

Igor Krković
samostalni pravni referent
"Jugolinije" u Rijeci

UDK 347.426:347.79
stručni rad

BRODAROVO PRAVO NA OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI ZA ŠTETE NA TERETU
U PRIJEVOZU KONTEJNERIMA U SUDSKOJ PRAKSI SAD

Autor analizira sudsku praksu u SAD u pogledu ograničenja vozarove odgovornosti za štete na teretu koji se prevozi u kontejnerima. Prikazuje najznačajnije sudske presude koje su kasnije bile citirane kada se rješavao bilo koji novi slučaj ograničenja brodarove odgovornosti, a posebno presude koje za odredjivanje jedinice odgovornosti koriste test funkcionalne ekonomičnosti. Na temelju prikaza novijih američkih presuda, autor ukazuje da sudovi nemaju jedinstveni kriterij u odredjivanju jedinica odgovornosti. Na kraju autor primjećuje da američki sudovi različito tumače "fair opportunity" u pogledu mogućnosti da krcatelj izjaví vrijednost tereta o kojoj ovisi primjena ograničenja vozarove odgovornosti.

Uvod

U gotovo svim pomorskim zemljama u svijetu, suprotno općem načelu imovinskog prava da ugovorna stranka koja nije ispunila ugovor odgovara za svu nanesenu štetu, vrijedi pravilo da brodovi za štete na teretu koje su nastale tijekom prijevoza brodom odgovaraju u pravilu ograničeno.¹⁾ Pri tome se ne misli primarno na tzv. globalno ograničenje odgovornosti brodova, već na specifično ograničenje koje se odnosi samo na naknadu štete na teretu. Ne ulazeći u problem nastanka instituta ograničenja odgovornosti brodova, želimo naglasiti da je temelj ovoj pogodnosti brodova bilo donošenje Konvencije za izjednačenje nekih pravila koja se tiču teretnica 1924. (u dajnjem tekstu Konvencija). Prema toj Konvenciji brodarova odgovornost je ograničena na 100 funti sterlinga ili na odgovarajući iznos u drugoj valuti po koletu ili jedinici, osim ako krcatelj nije prije ukrcaja deklarirao vrijednost tereta i

istu unio u teretnicu (čl.4 t.5). Na taj način utvrjena su zapravo dva kriterija za odredjivanje visine ograničene odgovornosti. Međutim, kako koletno odnosno jedinica tereta nisu definirani, to je prouzročilo da i dan danas nakon toliko godina ne postoje jasno razradjeni kriteriji po kojima se treba odredjivati visina odgovornosti.

Taj problem izražen je ne samo s aspekta jedinstvene primjene Konvencije u okviru više zamalja, već egzistira i u okvirima svake države zasebno.

U ovom članku namjera nam je da prikažemo neke novije sudske rješidbe američkih sudova u vezi ograničenja odgovornosti brodara za štete na teretu koji se prevozi kontejnerima. Pod pretpostavkom da su čitaoci upoznati s odredbama Konvencije i načinom kako je njome regulirano pitanje odgovornosti brodara za štete na teretu, najprije bismo ukratko ukazali na bitne činjenice vezane uz historijat američke sudske prakse bez kojih ne bismo mogli izvršiti analizu najnovijih sudske presuda.

Carriage of Goods by Sea Act, 1936.²⁾

SAD ratificirale su Konvenciju i 1936. donijele US Carriage of Goods by Sea Act koji na identičan način kao i Konvencija rješava pitanje odgovornosti brodara za štetu na teretu. Pri tome su učinjene neke izmjene i dopune koje uopće bitno ne odudaraju od rješenja datih Konvencijom. Naime, COGSA se primjenjuje na sve prekomorske ugovore o prijevozu kod kojih je luka-ukrcaja ili iskrcaja u SAD, a umjesto 100 funti sterlinga uvedena je svota ograničenja odgovornosti od US\$ 500 po koletu ili "per customary freight unit", tj. jedinici mjere obračuna vozarine.

