

Ženo je da se Konvencija primjenjuje na svaku teretnicu za prijevoz robe iz jedne države u drugu, po kojoj se luka ukrcaja, luka iskrcaja ili jedna od opcionih luka iskrcaja nalazi u jednoj drugoj državi, bez obzira na zakon mjerodavan za teretnicu i bez obzira na državnu pripadnost broda, državljanstvo vozara, krcatelja, primaoca ili bilo kojeg drugog interesenta. Premda ima nade da će države prihvatiti ovaj prijedlog, ipak nije isključeno da se problem i nadalje bude pojavljivao, pa je korisno upozoriti na različita stajališta koja sudovi u tom pogledu zauzimaju.

B. J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 22. II 1958.

FIAT c/a American Export Lines

Značenje izraza "package" i "unit"

Medju strankama je nastao spor o naknadi štete za oštećeno mašinsko postrojenje, koje je bilo spakirano u jednom koletu. Vozar tvrdi da on - prema propisima američkog prava - može odgovarati najviše do iznosa od 500 USA dolara. Sud nije prihvatio njegovo stajalište.

Pošto je detaljno obrazložio s kojih razloga prihvaća primjenu američkog prava, sud prelazi na ispitivanje granica vozareve odgovornosti. Prema američkom pravu /COGSA čl. 5. st. 5/ "niti vozar, niti brod neće ni u jednom slučaju odgovarati ni za kakav gubitak ili štetu na teretu koji se prevozi, svotom većom od 500 dolara za package u legalnoj valuti Sjedinjenih Država, ili ako teret nije spakiran u package po uobičajenoj jedinici tereta /customary freight unit/. Da bi se riješio spor, treba prvenstveno ustanoviti razliku između izraza "package" /koletu/ i "unit" /jedinica/. U teoriji i praksi se općenito uzima da se pod pojmom "package" mora smatrati svaka roba koja je zatvorena u omotu /vreće, kutije, sanduci i sl./, isključivši robu koja nema nikakva omota ili veza, kao i robu u rasutom stanju. Pod "unit" pak neki misle da treba smatrati svaku robu koja se ne može obuhvatiti izrazom "package", a prema drugima "unit" znači isto što i jedinica vozarine. Prema prvom tumačenju izraza "unit" od njega bi bili isključeni samo rasuti tereti, a prema drugom taj izraz mogao bi obuhvatiti i svaku drugu robu. Sud prihvaća ovo drugo značenje izraza "unit". Sud smatra da je teško

dati općenito pravilo za razlikovanje izraza "package" od "unit", već da problem treba promatrati od slučaja do slučaja.

Sud citira nekoliko presuda iz anglosaske prakse, prema kojoj - čini se - da se posebna pažnja posvećuje činjenici da li je teret spakiran ili nije. Za spakiran teret smatra se da postoji "package", tako u jednoj engleskoj presudi i od 1937. godine jedan neupakiran automobil nije bio smatran kao "package" /LLLR,1937, str.27/. Okružni sud Južnog okružja New Yorka je stao na stajalištu da se od 21 dijela stroja za lomljenje kamena 20 dijelova smatraju kao "package", jer su bili na različite načine spakirani, a 21 dio koji nije bio spakiran nije se smatrao "package", nego "unit". /Presuda od 22. VI 1949. - American Maritime Cases, 1949, str.1403/. Istom presudom nije smatran "package" jedan nespakiran traktor.

Sud smatra da se u talijanskom jeziku riječ "collo" /koja odgovara izrazu "package"/ ne može definirati samom činjenicom da je roba spakirana. Uz ovaj element treba da postoji i drugi tj. mogućnost vršenja manipulacija ukrcaja, slaganja i iskrcaja normalnim sredstvima manipulacije. Roba se može - kaže sud - spakirati na razne načine /metalom, drvom, kartonom, papirom, plastičnim masama itd./, u razne forme /potpuno, djelomično/ i u razne svrhe kao npr. radi zaštite robe od udara ili loma, radi sprečavanja dodira s dijelovima broda ili s drugim teretom, ili pak radi zaštite od elementarnih nepogoda. Prema tome - smatra sud - okolnost da se radi o ambalaži ne može biti isključivo mjerodavna za element pojma "package". Osim tog elementa izgleda logično da u pojam "package" moraju ući i elementi obujma stvari koja se prevozi i njena težina, a s gledišta mogućnosti normalnog rukovanja.

U konkretnom slučaju se radilo o kolu obujma 1155,5 kubnih stopa, težine 50.000 funti, pa, premda je teret bio spakiran, sud mu - iz spomenutih razloga - nije mogao priznati svojstvo koleta, jer se s njim nije moglo rukovati s normalnim sredstvima manipulacije.

Prema tome za odgovornost broдача treba uzeti kao bazu "unit", tj. uobičajenu jedinicu za vozarinu na temelju koje se izračunava prijevoz tog koleta. Sud je stao na stajalište da je uobičajena jedinica obračuna vozarine 40 kubnih stopa, pa je na tom temelju i obračunao granicu brođareve odgovornosti.

Presuda sud. "Collo" /Dir.nav.1960,1-2, str.131-144/

Bilješka. - Pitanje koje je u ovoj presudi sud raspravljao veoma je važno za praksu. Spornost problema izlazi iz neprecizne formulacije Konvencije o teretnici, kao i zakona koji se na njoj osnivaju. Ni naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova nije uklonio mogućnost nastajanja sporova. Brodari - prirodno - radi vlastitih interesa, nastoje pojmu koleta /package/ dati što šire značenje, jer će granica njihove odgovornosti u tom slučaju biti određena na čitav kolet, bez obzira na visinu štete kao i na vrijednost odnosno dimenzije koleta. Obratno pak, ako se pojam koleta što više suzi, tada bi - prema okolnostima - brodar mogao odgovarati za koletu ne samo do visine odgovornosti koja je za koletu predviđena nego i preko toga, a prema jedinici za obračun vozarine. Ovo je naročito od značaja kod velikih i teških tereta, kao što su strojevi, lokomotive, automobili i slično. Npr. ako se smatra da jedan stroj predstavlja samostalni pojam koleta, tada će brodar, prema našem pravu, odgovarati za svaku štetu koja se na tom koletu dogodi najviše do 200.000 dinara. Međutim ako se zauzme stajalište, kao što ga je zauzela i gornja presuda, tada bi brodareva odgovornost bila kudikamo veća. Tako npr. ako je vozarina ugovorena na bazi kubnih metara za jedno koletu, brodar bi odgovarao do visine svote koja se dobije kada se broj kubnih metara koje zauzima koletu pomnoži s 200.000 dinara. Naši sudovi još nisu imali prilike da se o ovom problemu izjasne.

B.J.

OKRUŽNI SUD, Genova

Presuda od 31.VII 1959.

Cornigliano c/a American Export Lines

Štrajk u luci - Ovlaštenje brodara da teret iskrca u drugoj luci na temelju liberty clause

Brodar je, na temelju prijevoznog ugovora, s dva broda prevezao iz Sjedinjenih Država određenu količinu željezničkog materijala u Italiju. Teret je morao biti iskrعان u luci Genovi. Kada su brodovi stigli u tu luku, bio je štrajk lučkih radnika, pa su zapovjednici brodova, nakon nekoliko dana bezuspješnog čekanja na prestanak štrajka, nastavili put u luku Napoli, gdje su iskricali teret. Primalac tereta tuži brodara za naknadu štete koju je pretrpio zbog toga što je morao teret prevesti iz Napolija u Genovu. Tužitelj je utemeljiо svoju tužbu na ova tri bitna razloga: