

ROMÂNIA
CURTEA DE APPEL GALAȚI
SECȚIA I CIVILĂ
DECIZIA CIVILĂ NR. 19/A

Ședința publică din 02 Februarie 2017

Completul compus din:

PREȘEDINTE - [REDACTED]

Judecător - [REDACTED]

Grefier - [REDACTED]

Pentru astăzi fiind amânată pronunțarea asupra apelului civil declarat de reclamanta [REDACTED] BULGARIA INS. CO. LTD, împotriva sentinței civile nr. 410 din 21.12.2015, pronunțată de Tribunalul Galați în dosarul nr. 2661/121/2014, în contradictoriu cu pârâtele S.C. [REDACTED] NAVROM S.A., S.C. [REDACTED] ASIG VIG S.A. (FOSTĂ [REDACTED]), în acțiunea având ca obiect pretenții.

Dezbaterile au avut loc la termenul de judecată din 18.01.2017 și au fost consemnate în încheierea de ședință de la acel termen, încheiere ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Având nevoie de timp pentru a delibera, în condițiile art. 396 din Codul de procedură civilă, Curtea a amânat pronunțarea la 27.01.2017, când, pentru aceleași motive, Curtea a amânat pronunțarea la 01.02.2017 și apoi la 02.02.2017 când, după deliberare

CURTEA

Urmare a deciziei civile nr. 142/A/2016 a Curții de Apel Galați:

În rejudecare:

Prin prezenta cerere de chemare în judecată asigurătorul S.C. [REDACTED] BULGARIA INS. Co. LTD. a formulat o acțiune în regres împotriva proprietarului navei Navrom S.A. și a S.C. [REDACTED] VIG S.A. – asigurător al pârâtei Navrom S.A. pentru recuperarea sumei de 202.121,21 Euro. Această sumă s-a achitat de către reclamantă constructorului podului Calafat – Vidin ca urmare a coliziunii din 11.04.2011 când convoiul format din împingătorul Mercur 303 și 8 barje a intrat în pila PB 11 apodului aflat în construcție.

Reclamanta în baza poliței de asigurare din 05.03.2008 a achitat constructorului podului – FCC Construcción suma de 202.121,21 Euro.

Se precizează că răspunderea pârâtei Navrom S.A rezultă din calitatea de proprietar al navei și comitent în raportul de muncă cu conducătorul convoiului comandant de navă Șerban Eugen raportat la dispozițiile art. 501 Cod comercial, art. 998-999 Cod civil, art. 69 din O.U.G. nr. 42/1997 precum și ale Regulamentului de navigație pe Dunăre aprobat prin Ordinul 787/2007.

În ceea ce privește răspunderea asigurătorului [REDACTED] Vig S.A., reclamanta a indicat incidența dispozițiilor art. O.U.G. 9/2012.

Pârâtele [REDACTED] Navrom S.A. și [REDACTED] VIG S.A. au invocat existența unei cauze exoneratoare de răspundere și anume: forța majoră.

Furtuna survenită reprezintă o situație imprevizibilă și invincibilă pe care conducătorul navei nu a putut-o evita.

Apoi, efectele grave ale coliziunii tangențiale dintre convoi și pila podului sunt consecința neprotejării de către constructor a lucrării aflate într-un stadiu de execuție care o făcea vulnerabilă la orice fel de impact.

Examinând actele și lucrările dosarului se constată că acțiunea este întemeiată pentru considerentele de mai jos:

În fapt, împingătorul Mercur 3030 naviga aval cu un convoi din 8 unități din care 2 încărcate cu fier vechi și 6 goale. În dreptul km.flv.797 a fost surprins de o furtună puternică și a fost împins către pila PB 11 a podului Calafat-Vidin lovind elementul de protecție împotriva coliziunii, cu bordul babord al barjei nr. 1256(20054) din prima dană a convoiului.

În urma coliziunii barjei nr. 1256 cu pila PB 11 respectiv elementul de protecție împotriva coliziunii, a suferit defecțiuni.

