međjutim, nije odlučno osim ako i kod toga ostaje dvojba o slučajnom (fortuitous) prodoru vode. Ovo se, međjutim, nije dogodilo, a i da se dogodilo, odluka prvostepenog suca je ispravna. Ako su tužitelji trebali dokazati da je gubitak posljedica opasnosti mora, tuženici (osiguratelji) su trebali dokazati da to nije tako.

U pogledu odluke o zahtjevu iz protužalbe (cross appeal) sudac Donaldson ističe kako tužitelji nisu tuženike dovodili u bludnju ili im davali nepotpuna obaviještenja. Iako se nezgoda dogodila 5. kolovoza 1978, tužba nije bila podnesena sve do rujna 1980. Za to vrijeme osiguratelji su se mogli odlučiti o odbijanju zahtjeva ili poduzeti druge radnje u cilju utvrđivanja osnovanosti potraživanja, no od 1. listopada 1980. (kada je podnesena tužba), a možda čak i od ranije osiguratelji su bili postupili protivno ugovoru (were in breach of their contract) o osiguranju kada je u pitanju naknada štete (brodo)vlasnicima koristeći njima pripadajući novac. Stoga, kamata na dosudjeni novac pripada tužiteljima i od vremena prije 1. listopada 1980, no s obzirom na posebne okolnosti ovog slučaja priznavanje kamate od ovog vremena se smatra pravičnim.

Zaključno, sudac Donaldson odbija žalbu tuženika, a protužalbu tužitelja prihvaća u izrečenom obimu.

9. Lord Justice O'Connor, nakon kraćeg izlaganja činjenične osnove spora, te stajališta prvostepenog suca, osvrće se na pitanje značenja izraza "neobjašnjive okolnosti" (unexplained circumstances). Naime, tuženici su ustvrdili kako se u predmetnom sporu radi o potonuću broda u mirnom moru pod neobjašnjivim okolnostima i da ako tužitelji ne uspiju dokazati da je brod bio sposoban za plovidbu, ima se smatrati da gubitak nije prouzročen opasnošću mora. U pogledu tumačenja izraza "neobjašnjive okolnosti" sudac O'Connor upućuje na slučaj Skandia Insurance Co. Ltd. v. Skoljarev iz 1979, te se s tim u vezi poziva na dva odlomka iz cit. presude. U prvom se ističe kako u odsustvu bilo kakvih dokaza u pogledu stanja broda činjenica njegova potonuća u mirnom moru bez vidljivog uzroka stvara neoborivu pretpostavku (irresistible presumption) o nesposobnosti broda za plovidbu. Nasuprot tomu, kada postoje drugi dokazi o stanju broda ili uzroku gubitka, činjenica potonuća broda u mirnom moru predstavlja samo jednu od činjenica koju će sud uzeti u obzir, pa ako nadje da je brod bio sposoban za plovidbu, tada može utvrditi da je gubitak nastao uslijed opasnosti pokrivena osiguranjem iako se sa sigurnošću i ne može ustanoviti o kojoj vrsti opasnosti se radilo. U drugom cit. dijelu upućuje se na teret dokazivanja o sposobnosti broda za plovidbu. Premda nesposobnost broda za plovidbu, kao osnovu isključenja osiguranja, treba dokazati osiguratelj, u jednoj kategoriji slučajeva to treba učiniti osiguranik, odnosno treba dokazati da je brod bio sposoban za plovidbu. Riječ je o slučajevima kada je gubitak nastao, a da o tome nema direktnih dokaza kako se to zbilo. Ukoliko osiburanik želi uspjeti s tvrdnjom da je gubitak posljedica opasnosti mora, treba isključiti mogućnost nastanka gubitaka zbog eventualne nesposobnosti broda za plovidbu. U predmetu Skandia riječ je bila o ribarskom brodu "Zadar" koji je potonuo u mirnom moru uslijed prodora vode u strojarnicu. Kako nije bilo objašnjenja o tome kako je voda ušla u brod, izveo se zaključak da je brod bio sposoban za plovidbu i osiguranik je uspio sa svojim zahtjevom. Istina, osiguratelji su se pozvali i na dva kanadska slučaja neobjašnjivog potonuća gdje su u oba slučaja, s obzirom da osiguranici nisu uspjeli dokazati sposobnost broda za plovidbu, odbijeni sa svojim zahtjevima. To su slučajevi: Nickerson & Sons Ltd. v. Insurance Co. of North America i Marion Logging Co. Ltd. v. Utah Home Fire Insurance

