

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

nerazboritu devijaciju i da je stoga tuženi brodar izgubio pravo na ograničenje odgovornosti. Tuženi je naprotiv tvrdio s jedne strane da postoji običaj u prijevozu kontenerima da se oni mogu krcati na palubu, a s druge strane da ne postoji s njegove strane nerazborita devijacija i da on stoga ima pravo na ograničenje odgovornosti. Prvostepeni sud je dosudio tužitelju 19.000.- \$, tj. uzeo je da postoji 38 jedinica tereta i za svaku dosudio 500 dolara u skladu s odredbom čl.4, par.5. (sect.4 (5)) COGSA 1936. u redakciji 1970. Tužitelj je na to uložio priziv osporavajući i dalje pravo tuženomu na ograničenje odgovornosti. Apelacioni sud 2. područja (najznačajnijeg u pomorskim stvarima, jer u njegovo područje spada New York) odbio je priziv tužiteljev (votum izrekao sudac Timbers) iz slijedećih bitnih razloga:

Apelacioni sud polazi od predhistorije pojma nerazborite devijacije. Taj pojam je stvoren u osigurateljskom pravu, pa je osiguratelj bio oslobođen svojih obveza iz ugovora o osiguranju prema osiguraniku ako je osiguranik počinio "namjerno i neopravdano sklanjanje s namjeravanog puta", a prema precedentu Oliver v. Maryland Insurance Co. (1813). Uslijed toga se to odrazilo i na dužnosti vozača, pa je za sklanjanje s puta to bilo izrečeno u Propeller Niagara v. Cordes (1858), a za teret koji je nepravilno krcan na palubu klasična je presuda u St. Johns Corp. v. Companhia Geral (1923). Devijacija je za vozača imala konzekvenciju da se on nije mogao pozivati na ugovorne uglavke u svoju korist, a napose ne na ograničenje odgovornosti. Ovo je slijedilo upravo iz činjenice da je osiguratelj nakon devijacije ispadao iz obveze prema krcatelju, pa je stoga krcatelj morao zadržati prema vozaču pravo na punu naknadu štete. COGSA 1936, tj. zakon koji je uskladio američko pravo s Haškim pravilima, izričito kaže u čl.4, par.4. (Sect.4(4)) da razborita devijacija neće biti smatrana povredom ugovora o prijevozu ni zakona, pa da stoga vozač neće za nju trebati da naknadi štetu. Treba pretpostaviti da je zakonodavac imao pred sobom strogost prethodećeg pravnog uređenja po kojemu je vozač uslijed devijacije postajao osiguratelj, pa da je smatrao da treba tu doktrinu svesti u uže granice "nerazborite devijacije" iako nije dao definicije razborite devijacije. Stoga je ispravno prvomolbeni sud ispitivao razboritost devijacije u ovom slučaju.

Prvomolbeni sudac je utvrdio da "konteneri na palubi "Mormacvega" nisu nužno bili podvrgnuti većim rizicima

nego oni složeni ispod palube", pa Apelacioni sud izričito odobrava tu izreku, a to tim više što je brod bio rekonstruiran upravo za krcanje kontenera i na palubu, i što je krcanje bilo izvršeno pod nadzorom "National Cargo Bureau". Sud se poziva i na precedente koji ovlašćuju izmjenu prvomolbenih presuda u pogledu činjeničnih utvrdjenja samo ako su ona očito pogrešna ("clearly erroneous"). Na niz drugih precedenata poziva se opet za to da tehnološke promjene ili promjene u konceptu broda ("vessel design") mogu opravdati i zaključak da se teret može složiti i drugdje, a ne ispod palube. Kod kontenerskih brodova, odnosno brodova rekonstruiranih za prijevoz kontenera, nije više podpalublje jedino mjesto za redovno slaganje tereta, pa stoga i kod čiste teretnice, za koju se inače smatra da sadrži i tvrdnju da će teret biti slagan pod palubu, nije devijacija ako se teret prevozi u konteneru na palubi. Stoga u skladu s judikaturom toga istog 2. područja SAD Apelacioni sud smatra da se prema konkretnim okolnostima (brod rekonstruiran za prijevoz kontenera, tip tereta koji se prevozio) slaganje kontenera ("stowage of the Du Pont container") na palubu moglo ispričati i opravdati, pa zbog toga smatrati razboritim unutar čl.4, par.4. COGSA od 1936.

(LLR 1974/1, str.296)

E.P.

#### Krcanje tereta na palubu i nerazborita devijacija

Razmjerno kasno je u američkom pravu proširen pojam devijacije s fizičkog, pravog puta i na druge vozarove protuugovorne postupke, pa tako i na krcanje tereta na palubu kad ono nije bilo ugovoreno (v. Gilmore-Black, The Law of Admiralty, Brooklyn 1957), a za to je bio mjerodavan precedent na koji se i gornja presuda poziva (St. Johns etc, 1923). Haška pravila su s jedne strane predviđjela mogućnost razboritog skretanja s puta, a s druge strane su teret krcan na palubu s pristankom krcatelja isključile iz primjene svojih propisa. Upravo ta okolnost je zadala znatne brige pomorskim krugovima u vezi s eksplozijom prijevoza kontenera, jer kontenerski brodovi ili za kontenerski prijevoz rekonstruirani brodovi krcaju kontenere na palubu. Očito je ugovornim putem među strankama došlo do uređenja tih pitanja, ali ostaje činjenica da ni Haška ni Vysbiska pravila nisu dotakla do sada taj problem. Istina COGSA je spomenutoj

odredbi o devijaciji dodala oborivu pretpostavku da je devijacija nerazborita ako je izvršena radi ukrcaja ili iskrcaja tereta, ali nije ništa rekla o krcanju na palubu.