Prin procesul verbal de cercetare la fața locului nr. 25/5/544 (fila 118 vol. I dosarul Tribunalului Galați) al Căpitaniei Calafat s-au constatat pagubele produse barjelor și pagubele produse Pilei PB 11 a podului. Procesul verbal a fost semnat fără obiecțiuni de către reprezentanta pârâtei ██████ Navrom S.A. și reprezentantul FCC Construcción – Klon Bulgaria – societatea constructoare a podului.

Urmare a acestui incident a fost constituit dosarul de cercetare nr. 545/11.04.2011 de către Oficiul de Căpitanie Calafat, care a dispus efectuarea unei expertize tehnice de specialitate având următorul obiectiv: dacă complexul împingător - barje, în condițiile respective de navigație, era guvernabil în momentul producerii evenimentului. A fost desemnat d-nul expert ██████.

În urma analizei forțelor care solicită complexul împingător-convoi, atât în timpul marșului cât și în momentul impactului, expertul a concluzionat:

În data de 11.04.2011, în jurul orelor 00:30, în dreptul km 797 Dunăre s-a iscat o furtună puternică, cu vânt în rafale și viteză de 16 m/s, din N, prinzând convoiul împingătorului Mercur 303 aflat în marș aval la travers. Până la km 797 convoiul s-a deplasat cu o viteză de 14 km/h utilizând circa 40 % din puterea totală a mașinilor.

În situația dată, contând pe o rezervă de putere considerabilă, conducătorul convoiului a turat mașinile pentru a realiza un efect maxim de guvernare în scopul menținerii traiectoriei convoiului pe culoarul balizat pentru navigație, manevră perfect justificată în asemenea situații.

Convoiul împingătorului Mercur 303 a „șters” elementele verticale ale apărătorii de protecție a pilei PB 11. În condiții normale, considerând ca normalitate existența apărătorii în forma finală, adică cu cele 3 elemente orizontale de rigidizare montate, coliziunea nu ar fi produs decât zgârierea-scrijelarea betonului elementelor verticale.

Evitarea coliziunii în condițiile date nu ar fi fost posibilă indiferent de varianta de manevră efectuată.

În urma analizei actelor din dosar din dosar, Oficiul de Căpitanie Calafat a concluzionat că lovirea pilei PB 11 respectiv a elementului de protecție a podului Calafat Vidin s-a produs datorită cazului de forță majoră care are următoarele elemente:

- **neprevăzut** – Comandantul navei a fost luat prin surprindere de forța vântului care sufla cu 16 m/s din bordul tribord la travers împingând convoiul în pila podului PB 11.

- **neînălăturat** – fiind cu convoi format din trei dane nu mai putea să efectueze rondoul prinzându-l în culoarul de traversare.

Dosarul de cercetare nr. 545/11.04.2011 al Oficiului de Căpitanie Calafat a fost transmis către Parchetul de pe lângă Judecătoria Galați fiind format dosarul penal 49/P/MF/2011. S-a dispus neînceperea urmăririi penale față de făptuitorul Șerban Eugen sub aspectul săvârșirii infracțiunii de neglijență în serviciu.

În baza poliței de asigurare nr. 09720080010000001/05.03.2008 încheiată de reclamantă cu asigurătorul FC Construcción s-a efectuat o evaluare a daunei și în conformitate cu clauzele de asigurare s-a virat în contul asigurătorului suma de ██████ Euro. (O.P. 7385696/03.04.2014).

Apoi, reclamanta s-a întors cu acțiune în regres împotriva presupusului vinovat și a asigurătorului acestuia.

Pârâtele au invocat o cauză exoneratoare de răspundere și anume forța majoră, precum și culpa lui FCC Construcción deoarece podul nu avea toată structura de protecție.