Medutim, razvojem kontejnerizacije stvoren je novi pravni problem. S obzirom da je upotreba kontejnera sasvim potisnula konvencionalni način prijevoza robe trebalo je naći odredjeni

odgovor na pitanje kako tretirati kontejner u odnosu na koleto. Na medjunarodnom planu ovaj je problem riješen donošenjem Protokola o izmjeni Konvencije iz 1924, poznatiji pod skraćenim nazivom (Hague - Visby Rules 1968) jer je u čl. 2 a) propisano da osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja pa je ta izjava unesena u teretnicu, ni vozar ni brodar neće ni u kojem slučaju biti odgovorni za gubitak ili oštećenje robe za iznos veći od 10.000 franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 franaka po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe, s time da se primjenjuje iznos koji je viši, dok je u točki C) precizirano da se pri upotrebi kontejnera, palete ili drugog sredstva za grupiranje robe ima smatrati kao jedno koleto ili jedinica ono koleto ili jedinica koje je u teretnici navedeno, dok će se u protivnom kontejner odnosno paleta smatrati jedinicom za izračunavanje visine odgovornosti.

Na ovaj način donekle je pojašnjeno pitanje primjene ograničene odgovornosti kod prijevoza robe kontejnerima jer će kriterij za primjenu graničnog iznosa biti predodredjen sadržajem teretnice, iako neće biti isključeni i slučajevi kada će se teško moći razabrati što proizlazi iz unijetih podataka u teretnici.

Medutim, osnovni problem je činjenica da do danas veliki broj država nije ratificirao Protokol, a medju njima su i SAD. Stoga je kroz pojedine slučajeve koji su se rješavali pred američkim sudovima nastajala stanovita praksa koja medutim, ukupno uvezši, nije izoštala jasan i dosljedan kriterij, već su se pri utvrđivanju parametara za određivanje jedinice za izračunavanje visine odgovornosti suci nerijetko gubili u nepraktičnom teoretiziranju što je još više zamaglilo i ono što je barem prividno bilo jasno.

Prikaz nekih najznačajnijih sudske
odлуka do 80-tih godina

Kod prikaza sudske presude označenih sudova važno je naglasiti da je unatrag dvadesetak godina bilo nekoliko sporova koji su na neki način smatrani značajnim i gotovo su uvek od sudaca citirani kada se rješavao bilo koji novi slučaj ograničenja odgovornosti brodara.

Tako je presudom Apelacionog suda SAD u sporu Standard Electrica S.A. *v.* Columbus Lines Inc. sud zauzeo stajalište da se jedinicom tereta treba smatrati paleta čiji je broj naveden u teretnici, a ne posebno sanduci koji su bili složeni na paleti.³⁾

Naime, prema čl. 3 (3) b COGSA krcatelj ima pravo i dužnost specificirati brodaru broj paleta (packages) ili jedinica ("pieces"), te količinu i težinu tereta, a brodar je dužan takve podatke unijeti u teretnicu. Zbog toga proizlazi da se pitanje kriterija jedinice tereta svodi na utvrđivanje volje stranaka pri zaključivanju ugovora odnosno pri izdavanju teretnice, pa je na taj način osnovni "tast" od koga treba poći, podatak što je uneseno u teretnicu.

Iako se u navedenom slučaju nije radilo o prijevozu kontejnerima već sredstvima za paletiziranje tereta, ova presuda je utjecala na odluke u kasnijim sporovima od kojih se u literaturi najčešće spominje Leather's Best *v.* S.S. Mormaclynx.⁴⁾

Naime, u tom slučaju u jedan kontejner brodar ukrcano je 99 bala kože u vrijednosti od US\$ 155.192,47 za prijevoz iz Antwerpena u New York. U teretnici je bilo navedeno da "1 kontejner navodno sadrži 99 bala kože", a klauzulom je bilo predviđeno da se brodarova odgovornost ograničava na US\$ 500 po kontejneru. Isto tako teretnica je inkorporirala odredbe COGSA.