UNCITRAL (Komisija Ujedinjenih Naroda za međunarodno trgovačko pravo) je preko svoje radne grupe za preradu Haških pravila poklonila znatnu pažnju ovom pitanju.

Na 6. zasjedanju te grupe bilo se pošlo ođ dva-ju prijedloga. Po jednom bi vozar bio oslobođen rizika spojenih s prijevozom na palubi, ako je na takav prijevoz pristao krcatelj, a po drugom bi prijevoz na palubi bio dopušten samo na temelju sporazuma stranaka, a teret dokaza o takvom sporazumu bio bi uvijek na vozaru, i osim toga prema trećem imaocu teretnice ne bi vozar mogao nastupati takav dokaz. Ipak bi za štete koje odatle nastanu vozar mogao ograničiti svoju odgovornost, ako nije njegov postupak bio dolozan ("wilful misconduct"). Na 7. zasjedanju je radna grupa preradila sve te odredbe i bitno proširila drugi od netom navedenih prijedloga.

Naime prema sadanjem prijedlogu (Dok. UNCITRAL-a A/CN.9/88) bi vozar bio ovlašten na prijevoz tereta na palubi ako je na to izričito pristao krcatelj ili ako tako propisuju zakonski ili drugi pravni izvori, ali i običaji u odnosnoj trgovini (no to je ostalo sporno medju članovima radne grupe). Vozar mora sporazum o prijevozu na palubi unijeti u teretnicu ili drugu ispravu o ugovoru o prijevozu, a ako to ne učini tereti ga dokaz o postojanju takvog sporazuma i neće se moći pozvati na takav sporazum prema imaocu teretnice u dobroj vjeri. Ukoliko ne bi bilo nikakvog sporazuma, vozarova odgovornost će ostati u granicama njegove ograničene odgovornosti, a ako je pak prijevoz na palubi izričito protivan ugovoru stranaka, onda će se smatrati da je postupak vozarov dolozan i on će izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti.

Iako ovo nije definitivian tekst buduće konvencije, ipak se može iz skiciranih odredaba vidjeti kako su bliske starijoj američkoj praksi. One se u velikoj mjeri približavaju američkoj praksi prije COGSA 1936, naime po značaju koji daju protuugovornom krcanju tereta na palubu, iako je američka praksa išla i dalje u svojoj strogosti prije 1936. Suvremena tehnologija pomorskih prijevoza doista sprečava da se tako stroga načela primijene na krcanje tereta na palubu, ali je naprotiv sasvim umjesno da ta-  
mo gdje su stranke način krcanja kao bitan uvjet ugovorile

dodje do primjene puna odgovornost stranke koja je takav ugovor povrijedila. To pak "in concreto" može biti samo vozar. No i kraj promijenjene pravne situacije, gornja bi presuda ostala na snazi. Ona je u toliko karakteristična što upućuje na to da doduše još nema običaja struke u pogledu prijevoza kontenera na palubi, ali da je tehnološki razvoj već tako jak da se može uzeti opravdanim da se kontener prevozi na palubi pa makar odatle došlo i do štete, a odatle slijedi i pravo vozaru na ograničenje odgovornosti. Naime odgovornost je jedno, a njeno ograničenje je drugo. Odgovornost nastupa na uobičajenim temeljima odgovornosti vozara, a njene granice dolaze pak do primjene kad se ne radi o doložnom vozarovu postupku. U ovom slučaju vozar je bio odgovoran za posljedice prijevoza na palubi, ali budući da je takav prijevoz bio opravdan, a ne protuugovoran, njegovo pravo na ograničenje odgovornosti je ostalo netaknuto. Tako bi uostalom bilo i u slučaju da bi novelirana Haška pravila (prema UNCITRAL-ovom prednacrtu) došla do primjene na ovaj slučaj.

E.P.

VIŠI HANZEATSKI ZEMALJSKI  
SUD, Hamburg

Presuda od 2.VII 1974.

Ograničenje odgovornosti vlasnika morskih brodova prema Konvenciji od 1957. - Osnivanje fonda ograničene odgovornosti - Pretvaranje zlatne klauzule (Poincaré franka) u nacionalnu valutu - Paritet DM prema Poincaré franku treba izračunati prema "orijentacionom tečaju" DM na dan osnivanja fonda, a ne prema službenom paritetu marke iz 1969.

U postupku ograničenja odgovornosti vlasnika pomorskog broda i određivanja svote koju je morao položiti kao fond ograničene odgovornosti, Općinski sud je 1973. obračunao da prema tzv. "orijentacionom tečaju" (Leitkurse) DM u Međunarodnom monetarnom fondu ta svota iznosi 566 258 DM. Vjerovnici su odmah uložili žalbu, pa je Zemaljski sud, uzimajući u obzir zadnji službeni paritet DM prema zlatu od 24.X 1969, odredio da svota ograničene odgovornosti treba biti 634 676 DM. Na tu odluku dužnik je uložio žalbu, a Viši zemaljski sud je ukinuo