Co., 1956. Konkretnan spor se ipak razlikuje od slučajeva na koje je upućeno, iz razloga što prvi nije slučaj neobjašnjivog potonuća u mirnom moru. Nadalje, postoji niz dokaza koji potvrđuju nalaz prvostepenog suca da se raspor u brodu nije pojavio iz razloga koje navode tuženici. I kada je zastupnik tuženih pokušao ustvrditi kako ne stoji nalaz suda da se raspor na brodu nije pojavio kao posljedica istrošenosti i dotrajalosti broda, pri tome se pozivajući i na odlomak iz presude, O'Connor L. J. je ustvrdio kako smatra da prvostepeni sudac ni u čemu nije odstupio od toga da ne prihvaća objašnjenje o istrošenosti i dotrajalosti kao uzroku gubitka. Prihvaća žalbu osiguranika u pogledu vremena za koje se ima obračunati kamata i to iz istih razloga kao i sudac Donaldson, dok odbija žalbu osiguratelja.

10. Sudac Lord Justice May je također smatrao da žalba osiguratelja treba biti odbijena, no ovo ipak sa stanovitim oklijevanjem. Ono proizlazi iz činjenice da uzrok, za koji drži da je doveo do potonuća broda, smatra nevjerojatnim, ovo posebno s obzirom na dictum Lord Justice Scruttona u slučaju La Compania Naviera Martiartu v. The Corporation of Royal Exchange Assurance, 1922, u smislu da ako i nakon svih ispitivanja dokaza i ocjene vjerojatnosti sud i nadalje ostane u sumnji o stvarnom uzroku gubitka, osiguranik nije uspio sa svojim zahtjevom. Koliko god je teza o podmornici nevjerojatna, uzrok potonuća broda može biti ili dotrajalost broda ili slučajan događaj koji je prouzročio raspor broda. Na osnovi dokaza odbačena je teza o dotrajalosti broda. U takvim okolnostima preostaje jedino teza da je prodor vode bio prouzročen opasnošću mora, dakle iz uzroka pokrivenog osiguranjem.

U pogledu kamata i odluke o vremenu za koje one pripadaju, Lord Justice May se pozvao i na dictum Lorda Wilberforcea u slučaju General Ture & Rubber Co. Ltd. v. Firestone Tyre & Rubber Co. Ltd. iz 1975, prema kojem kamata pripada za svo vrijeme u kojem je zadržan tuđi novac. No, kod ovoga se moraju uzeti i druge stvari u obzir kao npr. način na koji i vrijeme u kojem bi osobe, koje djeluju pošteno i razumno (persons acting honestly and reasonably) platile svoj dug. Pri tomu sudac Lord Justice May upućuje i na razlike između ugovora o prodaji i ugovora o gradjenju s jedne strane i ugovora o osiguranju, kod čega se kod pr-

votnih može raditi o odobrenju kredita ili o plaćanjima po obračunatim situacijama. Kod osiguranja kada se dogodi osigurani slučaj osiguranik ima pravo na naknadu istog časa. Naravno, u većini slučajeva osiguratelj će trebati određeno vrijeme za provjeru osnovanosti potraživanja, no nakon što je ono utvrđeno osiguratelji su dužni platiti kamate sve od dana nastanka gubitka. Iz ovog razloga May L. J. je sklon priznavanju kamata još i od ranijeg datuma no 1. 10. 1980, ali imajući u vidu sve okolnosti ovog slučaja i u ovom pogledu se slaže sa Sir J. Donaldsonom M. R.

Premda suci Apelacionog suda nisu dopustili žalbu na Kuću lordova, žalbeni odbor Kuće lordova je dopustio ulaganje žalbe.

