

Prema francuskom pravu, klauzula o nadležnosti suda ne dolazi do primjene ako se u sporu pored stranaka koje ta klauzula obvezuje, nadju jedna ili više stranaka koje ta klauzula ne obvezuje. U ovom slučaju za rješavanje spora treba primijeniti opće propise o nadležnosti suda. Potpuno se slažemo sa stajalištem suda da se ovaj propis ne smije zloupotrebjavati da bi se na temelju njega pomoću isključivo formalnih razloga stvorila željena nadležnost suda. To je upravo u gornjoj presudi bio slučaj kada su tužene osobe za koje je na prvi pogled jasno da ne mogu biti odgovorne u smislu tužbenog zahtjeva.

Premda se sud proglasio nenadležnim za rješavanje spora prema brodaru ipak se morao upustiti u ispitivanje odgovornosti agenata i to iz dva razloga: u prvom redu stoga što je za njih bio i stvarno i mjesno nadležan. Pored toga, o rješenju tog pitanja ovisilo je i rješenje pitanja o nadležnosti prema brodaru.

B.J.

#### SJEDINJENE AMERICKE DRŽAVE

Prvostepeni sud zapadnog  
distrikta države Washington,  
Seattle

Odluka od 30.IV 1976.

Sudac: Beeks

Prijevoz stvari morem - Odgovornost brodovlasnika i naručitelja u brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod (time-charterer) - Ograničenje odgovornosti brodara - Prijevoz stvari u kontejneru - Jedinica tereta - Korisniku prijevoza solidarno odgovaraju za štetu koju je pretrpio prevezeni teret, ako je u izdanoj teretnici navedeno da su i jedan i drugi brodari broda - Kontejner koji je brodar dao za smještaj kartonskih kutija televizora ne smatra se jedinicom tereta u smislu ograničenja brodarove odgovornosti - Jedinica tereta je svaka kutija sadržana u kontejneru - Za štete koje pretrpe brodarovi kontejneri brodari ne mogu ograničiti svoju odgovornost

Brod "Aegis Spirit", vlasništvo kompanije Estrella Dischosa Navigation (Estrella), iznajmili su vlasnici brodarskim ugovorom na vrijeme Tokai Shipping kompaniji (Tokai). Između Tokaia i Matsushita, Electric Trading Co, sklopljen je ugovor o prijevozu kolor-televizora, stereo-uredjaja i druge električne robe brodom "Aegis Spirit" iz

Japana u luku Takoma, Sjedinjene Države. Pošiljalac je robu upakirao na uobičajeni način pakiranja robe za izvoz, u plastične vreće, stiropor i čvrste kartonske kutije. Pošiljalac je zatim kartonske kutije slagao u kontejnere koje mu je pribavio brodar i koji su bili vlasništvo brodara.

Po dolasku u Takomu roba je predana oštećena, i to djelovanjem trešnje i prodora mora u kontejnere, a oštećenja su pretrpjeli i kontejneri.

Slučaj kojeg razmatramo nastao je spajanjem dviju tužbi vezanih za ovaj prijevoz: prvom tužbom je pošiljalac Matsushita, tražio naknadu štete za oštećenja na prevezenoj robi od brodara Tokaia i vlasnika broda Estrelle, jer su u izdanoj teretnici i brodar i vlasnik broda bili definirani kao vozar "brodar" (carrier). U prethodnom postupku sud je utvrdio odgovornost vozara i spor se dalje vodio samo oko prava brodara na ograničenje odgovornosti na 500 USA dolara, naime oko toga da li je jedinica tereta koleto, na koju se ograničenje odnosi, kontejner ili svaka pojedina kutija unutar kontejnera. Tuženi su se pozivali na zakonsko ograničenje odgovornosti utvrđeno Zakonom o prijevozu stvari morem ( u daljnjem tekstu Zakon) tvrdeći da je izraz "package" (koleto), na kojeg se ograničenje odnosi, kontejner. Prikazat ćemo na koji je način sudac došao do suprotnog zaključka u ovom dijelu spora.

Prije pravne analize definicije kojom su se stranke poslužile u teretnici, posebnom garantnom pismu i one koja je navedena u brodarovoj tarifi, sudac se osvrnuo na stav američke sudske prakse što se tiče koleta, jedinice tereta u smislu zakonske odredbe o ograničenju odgovornosti, u slučajevima kontejnerskog prijevoza. U dva su slučaja, *Leather's Best* i *Shinko Boeki*<sup>1)</sup>, suci smatrali da se kontejner ne bi nikad smio smatrati koletom u smislu zakona, jer je kontejner po svojoj prirodi i namjeni funkcionalni dio broda, a ne tereta koji se prevozi.

