

TRGOVAČKI SUD, Paris

Presuda od 12. XII 1975.

Groupement d'intérêt économique,
générale de location c/a Sté
Seagull Ferries et Sté des
transports ETIC

Prijevoz stvari morem - Krcaje tereta na palubu - Jedinica tereta - Brodarova odgovornost - Primjena prava - Na teret ukrcaj na palubu broda ne primjenjuje se Konvencija o teretnici od 1924, pa i kada stranke ugovore njenu primjenu - Na ovaj teret primjenjuje se francusko pravo pa i kada se radi o međunarodnom prijevozu - Francusko pravo dozvoljava ukrcaj tereta na palubu ako se radi o prijevozu u maloj obalnoj plovidbi, pa i u slučaju da je prijevoz međunarodni - Međunarodni prijevoz u maloj obalnoj plovidbi je prijevoz između Le Havrea-Southamptona - Brodar će biti odgovoran za štetu koju pretrpi palubni teret, ako je šteta posljedica nedovoljnog osiguranja tereta - Brodar će biti odgovoran za nedovoljno osiguranje tereta ako nije kod slaganja tereta uložio dužnu pažnju - Traktor i poluprikolica predstavljaju zajedno jednu jedinicu tereta za koju brodar odgovara ograničeno - Predvidivo nevrijeme nije viša sila

Brodar je primio na prijevoz iz Le Havrea za Southampton jedan traktor s poluprikolicom. Jedno i drugo je bilo smješteno na palubu. Brod je naišao na oluju koja je prouzrokovala oštećenje ovog tereta. Primatelj tuži brodarka na naknadu štete.

Sud se u prvom redu bavio pitanjem primjene prava. Ustanovljeno je da je u ugovoru o prijevozu, koji se poziva na brodarove opće uvjete, navedeno da će se primijeniti Konvencija o teretnici. Sud unatoč tome primjenjuje francusko pravo, jer smatra da se navedena Konvencija ne odnosi na teret smješten na palubu bez krcajeljevog pismenog pristanka. Po francuskom zakonu brodar u granicama male obalne plovidbe ima pravo i bez krcajeljevog pristanka smjestiti teret na palubu, pa i u slučaju da se radi o međunarodnom prijevozu, u tim granicama, kao što je to u ovom sporu bio slučaj. Prema tome brodar neće odgovarati za štetu koju pretrpi teret iz činjenice da je smješten na palubu. Unatoč tome brodar je obvezan ulagati dužnu pažnju u svrhu osiguranja tereta. On kao

profesionalni vozar mora znati kako se pojedini teret na palubi mora osigurati. Tokom spora je putem vještaka i svjedoka utvrđeno da teret nije bio pravilno osiguran. Sud nije prihvatio brodarovu obranu da je štetu prouzrokovalo nevrijeme koje je imalo karakteristike više sile. Iz meteoroloških izvještaja je, naime, ustanovljeno da je snaga oluje na koju se brodar poziva bila u granicama koje se mogu očekivati na relaciji putovanja broda.

U pogledu visine brodarove odgovornosti sud je stao na stajalište da traktor zajedno s poluprikolicom predstavlja jednu jedinicu tereta, pa je na temelju toga brodara obvezao na naknadu štete u iznosu od 2.000 franaka.

(DMF 1976, str.244)

B.J.

Bilješka.- Najinteresantnije pitanje koje je sud raspravljao je jedinica tereta za ograničenje brodarove odgovornosti. Čini nam se da stajalište suda koji smatra da su traktor i poluprikolica jedna jedinica, nije pravilno. Premda sud svoje stajalište posebno ne obrazlaže, ipak proizlazi da je traktor i poluprikolicu proglasio jednom jedinicom jer se radi o jednoj stvarnoj cjelini. Premda je to točno, ipak nije odlučno za određivanje jedinice tereta. Pod ovim se pojmom, ukoliko ne dolazi u obzir težinska ili prostorna mjera, obuhvaća koletu, bez obzira na unutrašnju vezu između pojedinih koleta. U gornjem slučaju se radilo o dva koleta, pa prema tome i o dvije jedinice tereta.

B.J.

SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

(Apelacioni sud 2.područja SAD)

Presuda od 3.XII 1974.

Iligan Integrated Steel Mills Inc.
i Continental Insurance Co. c/a SS
"John Weyerhauser", Weyerhauser Co.
i New York Navigation Co.

Za nesposobnost broda za plovidbu odgovaraju brodovlasnik i brodar - Pravo na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta brodovlasnik i brodar ne gube ako se radi o odgo-