Odluka suda bila je zasnovana na mišljenju da unatoč tome što su stranke ugovorile ograničenje odgovornosti po kontejneru brodar treba odgovarati po jedinici bale s obzirom na to da je u teretnici bio označen sadržaj tereta.⁵⁾

Sud je također zauzeo stajalište da je ugovorna stavka o ograničenju odgovornosti brodara po kontejneru protivna svrši čl. 4(5) COGSA. U ovom slučaju sud je, tumačeći odredbe COGSA, ipak pogriješio jer brodar nije snizio svoju odgovornost ispod zakonskog minimuma (čl. 4(8) COGSA).

Analogno ovom rješenju Apelacioni sud SAD postupio je i u slučaju Cameco v. SS. American Legion.⁶⁾ Tada je u teretnici bio naveden broj koleta te težina tereta, pa je sud zaključio da brodar ne može ograničiti svoju odgovornost po kontejneru.

Test funkcionalne ekonomičnosti

Test funkcionalne ekonomičnosti uveo je Apelacioni sud u sporu Royal Typewriter Co, v. m/v KULMERLAND.⁷⁾

Tužitelji su bili vlasnici računskih strojeva koji su bili zapakirani u kartonske kutije i smješteni u kontejnerima. U teretnici je bilo navedeno da "kontejner navodno sadrži strojeve" a krcanje je izvršio agent krcatelja. Teretnica je sadržavala i odredbu da se ima primijeniti COGSA. Na odredištu je utvrdjen gubitak tereta, pa je u toku postupka za utvrdjivanje visine odgovornosti brodara prvostepeni sud odlučio da se kontejner ima smatrati koletom jer je teret slagan od strane tužiteljeva agenta, a iz teretnice nije bilo moguće utvrditi količinu odnosno kvalitetu tereta. U žalbenom postupku Apelacioni sud je potvrdio prvostepenu presudu i u obiazloženju iznio tzv. "test funkcionalne ekonomičnosti" pakiranja. Naime, u toku sudsjenja vještaci su iskazali da strojevi nisu mogli biti neoštećeno prevezeni samo u kartonskim kutijama, pa je sud zaključio da se u svakom slučaju pretpostavlja da kontejner nije jedinica za ograničenje odgovornosti kada je originalno pakiranje "funkcionalno", tj. pogodno za prijevoz bez kontejnerizacije. U tom slučaju na brodaru je teret dokaza da se utvrди da je kontejner ipak kolet, dok, naprotiv, u slučajevima kada originalno pakiranje ne zadovoljava za prijevoz brodom radi moguć-

nosti oštećenja, tada se predmijeva da je kontejner kolo, pa tužitelj (krcatelj) treba dokazivati suprotno. U konkretnom slučaju krcatelj po mišljenju suda nije uspio s dokazom u navedenom smislu, pa je zbog toga i potvrđena prvostepena presuda.⁸⁾

Dubljom analizom ovog kriterija može se ipak zaključiti da test funkcionalne ekonomičnosti ima niz nedostataka i da je samo na prvi pogled prihvatljiv kao zadovoljavajuće rješenje. Naime, kao prvo pitanje u vezi ovog kriterija nameće se činjenica da je zaista iluzorno očekivati da će krcatelj pakirati robu u ambalažu koja garantira da do oštećenja prilikom manipuliranja neće doći, da bi nakon toga tu istu robu slagao u kontejnere, jer je upravo kontejner naprava koja služi da se transport robe pojednostavi do krajnje mogućnosti mjera. S druge strane, može se takodjer pojaviti i problem odredjivanja "funkcionalnog" pakiranja, jer ovisno o vrsti robe neće biti lako utvrditi koje se pakiranje može smatrati adekvatnim za pomorski prijevoz.

Najnovije sudske presude

U sporu Mitsui 2 Co v. American Export Lines,⁹⁾ Inc. takodjer se postavilo pitanje da li brodar ima pravo na ograničenje odgovornosti po kontejneru ili po koletima koji su složeni u kontejner. Ovdje je sud također zauzeo stajalište da kontejner koji je brodar dao krcatelju na raspolaganje radi krcaanja i slaganja tereta, ne može biti jedinica po kojoj se određuje visina odgovornosti, ukoliko je u teretnici naveden broj koleta ili paleta odnosno bilo koje jedinice (units) koja služi za pakiranje robe.

