

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

(Južno okružje New Yorka)

Presuda od 1.V 1972.

Du Pont de Nemours International
S.A. and E.I. du Pont de Nemours
& Co. Inc. c/a s.s. "Mormacvega"
etc. and Moore-McCormack Lines Inc.

Prijevoz robe morem - Brod namijenjen za prijevoz konte-
nera - Gubitak kontenera na palubi - Iako teretnica nije
sadržavala naznaku o palubnom teretu, takav ukrcaj ne
predstavlja nerazumnu (neovlaštenu) devijaciju - Brodar
je stoga ovlašten ograničiti svoju odgovornost

Tužitelj je na putovanju od New Yorka do Rot-
terdama na brod "Mormacvega" tuženog brodara ukrcao pa-
lete s tekućom sintetičkom smolom (tzv. "teflon"), koje
su bile smještene u kontenere. Brod je najprije služio
za prijevoz generalnog tereta, a naknadno je preinačen
kao kontenerski brod (odnosno kao kombinacija broda za
prijevoz konvencionalnog i kontenerskog tereta). Kao pra-
vi specijalizirani kontenerski brod bio je osposobljen
i za prijevoz dijela kontenera na palubi. Tužitelji
konteneri bili su ukrcani na palubu, ali je brodar izdao
čistu teretnicu, odnosno teretnicu bez naznake o palubnom
teretu. Došlo je do gubitka takvih kontenera uslijed ne-
vremena na moru. Tužitelj je uputio zahtjev za naknadu
štete, a tuženi se nije ni upuštao u raspravu o eventual-
nim razlozima za oslobodjenje od odgovornosti, nego se
samo pozivao na one odredbe US COGSA koje propisuju og-
raničenje odgovornosti (u konkretnom slučaju 500 dolara
za svaku od 38 paleta, a to znači 19.000 dolara). Tužitelj
se pozivao na tradicionalno pravilo o nerazumnoj devija-
ciji u slučaju kad se ukrca roba na palubu, a izda čista
teretnica, što bi trebalo da znači da tuženi brodar ne bi
imao prava na ograničenje odgovornosti. (Tužitelj je po-
traživao 109.000 dolara koliko iznosi prometna vrijednost
robe u Rotterdamu.) Spor se stoga vodio samo o pitanju
može li tuženi brodar ograničiti svoju odgovornost.

Tuženi brodar je u sporu isticao 1. da je tuži-
telj, koji je djelovao kao profesionalni otpremnik (špe-
diter), vezan trgovinskim običajem o ukrcavanju kontenera

na palubu, pa stoga takav smještaj tereta nije nerazumna devijacija, a isto se tako 2. ne može postavljati pitanje o nerazumnoj devijaciji jer je brod bio konstrukcijski namijenjen za prijevoz palubnog tereta.

Sud je na temelju dokaza utvrdio da je tužitelj, ma da u stvari nije znao, morao znati (did have imputed knowledge) kao otpremnik za praksu ukrcavanja i smještaja kontenera na palubu. Sud je, međutim, dalje naglasio da ta praksa ne postoji dovoljno dugo da bi tvorila trgovinski običaj. Isto tako sud je ustanovio da nije postojao usmeni ugovor (dogovor) o ukrcaju tužiteljevih kontenera na palubu.

Sud je presudio da prijevoz kontenera na palubi ne predstavlja nerazumnu devijaciju, jer je paluba kontenerskog broda upravo ono mjesto koje je razumno namijenjeno prijevozu kontenera (potcrtao I.G.). Stoga razloga tuženi može ograničiti svoju odgovornost.

(LLR 1973, str.267)

I.G.

Bilješka.- Poznato je specifično pravno djelovanje instituta neovlaštene (nerazumne) devijacije u angloameričkom pravnom sustavu. U originalnoj verziji nerazumna devijacija davala je pravo korisniku prijevoza na raskidanju ugovora, odnosno lišavala je brodaru prava da se poziva na blagodati zakonskih i ugovornih oslobodjenja od odgovornosti ili ograničenja odgovornosti. Brodar bi tada kao "common carrier" daleko strože odgovarao. Pojam devijacije upotrebljavao se ne samo u slučajevima skretanja s plovidbenog puta, nego također i u nekim drugim situacijama bitne povrede ugovora o prijevozu (radilo se o bitnom, potpunom "skretanju" od ugovorenih uvjeta). Tako se neopravdanom devijacijom smatrao i neovlašteni ukrcaj tereta na palubu. Sudska praksa u Americi pokušavala je u nekoliko navrata ublažiti stroge posljedice neovlaštene devijacije (v. поближе Ivo Grabovac, Analiza klauzula u tereticama jugoslavenskih brodara, Beograd, 1970, str.72, te od istoga pisca rad "Prijevoz tereta na palubi", Pomorski zbornik, knjiga 10/1972, str. 498-499).