(LLR, 1984. Vol. 2p. 555)

OSIGURANJE POMORSKOG KASKA

S pravom se u prezentaciji presude engleskog apelacionog suda u predmetu "The POPI M" naglašava kako se u ovom slučaju radi o zaista nesvakidašnjem primjeru ostvarivanja naknade uslijed gubitka pomorskog broda zbog navodne "opasnosti mora" koja niti je određena, a niti je dokazana. Naime, bilo je jasno kako je došlo do potonuća broda, no ono što nije ni na koji način rasvijetljeno je zašto je došlo do raspora broda i prodora vode u unutrašnjost.

Izložena presuda je zanimljiva s više gledišta. U prvom redu u njoj je dat djelomičan pregled prava i mjerodavnih precedenata, koji se odnose na pitanje naknade gubitka uslijed potonuća broda pod nerasvijetljenim okolnostima. S tim u vezi je i posudba o teretu dokaza, posebno u pogledu dokaza o sposobnosti broda za plovidbu kada je poznat i kada nije poznat uzrok potonuća broda. U konkretnom slučaju uzrok potonuća broda je bio jasan - iznenađan prodor vode u strojarnicu broda, no nije bilo jasno uslijed čega je došlo do raspora broda.

Podredno, presuda je zanimljiva i s gledišta određivanja vremena za koje se priznaju kamate na dosudjeni iznos. U ovom pogledu, specifičnost je engleskog prava koja se sastoji u slobodi (diskrecionom pravu) priznavanja kamata.

S obzirom na zahtjev zastupnika tuženih osiguratelja da se dopusti ulaganje žalbe i na Kuću lordova, što je odobrio tek Odbor za žalbe Kuće lordova, definitivna ocjena zauzetih stajališta moći će se dati tek nakon odluke Kuće lordova.

Ipak, već s ovog mjesta se želi uputiti kako je u najnovijem razvoju prava pomorskog osiguranja došlo do značajnih promjena, naročito, u praksi, u napuštanju stoljetno primjenjivane S. G. police, koja je imala i odlučan utjecaj na sadržajno odredjenje odredbi iz Zakona o pomorskom osiguranju Engleske iz 1906. (Marine Insurance Act). Naime, s primjenom od 1. 1. 1982, u praksi se pojavila i nova policica pod nazivom New Marine Policy (Nova pomorska policica) i to u dvije verzije: Lloyd's Marine Policy i The Institute of London Underwriters - Companies Marine Policy. U praksi se nova policica naziva jednostavnom (simple) policim. Uz novu policicu stvoreni su i novi kompleti institutskih klauzula.⁽¹⁾

Na ovome mjestu je vrijedno istaknuti jedno od osnovnih načela pomorskih osiguranja (broda i tereta) u Engleskoj, a to je da se naknadjuju samo one štete koje su direktna posljedica osiguranog rizika.⁽²⁾ U prikazanom slučaju problem se sastojao u teškoći utvrdjenja stvarnog uzroka raspora broda, a samim tim i u ocjeni pitanja da li je nastali gubitak pokriven (obuhvaćen) osiguranjem.

S tim u vezi od teoretske je vrijednosti izlaganje suca Donaldsona o načinima na koji (brodo)vlasnici mogu dokazati postojanje svog prava na naknadu gubitka s osnove osiguranja (broda) i o tome što su dužni dokazati u svakom konkretnom slučaju (načinu).

S obzirom na naše pravo, a u vezi pitanja koje se štete naknadjuju po osnovi sklopljenog osiguranja, upućuje se na čl. 711 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi⁽³⁾ u kojem se, u st. 1, odredjuje: "Ako nije drukčije ugovoreno, osiguranjem su pokrivenne štete nastale zbog osiguranog rizika..." U nastavku istog stava, pod t. 1-5 slijedi nabrojanje osiguranih rizika. Iz ovakve odredbe jasno proizlazi da štete moraju biti direktna posljedica ostvarenja osiguranog rizika. Medjutim, treba imati u vidu da i po engleskom i po našem pravu od stroge primjene ovog načela postoje i iznimke kao npr. ako je šteta nastupila uslijed gašenja požara vodom, a požar je obuhvaćen osiguranjem,⁽⁴⁾ kao i u slučaju kada

se šteta ne naknadjuje iako je posljedica nastupa osiguranog rizika.