Ova presuda bila je značajna i po tome, što je prvostepeni sud (2 okrug) u sporu Smythgreyhovnd v. m/v Eurygenes pozivajući se na nju odbio brodara s prigovorom ograničenja odgovornosti po kontejneru. Naime, brodar je, da bi ograničio

svoju odgovornost po kontejneru, pledirao na činjenici da je u slučaju Mitsui krcatelj bio prisiljen koristiti kontejnere, dok je u konkretnom slučaju krcatelj sam izvršio izbor načina pakiranja i upotrijebio kontejner. Sud međutim, ovu konstrukciju nije prihvatio i ponovno potvrdio pravilo da je kod određivanja visine ograničenja odgovornosti brodara bitno ono što su stranke ugovorile odnosno unijele u teretnicu.

S druge strane, isti sud je u sporu Allied International American Eagle Trading Corp. v. SS Yang Ming¹¹⁾ izričito utvrdio da navedeni slučaj Mitsui nema nikakvog utjecaja na odluku u sporu Standard Electrica v. Columbus Lines.¹²⁾ Sud je zaključio da činjenica što su stranke navele u teretnici i broj jedinica (units) koje sadrži paleta nema nikakvog utjecaja na mogućnost da se te jedinice smatraju osnovom za dosudjivanje odgovornosti, već da su to u svakom slučaju ukrcane palete, ako su stranke u teretnici ugovorile njihov broj kao "packages".

Iz 1983. godine spomenut ćemo jedan slučaj koji se na način kako je riješen, nadovezuje na gore navedene slučajeve. Radi se o sporu Derby v. Aconcaquo¹³⁾ II. U teretnici koja je izdana od brodara stajalo je da se jedinica tereta ("package") ima smatrati i bilo koji komad, predmet ili stvar (pieces, articles or things of any description).

Krcatelj je teret opisao kao 40 svežanja od kojih svaki sadrži 15 komada šipki ("40 bundles each containing 15 pieces tin ingots"). Unatoč činjenici što je u teretnici dat širi opis onoga što se ima smatrati jedinicom tereta, sud je zaključio da se pod pojmom "package", kao jedinici u kojoj ovisi primjena ograničenja odgovornosti od US\$ 500, ima smatrati svaki svežanj ("bundle").

Analogno ovoj presudi riješen je i spor Assoc. Metals v. Svenborg.¹⁴⁾

Analizirajući navedene slučajeve moglo bi se postaviti na prvi pogled pitanje zbog čega se uopće toliko raspravlja o ovoj problematiki i kakav je uopće komercijalni efekt takvih sporova,

kada su ne tako rijetko odvjetnički troškovi veći od utuženog iznosa. Da se radi o zaista složenim i komplikiranim sporovima koji mogu imati strahovite financijske posljedice po stranke u sporu, pokušat ćemo dokazati sa sljedećim slučajevima koje ćemo prikazati nešto detaljnije.

U slučaju MARCRAFT v. KURUBE MARU¹⁵⁾ kao tužitelj povjedio se američki kupac zbog štete na 4.400 muških odijela koja su prevožena iz Japana za SAD brodom KURUBE MARU. Tužitelj je tvrdio da svako od 4.400 odijela predstavlja "package", pa da je tuženikova odgovornost limitirana na 2.2 miliona dolara, dok je tuženik-brodar tvrdio da se mora primijeniti visina odgovornosti po kontejneru, tj. da ukupno brodar odgovara do visine od US\$ 500. Tužitelj je tvrdio da je tuženik takodje izvršio devijaciju, ali je sud zaključio da do nje nije došlo, te je bit problema bio sadržan u činjenici da sud mora odrediti što se ima smatrati jedinicom tereta. U prvom redu sud je zaključio da se brodovi služe pogodnostima tehnološke spoznaje nastale kontejnerizacijom, pa žele ostvarivati ograničenje odgovornosti po kontejneru. Međutim, sud je odbacio ovakvu mogućnost tvrdeći da dio 4(5) COGSA upravo omogućuje brodaru da ograniči odgovornost na RAZUMNU svotu ispod koje se ne može privilegirati položaj brodova, pa se izraz "package" treba tumačiti kroz stvari (jedinice tereta) složene u kontejner. Time se željelo naglasiti da je kontejner zapravo zamjena za skladište broda, te da brodar ne može reducirati svoju odgovornost do beznačajnih svota. Nadovezujući se na slučaj Mitsui sud je zaključio da svako odijelo zasebno predstavlja jedinicu tereta zbog toga, jer je krcatelj odijela objesio na vješalice i omotao ih plastičnim vrećama koje predstavljaju "package", bez obzira na okolnost da li je takvo pakiranje dovoljno za prijevoz morem ili ne. Drugim riječima, negirao se princip tzv., testa funkcionalne ekonomičnosti iz slučaja Kulmerland.¹⁶⁾ Takodje, sud zaključuje da je krcatelj naveo brodaru da se krca 4.400 odijela a ne, zapravo, ukrcani kontejner. Na temelju ovih činjenica sud je odbio prigovor brodara i utvrdio da je