În ceea ce privește circumstanțele producerii coliziunii, următoarele elemente de fapt sunt necontestate de părțile în litigiu:

- la data de 11.04.2011 împingătorul Mercur 303 cu un convoi compus de 8 unități de 2000 to, din care 2 unități încărcate cu 2180,256 to fier vechi și 6 unități goale avea traseul din amonte de la Orșova la Constanța;

- în jurul orei 00:30 (în 11.04.2011), în dreptul km flv 797, convoiul a intrat în pila PB 11 a podului Calafat – Vidin, lovind elementele de protecție ale acestuia cu bordul babord al barjei nr. 1256.

Cu privire la condițiile meteorologice de la data respectivă, instanța reține că potrivit adresei nr. 4484/25.11.2014 emisă de Administrația Națională de Meteorologie (fila 22 vol. II) la Stația Calafat situația la un interval de jumătate de oră era următoarea: la ora 00:00 - viteza medie a vântului era de 2,5 m/s ; la ora 00:30 era de 2,4 m/s ; la ora 01:00 era de 6 m/s. Viteza maximă a vântului la rafală la ora 00:00 era de 4 m/s, iar la ora 01:00 era de 5 m/s.

În aceeași adresă se precizează că platforma meteorologică a Stației Calafat se află situată la aproximativ 1,5 km în partea de N-NE față de capătul Podului Calafat – Vidin.

Aceleași date au fost transmise de Administrația Națională de Meteorologie și prin adresa 3698/7.10.2014 către apărătorul reclamantei (fila 195 vol. I) și prin adresa 4387/25.11.2014 către apărătorul pârâtei [REDACTAT] Vig S.A. (f 30 vol. II) .

Prin adresa nr. 4893/23.12.2014 a Administrației Naționale de Meteorologie (f. 38 vol.II) sunt menționate valorile vitezei vântului înregistrate la 10 min. la Stația Calafat în intervalul 00:00- 02:00 valori ce de la ora 00:00 la ora 00:40 sunt de 2,3;2,4;2,5; la 00:40 de 2,8 iar la 00:50 de 4,7 m/s.

În ceea ce privește valorile rafalei maxime pe o oră înregistrate la aceeași stație meteo (Calafat) în data de 11.04.2011 în intervalul orar 00:00 – 02:00 s-au comunicat următoarele medii ale acestor valori:

- 4,7 m/s pentru perioada 23:31-00:30;
- 14 m/s pentru perioada 00:30-01:30.

Coroborând toate aceste date (valori la 10 min., la jumătate de oră, la o oră se constată că la ora reținută pentru coliziune (00:30), viteza medie a vântului era de 2,4 m/s iar viteza maximă a vântului la rafale era de 9 m/s.

Precizăm că înscrisul cu scris de mână și fără număr de înregistrare care precizează o valoare de 16 m/s, nu are valoare de act administrativ și nu are valoare probatorie raportat la adresele oficiale mai sus precizate.

Datele mai sus menționate nu confirmă susținerea că la 00:30 „ a izbucnit brusc o furtună violentă”. A existat vânt, au existat rafale însă nimic neprevăzut la ora în discuție (vezi tabelul comunicat de A.N.M. – fila 196 vol. I – cu valorile vitezei vântului și a rafalelor din 10.04.2011 ora 00:00 până în 11.04.2011 ora 24:00).

Apoi, potrivit adresei nr. 1237/7.10.2014 a Autorității Navale Române – Căpitană Zonală Drobeta Turnu Severin în noaptea de 10/11.04.2011 nu au emise avize către navigatori referitor la calea navigabilă și traficul de pe aceasta de către Oficiul de Căpitanie Calafat (fila 191 vol. 1). Discuții între Port Control Oficiul de Căpitanie Calafat și navă au existat. Nu au fost restricții de navigație în zona Podului Calafat – Vidin.

Doar Căpitană Zonală Drobeta Turnu Severin a cărei jurisdicție se întinde de la km 945 la km 831 a emis avizul nr. 1202/10.04.2011 către navigatori pe intervalul de timp de la 10.04.2011 ora 12:53 până la 10.04.2011 ora 22:00 potrivit căruia „ în zona cuprinsă între km flv 851- 946 vântul prezintă intensificări, cu viteze cuprinse între 10-17 m/s în rafale. Conducătorilor de convoaie li se recomandă menținerea unei vigilențe sporite, asigurarea corespunzătoare a convoaielor și, după caz, staționarea la locurile de ancoraj semnalizate corespunzător.(fila 192 vol.I).