U druga dva slučaja, najnovijem *Cameco* i njegovom prethodniku, *Royal Typewriter*<sup>2)</sup>, sud je stvorio i primijenio test "funkcionalne ekonomike" pri utvrđivanju

- 1) *Leather's Best Inc. v. S.S. Mormaclynx* (1971) 451 F. 2d 800 2d Cir. i *Shinko Boeki Co. Ltd. v. S.S. Pioneer Moon* (1975) 507 F. 2d 342 2d Cir. 1974, objavljen u LLR 1975, 1, 199.
- 2) *Cameco Inc. v. S.S. American Legion*, 514 F. 2d 1291, 2d Cir. 1974, objavljen u LLR 1975, 1, 295 i *Royal Typewriter Co. Division of Litton Bus. Sys. Inc. v. M/V Kulmerland*, 483 F. 2d 645, 2d Cir. 1973, objavljeno u LLR 1973, 2, 423.

da li je kontejner ili pošiljka unutar njega koletno. Svaka pojedina pošiljka, upakirana u kartonsku kutiju ili letvaricu smatrat će se prema ovoj koncepciji koletom ako je priroda i čvrstina pakiranja takva da može podnijeti nepogode kojima je izložen rasuti teret ("rigours of break bulk carriage"). Ako sud smatra da bi pakiranje u konkretnom slučaju moglo podnijeti nepogode, svako koletno smatrat će se jedinicom tereta na koju se odnosi brodarovo ograničenje odgovornosti. U protivnom slučaju, kontejner će se smatrati "funkcionalnim koletom". U oba slučaja presumpcija je oboriva; Može se dokazivati da je namjera stranaka bila da se jedinicom tereta smatra nešto drugo, a ne presumptivno koletno. Prema ovoj formuli, posljednji i odlučujući činilac je namjera stranaka. Razlika između ova i prethodna dva slučaja je očita i bitna: u slučajevima *Laether's Best* i *Shinko Boeki* čini se da je postavljeno pravilo da se brodarovi kontejneri ne smiju smatrati jedinicom tereta i da je pri tome namjera stranaka irelevantna.

Razmimoilaženje sudaca u načelnoj odluci o tome što se smatra jedinicom tereta za koju brodar ograničava odgovornost na temelju zakona, pokazuje da se odgovarajući pravni standard još traži i zato će biti zanimljivo prikazati stav suca *Beeksa* koji je u ovom slučaju pokušao dati rješenje koje je, po njegovom mišljenju, logički i praktički opravdano, a ujedno ostaje u granicama interpretacije zakona.

Uporište za svoju odluku sudac je našao u odluci u slučaju *Hartford*<sup>3)</sup> gdje je sud bio mišljenja da električni transformator težine 16,580 kg koji nije bio upakiran, već samo pričvršćen za drvene potpornje ne predstavlja koletno, jedinicu tereta u smislu odredaba zakona o brodarovom ograničenju odgovornosti. Rasudjivanje suda u tom slučaju može pružiti pomoć u načelnom rješavanju ovog slučaja. Najprije, u slučaju *Hartford* sud je najprije uzeo u obzir da je *raison d'être* Zakona o prijevozu stvari morem bio veća zaštita interesa tereta u prijevozu putem povećanja odgovornosti brodarova. Takva namjera zakonodavca treba biti putokaz pri odlukama vezanim za interpretaciju odredbe o ograničenju odgovornosti. Pri tome treba uzeti u obzir da zakonodavac nije upotrebljenom terminu "package" (koletno) dao nikakvo posebno ili tehničko značenje pa je sud iz toga zaključio da je zakonodavac imao u vidu obično, svakodnevno značenje te riječi ("plain, ordinary meaning").

---

3) *Hartford Fire Insurance Co. v. Pacific Far East Lines, Inc.* 491 F. 2d. 960, 9th Cir. 1974, objavljeno u LLR 1974,1, 359.

Svjestan zadatka suda, a to je da interpretira zakonsku odredbu, a ne da stvori novo pravilo, te potrebe da vodi računa o potrebama pomorskog prijevoza, ali da ostane u granicama slova i duha Zakona, sudac Beeks je odbacio rješenje primjenom testa "funkcionalne ekonomike" kao logički i ekonomski neprihvatljivo i dao svoje rješenje upirući se o načela slučaja Hartford.

Test čvrstine i izdržljivosti pakiranja, sugeriran u slučajevima Cameco i Royal Typewriter, po uvjerenju suca Beeksa ne odgovara niti odredbama Zakona, ni namjeri zakonodavca. Kvalificiranje tereta tako da je koletu pojedina pošiljka ili čitav kontejner na osnovi zakonom neutvrđenih kriterija, očito nije bila namjera zakonodavca; sudu bi prihvaćanje tog testa nametnulo obiman dokazni postupak, možda i spekuliranje da li pojedina pošiljka zadovoljava test izdržljivosti i čvrstine; treće, primjenom tog testa ne vodi se računa o prednostima kontejnerskog prijevoza za obje stranke i, konačno, namjera stranaka kao odlučujući faktor pri definiranju jedinice tereta, koleta, je protivno Zakonu. Zakon je upravo imao za cilj postavljanje minimuma ispod kojeg brodari ne smiju ograničavati svoju odgovornost, namjera stranaka se ovdje ne smije uzimati u obzir, već namjera zakonodavca. Pri tome je sudac imao u vidu i posljedice odlučujuće uloge namjere stranaka na vrijednost i negocijabilnost teretnice - očite su porazne posljedice na sigurnost trećih kad bi se primjena ograničenja od 500 USA dolara mogla po volji stranaka odnositi bilo na cijeli kontejner ili na svaku pojedinu pošiljku unutar kontejnera.