odgovornost brodara limitirana s 2.2 miliona dolara (4.400 x 500), te da će brodar morati naknaditi tu štetu ukoliko tužitelj dokaže da zaista i trpi štetu u tom iznosu.

Nakon ove presude bilo je za očekivati da će pred američkim sudovima položaj brodova biti sve teži, odnosno da će judikatura ići u pravcu poboljšanja položaja stranaka koje zastupaju interes tereta. Međutim, uslijedilo je veliko iznenadjenje i to u trenutku kada se to moglo najmanje očekivati. Odluka Apelacionog suda u sporu BINLADEN BSB LANDSLAPING v. m/v NEDLLOYD ROTTERDAM¹⁷⁾ ukazala je da se od američkih sudova u bilo kojem trenutku može očekivati iznenadjenje.

Važnost ove presude prisiljava nas da podrobnije analiziramo ovaj slučaj, te da najprije ukratko prikažemo činjenično stanje. Brodar je prevezao svojim brodom oko 10.000 sadnica različitih vrsta biljaka iz SAD za Saudijsku Arabiju u deset kontejnera, ali su sadnice u 2 kontejnera bile potpuno uništene, što se utvrdilo prilikom iskrcaja u Jeddahu. Kako su sadnice bile namijenjene za sadnju oko palače kralja S. Arabije, spor je još više dobio na pikantnosti. Krcatelj je podnio tužbu tražeći u potpunosti naknadu štete, dok je brodar dao prigovor ograničenja odgovornosti ističući da zbog štete može maksimalno odgovarati do US\$ 1000. Tužitelj je zahtjevao US\$ 80.335. U prvostepenom postupku provedeno je saslušanje svjedoka i to osoba koje su slagale sadnice u kontejner, te je podrobno utvrđeno kako je koja vrsta vezana, omotana i pakirana te smještena u kontejner, s obzirom da su se kontejneri krcali u Houstonu i u Miamiju.

U teretnicama je bilo navedeno sljedeće:

- a) 1 kontejner, navodno, sadrži 7.990 sadnica (za teret iz Houstona);
- b) 5 kontejnera, navodno, sadrži 11.735 komada različitih sadnica i 24 paketa platna (za teret iz Miamija).

Prvostepeni sud presudio je u korist tužitelja, obvezujući brodara za naknadu cjelokupne štete. Po žalbi je Apelacioni sud ukinuo presudu i vratio predmet s uputom da se tužitelju dosudi naknada po kriteriju "customary freight unit".

U presudi je Apelacioni sud obrazlagao i tumačio veliki broj ranijih presuda, među kojima i gore spomenute, te je de-dukcijom došlo do zaključka da se u ovom slučaju visina odgo-vornosti određuje po jedinici vozarine.

Kod odredjivanja kriterija što se treba smatrati "packa-ge", sud je pošao od sljedećih osnovnih načela:

- 1) u prvom redu potrebno je utvrditi što su stranke zaključile, odnosno, koji su podaci uneseni u teretnicu;
- 2) u odnosu na termin "package" ne postoji ustaljena definici-ja kojom bi se uz pomoć utvrđenih parametara moglo utvrdi-ti da li je određena stvar "package" ili ne;
- 3) ukoliko stranke nisu ugovorile u teretnici što se ima smat-rati "package", limit odgovornosti određuje se prema "cus-tomary freight unit".