Expertizele navale efectuate în cauză (de domnul expert [REDACTAT] și consilier expert pentru Navrom S.A. [REDACTAT] au reținut că acest convoi naviga cu 40 % din puterea motoarelor adică cu 14 km/h, că cele 8 barje puteau fi propulsate de către împingătorul Mercur 303 așa cum rezultă din certificatul tehnic de navigație interioară nr.

2081/2007 și certificatul comunitar pentru navigație interioară 980/2012 că împingătorul Mercur 303 era apt pentru navigație.

Consilierul expert [REDACTED] a menționat și următoarele aspecte: convoiul împingătorului „Mercur 303” a fost format în portul Drobeta Turnu Severin având Permisul de plecare nr. 848 din data de 10.04.2011 ora 9,30 al Căpitaniei Drobeta Turnu Severin.

Din actele dosarului de cercetare întocmit de Căpitania portului Calafat și din Raportul de navigație al d-nului comandant [REDACTED] rezultă că pe timpul deplasării convoiului împingătorului „Mercur 303” din Portul Drobeta Turnu Severin spre Calafat, au fost respectate recomandările din Aviz către navigatori nr. 1202 privind restricțiile de navigație impuse de viteza vântului în rafale de 10÷17 m/s.

Din cauza vântului puternic cu viteza de 10÷15 m/s convoiul împingătorului „Mercur 303” a staționat în ancoră pe data de 10.04.2011 între orele 15⁰⁰ – 18³⁰, înainte de trecerea prin ecluza Porțile de Fier 2 (km 864).

Navigația în zona podului în construcție Calafat – Vidin, între km 809⁺³⁵⁰ – km 795⁺⁰⁵⁰, conform semnalizării costiere din Avizul către navigatori nr. 22/09.02.2010, se putea desfășura numai în sens unic alternativ. Pentru respectarea acestei interdicții conform semnalului costier B11.b – navigatori erau obligați de a intra în legătură radio – telefonică la : km 803; km 801⁺⁴⁰⁰; km 799 și km 795⁺⁰⁵⁰ cu Oficiul de Căpitanie Calafat care monitoriza și dirija traficul în zonă prin sistemul VTMS (ceea ce s-a și întâmplat conform adresei 1237/2014 a A.N.R.).

Navigația se desfășura spre pilele PB 10 și PB 11 a podului în construcție Calafat – Vidin pe un șenal navigabil cu o lățime de 100 m între km 798-km 796 conform aviz către navigatori nr. 22/09.02.2010.

Expertizele efectuate în cauză au concluzionat că singura cauză a producerii coliziunii au fost forța vântului și rapiditatea cu care acesta s-a desfășurat în zonă.

Nu poate fi reținută concluzia expertizei [REDACTED] avându-se în vedere că pleacă de la premisa greșită că s-ar fi declanșat o furtună violentă în rafale de 16 m/s. Or, așa cum s-a demonstrat nu acestea sunt împrejurările în care a avut loc coliziunea barjei cu pilonii podului.

Opinia consilierului expert al [REDACTED] Navrom [REDACTED] de asemenea, nu poate fi reținută avându-se în vedere că deplasează ora incidentului la ora 1:03 (fila 202 – vol.II) când viteza maximă a rafalelor a crescut, ora ce este contrară declarațiilor conducătorului convoiului [REDACTED] a mențiunilor din raportul de navigație și a concluziilor Oficiului de Căpitanie Calafat din dosarul de cercetare nr. 545/2011. Avându-se în vedere că această opinie s-a fundamentat pe valorile vântului și a rafalelor de la această oră, se înlătură ca neconcludentă cauza.

În funcție de datele de fapt mai sus menționate urmează să se verifice temeinicia cererii de chemare în judecată și apărarea părților precum că suntem în prezența unei cauze exoneratoare de răspundere și anume : forța majoră.

