

ne odgovara, ali ako je ta zapovjednikova djelatnost proizrokovana nesposobnošću broda za plovidbu, koja se prije početka putovanja mogla otkriti dužnom pažnjom, brodar i za tu zapovjednikovu krivnju odgovara.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Havre

Presuda od 19.X 1973.

Maison Perrigault et Sté
Courrier et Cie c/a Capitaine
du "Breitenstein"

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Kontener kao jedinica tereta - Pojam koleta - Ograničenje brodarove odgovornosti - Brodar može ograničiti svoju odgovornost prema koletu - Pod koletom se podrazumijeva komad ili paket, koja ambalaža je takova da štiti sadržaj od rizika i opasnosti prijevoza - U koliko su paketi koji imaju takovu ambalažu smješteni u kontener, jedinica tereta je kontener, i to bez obzira da je uz teretnicu priložena specifikacija u kojoj je točno naveden broj i vrsta paketa koji su u kontener smješteni

Brodar je primio na prijevoz 9 kontenera riže. Uz teretnicu je bila priložena specifikacija u kojoj je bilo točno navedeno koliki broj koleta i koje vrsti sadrži svaki kontener.

U jednoj usputnoj luci brod je ukrcao jedan kontener koji je sadržavao veoma otrovnu materiju. Za vrijeme ukrcaja taj je kontener pao i razbio se tako da je jedan dio vreća pao u more, a drugi u skladište broda. Iz poderanih vreća izlazio je otrovni plin. Opasnost od plina bila je tolika da je posada morala napustiti brod. Plin se u brodu nalazio preko 19 sati. Nakon dolaska broda u luku odredišta ustanovljeno je da je u jedan kontener riže prodro plin i oštetio rižu u tolikoj mjeri da se morala uništiti.

U sporu koji je povodom toga nastao brodar ne poriče svoju odgovornost za štetu, ali se stranke nisu mogle sporazumjeti o iznosu naknade štete. Tužitelj, naime, stoji na stajalištu da brodar odgovara prema jedinici

tereta koja je u ovom slučaju svaki pojedini paket smješten u konteneru. To iz razloga što je uz teretnicu bio priložen navedeni popis, pa je brodaru bilo poznato što je u konteneru sadržano. Ovo tim prije što se nakon otvaranja kontenera utvrdilo da je popis robe bio točan.

Brodar naprotiv smatra da je jedinica tereta kontener i da, primjenom američkog prava, za svaki kontener odgovara do iznosa od 500 dolara. Budući da je primio na prijevoz ukupno 9 kontenera, njegova odgovornost iznosi najviše 4500 dolara.

Sud je prihvatio brodarovo stajalište iz ovih bitnih razloga:

Prema najnovijim shvaćanjima u teoriji i praksi izraz koleto u smislu ograničenja brodarove odgovornosti obuhvaća svaku jedinicu bez obzira na veličinu i težinu. Međutim uz to je potrebno da ambalaža paketa bude takova da je u stanju da zaštiti sadržaj od opasnosti i rizika prijevoza. U ovom slučaju je riža bila ambalažirana u takvoj ambalaži koja nikako nije mogla bez kontenera efikasno zaštititi rižu. Upravo je to bio razlog da je krcatelj rižu smjestio u kontener. Budući da je krcatelj ovim načinom prijevoza uštedio troškove i otklonio opasnost za oštećenje tereta, treba da snosi i posljedice koje u odnosu na brodaru za njega nisu povoljne. To u ovom slučaju znači da kao jedinicu tereta treba uzeti kontener, a ne pojedine pakete koje kontener sadrži.

Za svoje stajalište sud se poziva i na jednu presudu Apelacionog suda New York od 13. VIII 1973.

(DMF 1974, str.304)

B.J.

Bilješka.- I sam sud u obrazloženju svoje presude navodi da su pitanja koja se pojavljuju u vezi s prijevozom robe u kontenerima još nerasčišćena i da nema sigurnih stajališta. Prema tome stajalište koje je sud zauzeo u gornjoj presudi predstavlja samo jedno od mogućih rješenja. Da li će ono biti općenito usvojeno, još se ne može prognozirati.

Protiv ovoga rješenja mogao bi se iznijeti teoretski prigovor, da između solidnosti ambalaže paketa koji su u konteneru smješteni i određivanja jedinice tereta za

utvrđivanje veličine brodarove odgovornosti nema uzročne veze. Ne vidimo razloga zbog kojih bi brodar za teret ambalažiran u solidnoj ambalaži odgovarao drukčije nego za onu ambalažu koja je nesolidna. Ovo razlikovanje ima svoje puno opravdanje kad se teret prevozi izvan kontenera, jer o tome zaista ovisi mogućnost očuvanja robe. Kod prijevoza kontenerima situacija nije takova. Roba je u kontener smještena među ostalim i radi toga da se ambalaža ne ošteti. Prema tome i nesigurna koleta u konteneru postaju sigurna. Pored toga, što je još važnije, brodar ne dolazi u neposredan doticaj s koletima, pa razlog otežane manipulacije otpada. Drukčija bi situacija bila kad bi ambalaža bila tako nesolidna da ne bi mogla izdržati ni prijevoz u konteneru.

B.J.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH
AMERIČKIH DRŽAVA

2. područje (Second Circuit)

Presuda od 1.X 1973.

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

Vijeće: Suci Hays, Feinberg i Timbers

Prijevoz kontenera na palubi uz izdanje čiste teretnice nije nerazborita devijacija - Brod rekonstruiran za prijevoz kontenera opravdano prevozi kontenere na palubi - Konteneri krcani na palubu nisu manje sigurni od kontenera krcanih u potpalublje - Brodar takvog broda može ograničiti svoju odgovornost po jedinici tereta

Nesporno je između tužitelja - krcatelja i tuženoga broдача da je kontener krcan na palubu otplavljen u more u noći od 5. na 6.V 1967, i da je u njemu bilo sađržano 38 paleta sintetičke tekućine pod imenom "Teflon", a u čistoj teretnici nije bilo sađržano ovlaštenje za krcanje na palubu, a inače je bilo u njoj utvrđeno da se radi o jednom konteneru koji da sađrži 38 paleta. Tužitelj je tražio naknadu štete u iznosu od \$ 109.966.18, smatrajući da je način krcanja kontenera predstavljao