U našem slučaju stranke su očito vodile računa o slučajevima Cameco i Royal Typewriter jer su, osim u teretnici, posebnim garantnim pismom koje je brodar izdao pošiljaocu definirale što će se smatrati jedinicom za koju brodar ograničava svoju odgovornost. Po uvjerenju suca, tako izražena namjera stranaka, čak protivna brodarovoj tarifi, je irelevantna i on je dao rješenje slijedeći precedente iz slučaja Leather's Best i Hartford. Kako su u ovom slučaju tuženi i brodar i vlasnik broda, pojavljuje se još jedan činilac koji ukazuje na to da namjeru stranaka treba smatrati irelevantnom. Naime, kako između tužitelja i vlasnika broda ne postoji nikakav ugovor, a tužitelj i prvotučeni (brodar) su se sporazumjeli o definiciji jedinice tereta, moglo bi se za istu štetu doći do dva različita pojma jedinice tereta.

Konačno pokušajmo rezimirati što je sudac na osnovi svih tih argumenata zaključio: ustanoviti da je kontejner jedinica tereta, koletu na koje se odnosi zakonsko ograničenje odgovornosti broдача je pogrešna interpretacija Zakona o prijevozu stvari morem. Kontejner svojom funkcijom, a pogotovo

time što je vlasništvo broдача, predstavlja dio transportne opreme u kojima je "sadržan" teret tijekom prijevoza. Teretnica u ovom slučaju, ili neka druga prijevozna isprava, odnosi se na sav teret, ali ne i na kontejnere koji ostaju vlasništvo broдача, u ovom slučaju Tokaia. Zaključak je suca da bi se kontejneri najbliže mogli odrediti kao pokretni odjeljci za slaganje i čuvanje tereta, funkcionalno i stvarno vezani uz brod i broдача, a ne pošiljaoca i teret, uz ogradu da će se za slučajeve u kojima kontejneri nisu vlasništvo broдача morati tek pronaći rješenje. Na temelju takvog rasudjivanja sudac je donio odluku da se koletom, jedinicom tereta u smislu Zakona na koje se odnosi ograničenje odgovornosti broдача od 500 USA dolara, smatraju pojedinačne kartonske kutije u koje je upakiran teret, a ne čitav kontejner. Tako će se, prema uvjerenju suca Beeksa, izbjeći nepredvidivi ili neprihvatljivi rezultati u raspodjeli rizika kod kontejnerskog prijevoza; eventualni prigovor broдача da ga se čini odgovornim po koletima unutar kontejnera o kojima on nema informacija, jer pakiranje i slaganje vrši pošiljalac ili njegov agent, može se izbjeći tako, što će se pošiljaoca prisiliti da na teretnici označi broj koleta unutar pojedinog kontejnera.

Drugi dio ovog spora odvijao se po tužbi osiguratelja Sumitomo Marine and Fire Insurance Co. Ltd. koji je osigurao kontejnere i za štetu nastalu na kontejnerima tijekom prijevoza iz Japana u Takomu isplatio vlasniku kontejnera, brođaru Tokaiu ukupan iznos štete. Osiguratelj je zatim tužio brod i njegove vlasnike za naknadu štete nastale na kontejnerima, i ta je tužba spojena s tužbom za naknadu štete na robu o kojoj smo dosad govorili. Tuženi su se, pozivajući se na zakonsku odredbu o ograničenju odgovornosti broдача, pozivali na ograničenje svoje odgovornosti od 500 USA dolara po kontejneru. Odgovornost tuženih nije bila sporna, već jedino pitanje koje je sud morao riješiti bilo je: da li se na štetu nastalu na kontejnerima mogu primijeniti odredbe o ograničenju odgovornosti broдача? Rukovodjen shvaćanjem kontejnera kao funkcionalnog dijela broda, te činjenicom da se kontejneri ne mogu smatrati prevezenom robom jer niti je o prijevozu kontejnera zaključen bilo kakav ugovor niti se, kao što smo već spomenuli, na kontejnere odnosi teretnica ili neka druga isprava u vezi s obavljenim prijevozom. Odredbe o ograničenju odgovornosti vozara prema tome ne mogu se primijeniti na štetu nastalu na kontejnerima, već samo na štetu nastalu na teretu koji je prevezen u tim kontejnerima. Zbog toga je sudac odbio prigovor tuženih o ograničenju odgovornosti na 500 USA dolara po kontejneru.

(LLR 1977,1, str.93)

K.T.