Sud je ostavio otvoreno pitanje kada bi se eventualno kon-tejner mogao smatrati jedinicom. Naime, kontejner kao sredstvo u koje se slaže teret predstavlja, funkcionalno gledano, dio broda i ne bi se smio a priori smatrati "package". Međutim, ako se iz sadržaja teretnice ne bi moglo zaključiti kako se teret prevozi, tada bi se možda moglo zaključiti da je zaista kontejner "package", a što je i u skladu s Protokolom iz 1968, koji doduše u SAD nije stupio na snagu.

U konkretnom slučaju sud je smatrao da se iz riječi "sad-nica" ne može zaključiti da se radi o bilo kakvom pakiranju za transport, pa stoga kriterij za utvrđivanje visine odgovornos-ti može jedino biti "customary freight unit". Ono što je tako-djer vrlo značajno je da sud smatra da stranke mogu ugovoriti da kontejner može biti jedinica od koje se obračunava visina odgovornosti i to bez obzira na vrijednost i sadržaj tereta. Argument za ovakav stav sud nalazi u činjenici da su krcatelj i vozar ravnopravne stranke i da krcatelj ima mogućnost zašti-titi svoje interese zahtijevajući da vozar unese u teretnicu sve relevantne podatke o teretu i pakiranju. Na kraju sud na-

pominje da je svjestan posljedica koje će izazvati ovakva pre-suda koja će se morati interpretirati u svim budućim sporovima ovakve naravi.

Analogno navedenoj presudi postupio je i prvostepeni sud južnog distrikta New York u sporu Insurance Company of North America y. S/S TEXAS.¹⁸⁾ Naime, kao tužitelj pojavio se osiguratelj robe koja je prevožena tuženikovim brodom iz Port Newar-ka u Freetown. U teretnici je u odjeljku "packages" bilo nave-deno i s naznakom "House to House, krcatelj krca i broji koma-de tekstila". Robu je u kontejner zapravo krcao i slagao krca-teljev agent, a od 110 kartona 10 je nestalo prilikom iskrcaja, pa je tužitelj potraživao US\$ 9.814,33, dok je tuženik prigovo-rio da se treba primijeniti ograničenje odgovornosti po kontej-neru. Sud je odbio tužbeni zahtjev tužitelja ocjenjujući da se kontejner ima smatrati jedinicom za izračunavanje visine odgo-vornosti, a osnovni razlog našao je u činjenici da krcatelj nije iskoristio svoje pravo i mogućnost da brodar opskrbi sa svim relevantnim podacima o teretu, na osnovi kojih bi opis te-reta u teretnici bio takav da se može utvrditi broj koleta od-nosno jedinica tereta. Osim toga, teretnica je sadržavala i jed-nu klauzulu po kojoj se kontejner smatrao jedinicom za ograni-čenje brodarove odgovornosti u slučaju ako krcatelj slaže robu, osim u slučaju ako ne deklarira stvarnu vrijednost robe i zbog toga plati dodatnu (veću) vozarinu. Tom klauzulom bila su ri-ješena i neka druga pitanja odredjivanja visine brodarove odgo-vornosti, ali sud nije ulazio u analizu tih dijelova klauzule, smatrajući da nisu bitni za konkretni slučaj. Zaključujući da klauzula u dijelu u kojem se predviđa ograničenje odgovornos-ti po kontejneru nije protivna COGSA, te je u potpunosti pri-hvatila argumente brodara.

Odgovornost brodara do punog iznosa

Prema odjeljku 4 (5) COGSA brodar može ograničiti svoju odgovornost za štete na teretu, osim u slučaju kada krcatelj

deklarira vrijednost robe pri ukrcaju, te se taj podatak unese u teretnicu. Ovakav je propis na prvi pogled dosta jasan, ali sudska praksa u SAD pokazuje da i u ovom pitanju nema jedinstvenog stava, te da se mogućnost ograničenja odgovornosti rješava od slučaja do slučaja.

