

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH
DRŽAVA JUŽNOG OKRUŽJA NEW YORKA

Presuda od 21.III 1969.

Encyclopaedia Britannica, Inc c/a
The "Honkong Producer" and
Universal Marine Corporation

Prijevoz stvari morem - Slaganje tereta na palubu - Oštećenje tereta - Odnos između skraćenog i redovitog formulara teretnice - Klausula redovitog formulara teretnice o pravu broдача da složi teret na palubu obavezuje i imaoča skraćenog formulara teretnice ako je ukrcaj izvršio krcatelj agent, ukoliko mu moraju biti poznate klauzule redovitog formulara

Tužitelj je Encyclopaedia Britannica, vlasnik tereta knjiga koje su predane na prijevoz tuženoj kompaniji Universal Marine Corporation iz New Yorka u Tokio. Teret je u metalnim kontejnerima bio složen na palubu broča "Honkong Producer". Za vrijeme plovidbe brod je zapao u vremenske nepogode, i prilikom dolaska na odredište ustanovljeno je da su dva kontejnera (od 6 koliko ih je bilo složeno na palubu) oštećena i da je morska voda uništila dio tereta knjiga. Prilikom ukrcaja tereta izdan je tužiteljevu agentu skraćeni formular teretnice (Short Form Bill of Lading) u kojemu nije bilo spomenuto krcanje tereta na palubu, ali je u tom formularu postojala klauzula prema kojoj su u skraćeni formular inkorporirani svi uvjeti vozarovog redovitog formulara teretnice. Tuženikov redoviti formular teretnice sadržavao je među ostalim i klauzulu koja kaže:

"Krcatelj izjavljuje da roba koja se prevozi prema ovoj teretnici ne treba biti složena ispod palube, i pristaje da može biti složena na palubu, ukoliko krcatelj prije isporuke robe pismeno ne obavijesti vozara da zahtijeva slaganje robe ispod palube.

Krcatelj snosi sav rizik za gubitak ili oštećenje robe koja se prevozi na palubi, a što proizlazi iz opasnosti, ili je u vezi s takvim prijevozom"....."

Tužitelj traži naknadu za oštećeni teret, tvrdeći u svom zahtjevu da je do štete došlo zbog toga što je teret bio složen na palubu protivno ugovoru i običajima.

Tuženik se opire tužbi navodeći da je prema klauzuli redovitog formulara teretnice imao pravo slagati teret na palubu na krcatelj rizik.

Sud je odbio tužbeni zahtjev iz slijedećih razloga:

Iako je nesporno da je šteta na teretu nastala stoga što je bio složen na palubu, nije od vozarove strane postojalo nikakovo kršenje ugovora niti "nerazumno skretanje" (unreasonable deviation). Također tuženi nije nemarno postupao s teretom koji mu je bio predan. U većini luka SAD smatra se da je čista teretnica ona teretnica koja nema navode o krcanju tereta na palubu. Prema tome ukoliko stranke nisu spomenule taj element u svome ugovoru, tada će se vozarov propust da složi teret ispod palube smatrati kao kršenje ugovora ili skretanje, pri čemu je termin "skretanje" stvoren običajem (vidi bilješku!). Međutim sud smatra da je u ovom slučaju u teretnici riješeno to pitanje, pa je tuženik imao pravo složiti teret na palubu.

Što se tiče upotrebe termina "čista teretnica" sudac je utvrdio da on ima dva značenja. U širem smislu izraz "čist" znači da na samoj teretnici nije ništa napisano, utisnuto ili štampano što bi moglo značiti neku rezervu u pogledu stanja robe. U užem smislu izraz "čist" znači da u teretnici nije ništa navedeno o načinu slaganja robe, pa da prema tome znači da će roba biti složena ispod palube. Tužitelj želi dati izrazu uže značenje, tvrdeći da je slaganje na palubu bilo zabranjeno. Takovo uže tumačenje smisla čiste teretnice moglo bi se zastupati prema mišljenju suda samo u slučaju da su u teretnici postojale posebne odredbe o slaganju. Budući da takovih odredaba nije bilo, treba se prikloniti širem tumačenju toga izraza.

Sud je također odbacio tužiteljeve navode prema kojima on nije bio upoznat s redovitim formularom teretnice, nego samo s njegovim skraćenim oblikom. Za tužitelja robu je krcao njegov agent, koji redovito radi s tuženim vozarom, pa se pretpostavlja da su mu poznati uvjeti normalnog formulara teretnice. Tužitelj je mogao pismeno zahtijevati slaganje tereta pod palubu, a propustom takovog zahtjeva nužno snosi i sve štetne posljedice.

(LLR 1969, 1, str.421)

V.F.

Bilješka.- U gornjoj presudi sud je među ostalim dotaknuo i dva problema koji zaslužuju da budu pobliže razmatrani.

U prvom redu zanimljiv je pojam "skretanje" (deviation) kakav se javio u američkoj teoriji i praksi. Naime izraz skretanje, devijacija, upotrebljava se najčešće u geografskom smislu, tj. znači odstupanje od pravca ugovorenog

puta. Medjutim zadnjih decenija pokazuje se tendencija da se izraz "deviation" primijeni i na situacije koje se ne odnose na mijenjanje pravca putovanja, nego više na različite načine vozarovog ponašanja, što znači odstupanje od normalnog načina izvršenja ugovora, a s posljedicom da se ne može pozivati na prednosti koje mu daje zakon i ugovor na temelju kojega je izdana teretnica. Upravo se i u teoriji spominje kao "deviation" primjer slaganja tereta na palubu, kad iz ugovora ili običaja proizlazi da bi on morao biti složen ispod palube. (Vidi pobliže Gilmore & Black, The Law of Admiralty, 1957, str.161.) No u gornjoj presudi sud je upravo utvrdio da takovog skretanja nema pod konkretnim uvjetima u kojima je prijevozni ugovor zaključen i proveden u život.

Drugi problem, koji je sud u svojoj presudi spretno zaobišao, odnosi se na prijevoz robe u kontejnerima. Naime sud je po izjavama svjedoka konstatirao da je posljednjih godina sve više praksa da se teret složen u kontejnerima krcati na palubu posebnih kontejnerskih ili običnih teretnih brodova. Čini se da je u ovom slučaju vlasnik kontejnera u kojem se nalazio teret bio ujedno i vlasnik tereta. Odredba Haških pravila, da se teret može krcati na palubu samo uz izričiti krcateljev pristanak, i ako je to konstatirano u teretnici, pojavljuje se danas prilikom prijevoza kontejnerima na sasvim drugi način. Naime kontejneri se na posebnim u tu svrhu opremljenim brodovima redovito krcaju i na palubu, pa su s time sve stranke sporazumne, pa čak i osiguratelji.

Dakle prijevoz kontejnera, odnosno tereta u njima na palubi, slijedi iz sasvim druge tehnologije prijevoza, pa bismo se bili skloni prikloniti mišljenjima koja se danas sve češće čuju, a prema kojima je roba koja se nalazi u kontejneru svagda roba u skladištu broda.

V.F.