În conformitate cu art. 1.04 pct. 2 lit. b – Îndatoriri generale de vigilență din Regulamentul de navigație pe Dunăre aprobat prin Ordinul 787/2007” conducătorii trebuie să ia toate măsurile de precauție pe care le impun îndatoririle generale de vigilență și practica profesională curentă pentru a evita în special: - de a cauza prejudicii navelor sau materialelor plutitoare, malurilor sau lucrărilor și instalațiilor de orice natură aflate în calea navigabilă sau în imediata apropiere a acesteia.

Instanța constată că, în speță, comandantul convoiului nu și-a îndeplinit această obligație atâta vreme cât nu au existat defecțiuni tehnice ale convoiului, împingătorul era apt pentru navigație și autorizat să propulseze un convoi cu 9 unități, încărcătura barjelor nu depășea maximul prevăzut în certificat (14.476 tone), iar condițiile meteo la ora indicată pentru incident (00:30) nu au înregistrat valori „ neprevăzute”.

Nu a existat vreun aviz către navigatori al Oficiului de Căpitanie Calafat că ar exista restricții de navigație sau avertizare de condiții nefavorabile pentru sectorul în discuție și pentru intervalul de timp în discuție.

Nu au existat restricții de navigație în zonă. Distanța între pilele podului era de 150 m (vezi fila 326 vol.I dosar fond).

În aceste condiții, singura explicație a producerii incidentului este faptul că nu s-au luat toate măsurile de precauție pe care le implică navigația pe sub pod, printre piloni în condiții de vânt și de rafale de vânt (de 9 m/s la acea oră). Discutăm de comandanți de navă, persoane instruite periodic pe siguranța navigației inclusiv pe vreme nefavorabilă. Apoi, comandantul convoiului avea cunoștință de condițiile meteo atât în baza avizului emis de Căpitănia Drobeta Turnu Severin, cât și pentru faptul că menținea constat legătura cu Căpitănia Calafat. Navigația pe sub pod și condițiile meteo (vânt și rafale de vânt) presupuneau o vigilență sporită, plus de vigilență ce se constată că nu a existat în condițiile speței

Pe cale de consecință se reține culpa conducătorului convoiului în producerea incidentului.

Apărarea pârâtei [REDACTED] Vig S.A. precum că există o soluție de neîncepere a urmăririi penale în ceea ce-l privește pe Șerban Eugen cu privire la săvârșirea infracțiunii de neglijență în serviciu nu poate fi primită.

Art. 22 alin. 1 Cod procedură penală prevede că „ Hotărârea definitivă a instanței penale are autoritate de lucru judecat în fața instanței civile care judecă acțiunea civilă, cu privire la existența faptei, a persoanei care a săvârșit-o și a vinovăției acesteia”.

Prin urmare, autoritatea de lucru judecat a hotărârii penale în procesul civil în cazul pronunțării unei hotărâri judecătorești de către instanța penală sesizată prin rechizitoriu a se pronunța asupra elementelor menționate de textul citat privesc exclusiv latura penală a procesului penal: existența faptei, a persoanei care a săvârșit-o și a vinovăției acesteia; totodată, soluția procurorului (rezoluție, în cauza de față) nu este înzestrată cu autoritate de lucru judecat pentru ca instanța civilă să poată face aplicarea art. 22 alin. 1 Cod procedură penală.

Pe cale de consecință, se înlătură această apărare a pârâtei [REDACTED] Vig S.A. .

În ceea ce privește forța majoră susținută de pârâte, în Codul civil de la 1864 (aplicabil în speță față de data săvârșirii faptei ilicite) nu există o definiție a acesteia însă într-o decizie a Tribunalului Suprem s-a arătat că „ forța majoră constă într-o împrejurare externă, cu caracter excepțional, fără relație cu lucrul care a provocat dauna sau însușirile sale naturale, absolut invincibilă și absolut imprevizibilă”.

Cu titlu de exemplu, poate să constituie forță majoră un eveniment natural sau de altă natură, cum ar fi o catastrofă naturală , un cutremur, o inundație, o ploaie torențială, un incendiu catastrofal, o conflagrație.

Or, vânt de 2,4 m/s, rafale de vânt de 9 m/s nu se încadrează în sintagma „ împrejurare externă, cu caracter excepțional”.

Nici măcar rafalele de vânt de 16 m/s nu ar fi avut „ caracterul extraordinar” cerut pentru a constata existența unui caz de forță majoră.

Pentru a exista forță majoră trebuie ca evenimentul extern, fenomenul meteo,. Să fie absolut imprevizibil, cu caracter extraordinar, în sensul că, la nivelul actual al științei, producerea evenimentului extern să nu poată fi prevăzută.

De menționat că aprecierile experților sub acest aspect: dacă a fost sau nu un caz de forță majoră exced competențelor acestora limitate la cunoștințele de specialitate pe care le dețin și nu la încadrări în drept – atribut exclusiv al instanței de judecată.

Pe cale de consecință, se constată că în speță nu a existat un caz de forță majoră care a determinat coliziunea în discuție.

Conform art. 998-999 Cod civil pentru antrenarea răspunderii civile delictuale este necesară întrunirea cumulativă a 4 elemente:

- 1) existența unei fapte ilicite (în speță coliziunea);
- 2) existența unui prejudiciu (paguba determinată podului în construcție);
- 3) existența unui raport de cauzalitate(urmare a coliziunii s-a produs prejudiciul mai sus menționat);

4) vinovăția constată conform considerentelor de mai sus.

Cu privire la prejudiciu, potrivit procesului verbal de cercetare la fața locului întocmit de Căpitania Calafat la 11.04.2011 cu prilejul deplasării la locul incidentului s-a constatat că în urma coliziunii cu pila PB 11 a fost deplasat de pe poziție elementul de protecție împotriva coliziunii, primul din amonte spre aval pe culoarul de semnalizare a navigației, iar următoarele 5 elemente sunt julite.

Și societatea reclamantă fiind sesizată în ceea ce privește această daună a dispus efectuarea unei expertize evaluatoare, expertiză întocmită de d-nul expert Diaconu și care a constatat următoarele:

În urma acestui impact unele elemente prefabricate, de protecție au fost afectate, precum și radierul pilei după cum urmează:

- primul element prefabricat de pe latura dinspre sensul navigabil, în partea amonte a radierului, care era solidarizat prin precomprimarea cu elementul prefabricat simetric de pe latura dinspre malul românesc este puternic degradat în partea superioară (în zona de rezemare pe radier). Betonul din partea dinspre aval este degradat prin compresiune, stratul de beton de acoperire a armăturilor este complet exfoliat iar armăturile sunt îndoite. Betonul din umărul de rezemare pe radier a elementului prefabricat în partea dinspre aval este puternic degradat. Datorită izbiturii produse de convoi la înălțimea de 4 m de la partea cea mai de jos a elementului prefabricat, a produs dislocarea betonului de pe muchia acestui element și înclinarea acestui element prefabricat cu un unghi de circa 8° ceea a condus la apropierea părții celei mai de jos a acestuia la circa 70 cm de elementul prefabricat vecin. Celelalte 6 elemente prefabricate montate pe radierul pilei PB11 pe fața dinspre sensul navigabil au suferit numai deteriorări de dimensiuni mici ale muchiilor care se pot remedia prin aplicarea unui strat de mortar cu rășini epoxidice.

- betonul de acoperire a armăturilor din radierul pilei PB11 pe care reazemă elementul prefabricat de protecție care a preluat șocul coliziunii barjei cu elementul de protecție, pe zona dintre acest element și elementul vecin este degradat.

Instanța de fond a dispus efectuarea unei expertize de specialitate care să stabilească:

- dacă la data daunei pila podului era protejată de constructor corespunzător stadiului de execuție;
- în ce măsură gravitatea avariei a fost influențată de împrejurarea că pila podului nu avea montate toate elementele de protecție;
- evaluarea reconstrucției pilei avariate raportat la documentația probatorie și evaluarea de societatea de expertiză în daune BLS – Crawford.