Pokušat ćemo i ovu konstataciju dokazati primjerima. Naime, u sudskoj praksi u SAD problem označavanja stvarne vrijednosti tereta u teretnici sveo se na pitanje da li je brodar omogućio ("fair opportunity") krcatelju da zaista naglasi vrijednost robe.

Na taj način sudovi zapravo u konkretnim sporovima određuju što se smatra adekvatnom "obaviješću" od strane brodara, po kojoj krcatelj mora imati spoznaju da ima pravo naznačiti stvarnu vrijednost robe i koje su posljedice tog čina.

U sporu Fierman's Ins.v. Pres Eisenhower¹⁹⁾ sud je zauzeo stajalište da je sasvim dovoljno što je brodar u teretnici zapravo prepisao odjeljak 4 (5) COGSA, te da je to "prima facie evidence" da je krcatelj imao mogućnost da označi stvarnu vrijednost tereta. Sud je također utvrdio da nije potrebno da na teretnici postoji poseban odjeljak koji bi omogućavao krcatelju da deklarira vrijednost robe.

Naprotiv, Apelacioni sud u sporu Nemeth v. General SS²⁰⁾ zaključio je da je prvostepeni sud pogriješio kada je presudio da je krcatelj mogao iz klauzula teretnice zaključiti što znači deklarirati stvarnu vrijednost robe. Naime, opće je poznato da gotovo sve teretnice sadrže niz klauzula koje su odštampane vrlo sítnim tiskom. U konkretnom slučaju su u teretnici, po mišljenju drugostepenog suda, klauzule bile mikroskopski otiske, pa krcatelj nije mogao imati spoznaju o mogućnosti da derogira pravo brodara na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta.

S druge strane, u sporu Wuerttenbergische v. Stuttgart Exp.²¹⁾ prvostepeni sud (5. okrug) presudio je da tarifa brodara koja je inkorporirana u teretnici daje dovoljno spoznaje krcatelju što će se desiti ukoliko ne naznači stvarnu vrijednost robe koja će se prevoziti, te da poseban odjeljak u teretnici isključivo radi deklariranja vrijednosti robe nije potreban.

Najnovije sudske presude

Najnovija sudska praksa u SAD ukazuje da sudovi, barem u bliskoj budućnosti, neće imati jedinstven stav po pitanju mogućnosti ograničenja brodarove odgovornosti s obzirom na de- stvarne vrijednosti robe od krcatelja. Sud distrikta Maryland u 1984. godini rješavao je dva slučaja i zauzeo je jednak stav, omogućivši brodaru da ograniči svoju odgovornost.

U sporu CINCINNATI MILACRON, Ltd. v. m.v. "AMERICAN LEGEND"²²⁾ sud je zaključio da je krcatelju data odgovarajuća mogućnost da naznači stvarnu vrijednost tereta jer je utvrđeno da je u "short form of bill of lading" izričito predvidjena primjena COGSA i ostalih klauzula u "long form of bill of lading", a u kojima je bilo izričito navedeno da krcatelj može označiti višu vrijednost robe i time onemogućiti brodara da ograniči svoju odgovornost na US\$ 500 po koletu.

U obrazloženju sud je citirao i odluku iz spora Bumble Bee Sea Foods, v. SS Kikū Maru²³⁾ u kojoj je zauzeo stav da se pretpostavlja da je brodar omogućio krcatelju da izbjegne njegovu ograničenu odgovornost ako se u teretnici nalazi klauzula koja poziva na primjenu COGSA. Tada se teret dokaza prebacuje na krcatelja koji mora dokazati da ipak nije postojala "fair opportunity" sa strane brodara, što je dakako, dosta teško.

Identično je isti sud postupio i u sporu Frank A. Barth v. Atlantic Container Line.²⁴⁾

Za razliku od suda distrikta Maryland, sud sjevernog distrikta Illinois u sporu DD TRADE INTERNATIONAL. Inc. v. ASTRA-MAR²⁵⁾ presudio je u korist tužitelja i osporio pravo tuženika (brodara) na ograničenje odgovornosti. U tom predmetu teret je prevezen iz Argentine u Chicago, tužitelj je potraživao cca US\$ 99.000, a brodar je prigovarao da s obzirom na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta može tužitelju naknaditi samo US\$ 11.500. Teretnica je sadržavala klauzulu po kojoj se na ugovorni odnos trebalo primijeniti ono pravo koje se temelji na Haškoj

konvenciji iz 1924, a kako je teret iskrcan u SAD, trebalo je primijeniti COGSA. Analizirajući predmetni slučaj sud je naveo da dosadašnja praksa sudova divergira, što je vidljivo iz pre-suda sudova petog i devetog okruga.