Zaključno, želimo se osvrnuti i na problem odredjenja vremena od kada se tužitelju priznaju kamate na dosudjeni iznos. Ovo pitanje je, sa stajališta primjene jugoslavenskog prava u privrednom poslovanju, naročito aktualno s obzirom na skokoviti rast kamatnih stopa. Ne ulazeći ovom prilikom u izlaganje politike kamatnih stopa, koje imaju stalni trend ka pozitivnim kamatnim stopama (kada je kamata viša od stope inflacije), samo se upućuje na pojam zatezne kamate. Riječ je o kamati koju dužnik plaća zbog zakašnjenja u ispunjenju obveze, čija pravna osnova je u zakonu i koju nije potrebno ugovorom predvidjeti ili joj odrediti visinu. Pojam zateznih kamata i pitanje prava na zateznu kamatu je odredjen u Zakonu o obveznim odnosima iz 1978. Istina, ZOO ne propisuje i izričito od kada pripada pravo na zateznu kamatu, no zaključak o ovom proizlazi iz odredbe sadržane u čl. 277 st. 1 ZOO-a. "Dužnik koji zakasni s ispunjenjem novčane obveze duguje pored glavnice i kamatu..." Zatezna kamata na dospjele kamate (kamata na kamatu) priznaje se tek od dana stavljanja zahtjeva sudu.⁽⁵⁾

Dr Srećko Jelinić,
docent Pravnog fakulteta
Osijek

-
- (1) Kompleti općih kaluzula za osiguranje pomorskog kaska označeni su slovima A, B i C. O karakteristikama nove engleske kasko police v. V. Tomašić: Tipske kaluzule kao instrument osiguranja pomorskog i riječnog kaska, Savjetovanje o osiguranju pomorskog kaska, Split, 1984, str. 6-12.
 - (2) V. Marine Insurance Act, 1906 i V. Arnould, The Law of Marine Insurance and Average, II, London, 1961, str. 766.
 - (3) Sl. list SFRJ br. 22 od 22. IV 1977. Kodifikacijom pomorskog prava i prava unutrašnje plovidbe iz 1977.g. obuhvaćena je i materija osiguranja brodova, robe i odgovornosti osiguravatelja za štete nanesene trećim osobama. O tome v. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, glava IV, čl. 689-752. Potrebno je naglasiti kako je osiguranje na brodovima izdvojeno iz normiranja prava osiguranja općenito. Razlog tomu su specifičnosti materije pomorskog osiguranja.

- (4) O tome v. V. Tomašić, Pomorsko osiguranje, PE, 6, Zagreb, 1983, str. 331.
- (5) Za cjeloviti prikaz o kamatama u jug. pravu v. V. Vujović, Kamate u jugoslavenskom pravu, Informator, Zagreb, 1984.

Literatura:

1. Zbornik radova sa Savjetovanja o osiguranju pomorskog kaska, Split, 1984. u organizaciji Udruženja osiguravajućih organizacija Jugoslavije, Beograd i Zavoda za pomorsko pravo, historiju i ekonomiku pomorstva Istraživačkog centra JAZU, Zagreb, Instituta za uporedno pravo, Beograd i Udruženja za pravo osiguranja u SR Hrvatskoj, Zagreb.
2. Franasović, A., Nova pomorska polica, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 96, Zagreb, 1982.
3. Kružičević, M., Prijevod i komentar: Institute Time Clauses - Hulls and Institute War and Strikes Clauses - Hulls, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br. 99, Zagreb, 1983.

SUMMARY

Dr Srećko Jelinić:

HULL INSURANCE

The author considers several topics related to the case in question and also with respect to some characteristics of the present English insurance law and new trends of development. Finally he considers the problem of making a judgment regarding when the interest should be awarded. This topic is of interest to Yugoslav partners bearing in mind the changeable rate of interest, which is, at the moment, very high.