

Bilješka.- Iz obrazloženja gornje presude ne proizlazi da je brodar bio prema ugovoru obavezan krcatelju staviti na raspolaganje palete. To je vrlo vjerojatno i bilo, jer je zaista teško pretpostaviti da bi brodar dobrovoljno učinio odnosni trošak. Međutim i u pretpostavci da je to učinio dobrovoljno, bio bi odgovoran za ispravno stanje paleta.

Gornja presuda ostavlja otvorenim pitanje brodarove odgovornosti u slučaju kad on ne bi bio kriv za neispravnost paleta. Ipak izgleda da stoji na stajalištu odgovornosti na načelu krivnje, jer se u obrazloženju navodi da neispravnost paleta u stvari znači neispravnost brodskih skladišta.

B.J.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH  
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 13.VIII 1973.

Royal Typewriter Co., Division Litton  
Business Systems Inc. c/a M.V.  
"KULMERLAND" and Hamburg America  
Linie

Prijevoz robe morem u kontenerima - Brodarova odgovornost - Jedinica tereta - Kad u teretnici nije naveden broj koleta složenih u kontener, kao jedinica tereta ("package") u smislu ograničenja brodarove odgovornosti prema U.S. COGSA, ima se smatrati kontener - Kad krcateljevo vlastito pakovanje robe nije funkcionalno i upotrebljivo za prekomorski prijevoz, teret dokaza je na krcatelju zašto kontener nije jedinica tereta - Na krcatelju je tada da drugim dokaznim sredstvima dokaže da koleta složena u kontener predstavljaju jedinice tereta

Tužitelj, primalac tereta, kupio je izravno od proizvođača u Berlinu pošiljku računskih strojeva. Strojevi su bili složeni u tri kontenera, u svakom po 350 računskih strojeva. Svaki računski stroj bio je smješten u kartonsku kutiju od jednostrukog valovitog kartona. Predmetni konteneri, zatvoreni i pečaćeni, u luci Hamburg ukrcani su na brod "Kulmerland". Za sva tri kontenera, uključivši i kontener pod br.89, bila je ispostavljena jedna teretnica u kojoj je u rubrici: "Broj i vrsta pakovanja; opis robe" bilo navedeno: "1 kontener navodno sadrži strojeve" ("1 Container said to contain Machinery"),

bez bilo kakve oznake broja kartonskih kutija složenih u kontener, te da se radi o računskim strojevima. Nakon iskrcaja u luci New York konteneri su smješteni na otvoreni prostor kontenerskog terminala, gdje je, kao što je naknadno utvrđeno, kontener br.89 nasilno otvoren i njegov sadržaj opljačkan. Šteta je iznosila \$ 29.000. Za naknadu štete vlasnik tereta, kao imalac prava iz teretnice, tužio je brodara.

Prema stajalištu prvostepenog suda, U.S. District Court Southern District of New York, u konkretnom slučaju brodar je ovlašten ograničiti svoju odgovornost na \$ 500 za jedan kontener. U slučaju kad u teretnici nije naveden broj koleta složenih u kontener, kao jedinica tereta ("package") u smislu ograničenja brodarove odgovornosti prema US COGSA, koji zakon se ima primijeniti na predmetni slučaj, smatra se kontener. S obzirom na to sud je osudio brodara na isplatu \$ 500.

U apelacionom postupku, koji je pokrenuo tužitelj, jedino sporno pitanje bilo je što se u konkretnom slučaju ima smatrati jedinicom tereta, odnosno što treba da posluži kao osnova za izračunavanje limita odgovornosti: kontener ili svako koleto složeno u njega. Apelant je zastupao stajalište da se na ovaj slučaj imaju primijeniti načela iz slučaja *Leather's Best v. S.S. "Mormaclynx"* gdje je sud, s obzirom na navod teretnice: "1 container said to contain 99 bales of leather", kao jedinicu tereta u smislu ograničenja odgovornosti ("package") smatrao svaku balu složenu u kontener. Za pitanje brodarove odgovornosti, po njegovom mišljenju, ne može biti od značenja okolnost da li je u teretnici naveden broj koleta složenih u kontener ili ne. Kontener nije integralni dio pošiljke i okolnost navodjenja u teretnici broja koleta složenih u kontener načelno nema nikakvog odraza na iznos vozarine. Ona je ista sadržava li ili ne teretnica navod o broju koleta u konteneru.

Apelacioni sud, za razliku od dosadanjeg pristupa rješenju ovoga problema, sav problem podvrgao je analizi i s jednog drugoga gledišta, nazvanoj od strane suda kao "functional economics test". Naime, prema stajalištu suca Apelacionog suda (Oakes), s obzirom na smisao odgovarajućih zakonskih odredbi, kad je u pitanju kontener, treba početi od odgovora na pitanje da li se roba smještena u kontener može uopće transportirati morem u svojem originalnom pakovanju kakvo je pribavio krcatelj. Po shvaćanju toga suda računski strojevi osjetljiv su proizvod. Male kartonske kutije, u koje su pakovani strojevi, osigurani jedino papirnatom trakom, mogu biti prikladne za trgovačke svrhe, ali nikad nisu pre-

važane morem kao individualni koleti, već je više njih (po 12 ili 24) slagano u letvarice ili drvene sanduke. U konkretnom slučaju upotrijebljen je kontener i to na obostranu korist, krcateljevu i brodarovu. Funkcija metalnog kontenera u ovom slučaju, a radilo se o kontenerima koji nisu bili standardne veličine, može se u biti usporediti s funkcijom letvarica i drvenih sanduka. Izrazom "package" obuhvaćene su stvari koje su po svom obliku prikladne za transport i rukovanje (prema Black's Law Dictionary, 1951), a male kartonske kutije u koje je smještena po jedna računska mašina ne mogu se smatrati prikladnim pakovanjem za prekomorski prijevoz i rukovanje. U tom se pogledu ovaj slučaj razlikuje od slučaja *Leather's Best*, na koji se poziva tužitelj, jer je prijevoz kože u balama koje predstavljaju zasebna koleta češći od njihovog prijevoza kontenerima.

Iz navedenih razloga Apelacioni sud je zauzeo stajalište da je u slučajevima kad krcateljevo originalno pakovanje nije funkcionalno i upotrebljivo za prekomorski prijevoz, kao što je ovdje bio slučaj, na krcatelju teret dokaza zašto kontener ne treba smatrati jedinicom tereta ("package") u smislu ograničenja odgovornosti. Kad se ne radi o koletima funkcionalno pakovanim za prekomorski transport, na krcatelju odnosno imaocu prava iz teretnice je da drugim dokaznim sredstvima dokaže da oni predstavljaju jedinice tereta. Kako u ovom slučaju tužitelj nije dao potrebne dokaze, Apelacioni sud je odbio apel i potvrdio prvostepenu presudu.

Apelacioni sud smatra da takav stav treba primijeniti kad je kontener upotrijebljen u zajedničkom interesu zainteresiranih stranaka, i kad one već u vrijeme zaključenja ugovora mogu predvidjeti moguću odgovornost za eventualni gubitak i svoj interes zaštititi pomorskim osiguranjem.

(LLR 1973/2, str.428)

D.P.