Expertul desemnat ing. [REDACTED] a concluzionat că la data producerii evenimentului naval pila podului nu era protejată conform proiectului împotriva coliziunilor.

Nu menționează expres că gravitatea avariei a fost influențată de împrejurarea că pila podului nu avea montate toate elementele de protecție ci doar afirmă că avaria elementului se putea produce la orice impact cu orice alt plutitor. În ceea ce privește evaluarea reconstrucției menționează că în baza actelor dosarului apreciază suma de 202.121,21 euro ca fiind corespunzătoare prejudiciului cauzat.

Față de aceasta ultimă precizare se constată ca fiind dovedit prejudiciul pretins în sumă de 202.121,21 euro.

Avându-se în vedere cererea reclamantei de acordare de daune interese (dobânda legală) de la data rămânerii definitive a prezentei hotărâri în baza art. 1079 alin. 2 pct. 1 și 3 Cod civil de la 1864 „Debitorul este de drept în întârziere:

1. în cazurile anume determinate de lege;

3. când obligația nu putea fi îndeplinită decât în un timp determinat, ce debitorul a lăsat să treacă”, art. 1088 „La obligațiile care au de obiect o sumă oarecare, daunele-interese pentru neexecutare nu pot cuprinde decât dobânda legală, afară de regulile speciale în materie de comerț, de fidejusiune și societate.

Aceste daune-interese se cuvin fără ca creditorul să fie ținut a justifica despre vreo pagubă; nu sunt debite decât din ziua cererii în judecată, afară de cazurile în care, după lege,

dobânda curge de drept” și art. 2 din OG 9/2000 („în cazul în care, potrivit prevederilor legale sau prevederilor contractuale, obligația este purtătoare de dobânzi, fără să se arate rata dobânzii, se va plăti dobânda legală”) urmează să se admită această solicitare.

În conformitate cu art. 501 Cod comercial „ Proprietarul unui vas este răspunzător de faptele căpitanului și ale celorlalte persoane ale echipajului și ținut de obligațiunile contractate de căpitan, pentru tot ce privește vasul și expedițiunea.”

În temeiul art. 1000 alin. 3 Cod civil „Stăpânii și comitenții, de prejudiciul cauzat de servitorii și prepușii lor în funcțiile ce li s-au încredințat.”

În baza considerentelor de mai sus și a textelor legale mai sus enunțate constată fondată acțiunea față de pârâta [REDACTED] Navrom S.A. și față de pârâta S.C. [REDACTED] VIG S.A. în baza contractului de asigurare.

În conformitate cu dispozițiile art. 453 Cod procedură civilă, ca părți căzute în pretenții, urmează a fi obligate intimamentele pârâte la plata cheltuielile de judecată suportate de reclamantă la fond și în apel.

PENTRU ACESTE MOTIVE
ÎN NUMELE LEGII
D E C I D E

În rejudecare:

Admite acțiunea civilă promovată de reclamanta [REDACTED] BULGARIA INS.CO.LTD.

Obligă pe pârâți în solidar către reclamantă la plata echivalentului în lei (la data plății) a [REDACTED] Euro și a dobânzii legale aferente începând cu data emiterii prezentei hotărâri.

Obligă pe pârâți către reclamantă la plata a [REDACTED] lei reprezentând cheltuieli de judecată la fond și apel.

Cu recurs în 30 de zile de la comunicare.

Recursul se va depune la Curtea de Apel Galați.

Pronunțată în ședință publică azi, 02.02.2017.

Președinte,

[REDACTED]

Judecător,

[REDACTED]

Grefier,

[REDACTED]

A.P. 17 Martie 2017

Red. LC/17.03.2017

Tehnoredactat decizie AP/17.03.2017

5 ex./17.03.2017

Com. 3 ex./20.03.2017

Fond: Tribunalul Galați – judecător: [REDACTED]