Jedna od posljednjih zanimljivih odluka u američkoj sudskoj praksi jest presuda Apelacionog suda SAD, II okrug (sud u New Yorku) - slučaj "Hong Kong Producer" (presuda od 30.X 1969). Radilo se o prijevozu kartonskih kutija

s tomovima enciklopedija, koje su bile složene u sedam metalnih kontenera i u jednom pallet-konteneru. Šest kontenera bilo je složeno na palubi bez znanja krcatelja i bez odgovarajuće naznake u teretnici, odnosno u skraćenom obliku teretnice. Za vrijeme plovidbe brod je zahvatilo nevrijeme, a na odredištu je utvrđeno da su dva kontenera oštećena, te da je more oštetilo dio tereta knjiga. Apelacioni sud je smatrao da je krcateljevo pravo, ako ne postoji poseban ugovor, očekivati da se teret složi pod palubu. Sud je, između ostalog, naglasio da se danas ne može smatrati da postoji običaj o krcanju kontenera na palubu kad se prijevoz odvija brodovima koji nisu posebice namijenjeni prijevozu kontenera. Sud je stoga ustanovio da ukrcaj kontenera na palubu predstavlja neopravdanu devijaciju, te je brodarka osudio na naknadu cjelokupne štete, odnosno lišio ga je blagodatnih ograničenja odgovornosti (pobliže Ivo Grabovac, Prijevoz tereta na palubi, o.c, str.497).

U presudi Okružnog suda SAD - Južnog okružja New Yorka (slučaj "Mormacvega"), koju u ovom broju prikazuje publikacija "Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja", sudac je rekapitulirao sudsku praksu o razmatranom problemu (poglavito se zadržao na "Hong Kong Producer" slučaju). Pozvao se i na poznato djelo Carver-Colinvaux, Carriage by Sea, London, 1971, vol.2, str.601-602 ("..... uzimajući u obzir način na koji se brodovi općenito danas grade, ne može se tvrditi da teret mora uvijek biti smješten ispod glavne palube da bi bio na uobičajenom (redovitom) mjestu za ukrcaj na brod..... Kad se radi o brodu koji je gradjen sa svrhom da prevozi robu na palubi, ispod pokrova nezaštićene (otvorene) palube (hurricane deck), presudjeno je u SAD da se time smatra da su krcatelji pristali na takav način slaganja" - u vezi sa slučajem "Hong Kong Producer").

Smatramo da je cit. presuda (slučaj "Mormacvega") potpuno prihvatljiva. Fleksibilna je, neopterećena tradicionalnim pravnim načelima, zasnovana na logici i na realnim temeljima današnjeg razvoja tehnologije gradnje brodova, poglavito specijaliziranih brodova kontenerskog tipa.

Smatramo da bi trebalo svaki kontener na kontenerskom brodu prihvatiti kao teret koji nije palubni, bez obzira na to gdje se nalazi. Kontenerski brod ima posebne naprave za slaganje i zaštitu robe na palubi. U opsegu tehničkih problema potrebno je utvrditi da li je kontener adekvatno osiguran na palubi da bi se izbjegla opasnost pomicanja zbog

valjanja broda ili eventualno zbog udara mora, te je li konstruiran tako da primjereno zaštićuje robu. Ne može se inzistirati na tome da se kontener smjesti ispod palube, kad je poznato da je konstrukcija kontenerskih brodova (čelijskog tipa) takva da uključuje ukrcaj dijela tereta na palubu (pobliže Ivo Grabovac, Prijevoz tereta na palubi, o.c, str.500; usp. Ivo Grabovac, Osiguranje tereta na palubi broda, Osiguranje i privreda, br.1-2/1973, str. 10-14; v. Velimir Filipović, Neki problemi odgovornosti kod prijevoza kontenerima, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br.1/1970, str.68; Francesco Berlingieri, Problemi giuridici del trasporto in containers, Il Diritto Marittimo, I/1971, str.148; J.P. McMahon, On Deck Stowage of Container on Container Ship not unreasonable Deviation, Journal of Maritime Law and Commerce, vol.4, N^o 2/1973, str. 323).

Iz iznesenih razloga citirana je presuda zavrijedila našu pažnju.

I.G.

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

"JUGOLINIJA"

Reprezentativno izdanje u povodu 25 godišnjice osnutka našeg najvećega broderskog poduzeća Rijeka, 1973, str.298.

Sjećanja na prošlost blijede, a podaci se s vremenom gube. Svjesni te činjenice, koju nam svakodnevno iskustvo potvrđuje, organi upravljanja Jugoslavenske linijske plovidbe odlučili su u opsegu svoje jubilarne proslave prikupiti i objaviti sve važnije podatke o postanku i razvitku svoga poduzeća, dok su još svježi u pamćenju ljudi koji u Jugoliniji rade od početka njezinoga djelovanja. Pri tome su se rukovodili željom da spase od zaborava dragocjeni povijesni materijal, a pored toga da pokažu mladim članovima kolektiva čime je Jugolinija počela i kako se razvijala proteklih 25 godina. Zbog toga su ovo djelo i posvetili onim članovima kolektiva koji su svojim životom i radom pridonijeli uspješnom razvitku ovoga poduzeća.

Dvadeset i pet godina upornoga i požrtvovnog rada na izgradnji i unapređenju naše linijske plovidbe predstavlja važno razdoblje ne samo za našu prekomorsku linijsku plovidbu i grad Rijeku, nego za cijelu jugoslavensku socijalističku zajednicu, kako je u svom uvodu istakla prof. Neda Andrić, predsjednica Skupštine općine Rijeke.