Naime, prema stajalištu suda petog okruga izraženog u sporu Brown and Root, Inc. v. m/v Peisander²⁶⁾ smatra se da je dovoljna mogućnost data krcatelju da deklarira stvarnu vrijednost tereta ako je u teretnici inkorporiran COGSA odnosno kroz tarifu brodova navedeno da krcatelj može po svojoj opciji označiti višu vrijednost robe i platiti odgovarajuću višu vozarinu. S druge strane, prema stajalištu devetog okruga izraženog kroz presudu u sporu Pan American World Airways Inc v. California Stevedore and Ballast Co.²⁷⁾ proizlazi da je brodar dužan, da bi sačuvao pravo na ograničenje odgovornosti, u teretnici predvidjeti poseban odjeljak u kojem bi krcatelj mogao naznačiti pravu vrijednost robe.

Sud distrikta Illinois zaključio je da je mišljenje suda devetog okruga pravilnije i pravičnije, te da je nužno da brodar dovoljno eksplicitno ukaže krcatelju na njegova prava, u vezi deklariranja vrijednosti tereta. Na taj način ovaj sud je zapravo uveo princip koji brodara dovodi u teži položaj, pa će brodari, da bi ostvarili pravo na ograničenje odgovornosti (barem pred ovim sudom), morati u teretnicama rezervirati prostor u kojem će eksplicitno biti data mogućnost krcatelju da označi vrijednost tereta.

(1) B.Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije - Ugovori o iskorištavanju brodova, treća knjiga, svezak 2, str. 106-128

(2) W.Tetley - Marine Cargo Claims, 1978, str. 335.

(3) UPPPK br. 35/1967, str. 60. AMC. 1967, str. 881.

- (4) AMC 1971, str. 2383.
- (5) B.Lukšić, Kontejnerski prijevoz, Pomorstvo br. 7/1975.
- (6) AMC 1974, str. 2568.
- (7) AMC 1972, str. 1995, AMC 1973, str. 1784.
- (8) D.Pavić, Prijevoz kontejnerima str. 110.
- (9) AMC 1981, str. 331.
- (10) AMC 1982, str. 320.
- (11) AMC 1982, str. 820.
- (12) AMC 1967, str. 881.
- (13) AMC 1983, str. 1124.
- (14) AMC 1984, str. 2623.
- (15) AMC 1984, str. 2876.
- (16) AMC 1972, str. 1995.
- (17) AMC 1985, str. 2113.
- (18) AMC 1985, str. 1358.
- (19) AMC 1983, str. 1221.
- (20) AMC 1983, str. 885.
- (21) AMC 1984, str. 2738.
- (22) AMC 1985, str. 1065.
- (23) AMC 1978, str. 1586.
- (24) AMC 1985, str. 1196.
- (25) AMC 1985, str. 1476.
- (26) AMC 1982, str. 829.
- (27) AMC 1978, str. 1834.

SUMMARY

CARRIER'S RIGHT TO LIMITED LIABILITY FOR DAMAGES TO CARGO IN
CONTAINER TRANSPORTATION IN USA COURT PRACTICE

The author analyses court practice in the USA in regard to carrier's limited liability for damages to cargo transported in containers.

The paper treats some most characteristic court decisions in the past, which influence certain criterions, guiding the courts in their initial approach to settlement of suits, especially ones, involving, so called "functional package test".

Further in his paper the author, interpreting the most recent cases, points out that courts of the United States do not have a unique criterion when settling cases in which carriers are called to apply their limited liability.

Finally, the author states that the courts of USA differently interpret even "fair opportunity" in regard to shipper's possibility to declare value of cargo upon which depends the right to apply limited liability.