

KANADSKI SAVEZNI SUD

(CANADA FEDERAL COURT
TRIAL DIVISION)

Presuda od 30.V 1973.

J.A. Johnston Co.Ltd. c/a
The ship "Tindefjell", Sealion
Navigation Co.S.A. and
Concordia Line A/S

Prijevoz stvari morem u kontenerima - Brodarova odgovornost - Ograničenje odgovornosti prema jedinici tereta - Kontener nije jedinica tereta ("package") za potrebe ograničenja brodarove odgovornosti ako je u teretnici naveden broj koleta složenih u kontener - Ograničenje prema jedinici obračuna vozarine ("per customary freight unit") prema kanadskom pravu može doći do primjene samo kod tereta koji nije u koletima

Tužitelj, vlasnik tereta, tuži brod, brodovlasnika i najmitelja broda za naknadu štete na teretu. U luci Bilbao tužitelj je predao na prijevoz dva kontenera, koji su ukrcani na brod "Tindefjell". U jednom konteneru se nalazilo 173 kartonskih kutija s cipelama, a u drugom 143 kutije. Prilikom iskrcaja u luci Montreal utvrđeno je oštećenje i kontenera i njihovog sadržaja. Ukupna šteta iznosila je \$ 10.000, što je bio i iznos tužbenog zahtjeva. U teretnici je pored naznake broja kontenera bio naveden i broj kartonskih kutija složenih u pojedini kontener (npr. "143 cartons - 1 container which is said to contain shoes").

Nije bilo sporno da su tuženi odgovorni za nastalu štetu. Međutim tuženi su zastupali stajalište da su u smislu odredbe čl.4, t.5. Carriage of Goods by Water Act ovlašteni ograničiti svoju odgovornost na Can \$ 500 po svakom konteneru. Takvo stajalište temeljili su na shvaćanju da se u smislu cit. Zakona kao jedinica tereta ("package or unit") ima smatrati kontener, pa je s obzirom na to njihova odgovornost limitirana na ukupno \$ 1.000. Podredno su isticali da odgovornost treba ograničiti prema jedinici obračuna vozarine ("per customary freight unit"), a što bi iznosilo maksimalno \$ 5.500.

Tužitelj je naprotiv zastupao stajalište da se u konkretnom slučaju kao jedinica tereta ima smatrati svaka kartonska kutija složena u kontenere. Kako se radilo o ukupno 316 kutija, svaku od njih treba smatrati jedinicom tereta.

Medju strankama nije bio sporan iznos štete, pa je inzistiranje tužiteljevo na primjeni gornjeg načela bilo prvenstveno načelne prirode i nije imalo značajniji novčani efekt.

Prvostepeni sud je usvojio tužbeni zahtjev u cijelosti iz slijedećih bitnih razloga:

Nesporno je da su tuženi ovlašteni na ograničenje odgovornosti prema jedinici tereta. Sporno je, međutim, što treba da posluži osnovom za izračunavanje limita odgovornosti. Kad je krcatelju poznato da će se njegova roba prevoziti kontenerima i kad specificira u ugovoru, obično u teretnici, vrstu robe i broj koléta složenih u kontener, i kad brodar prihvati te navode, time oni, po stajalištu suda, izražavaju svoju suglasnost da broj koléta naveden u teretnici treba da posluži za svrhe ograničenja odgovornosti. Pri ocjeni što se u konkretnom slučaju ima smatrati jedinicom tereta treba prvenstveno uzeti u obzir intencije samih stranaka. Pri tome nije mjerodavno samo ono što je uneseno u prijevoznu ispravu, već zaključak treba temeljiti na ocjeni svih relevantnih faktora iz odnosnog slučaja.

Primjenjujući gornje načelo na konkretan slučaj, čini se logičnim da se tužitelj stavljajući broj koléta u teretnici želio koristiti minimum brodarove odgovornosti. S druge strane, brodar nije na takav opis robe imao primjedb i izdao je takvu teretnicu. Tim su radnjama stranke nesumnjivo izrazile svoju suglasnost da se ograničenje odgovornosti po jedinici tereta ima primijeniti na svako koleto složeno u kontener. S obzirom na to sud je zauzeo stajalište da kontener nije jedinica tereta u smislu ograničenja odgovornosti.

Tuženi su pozivom na odredbe teretnice, prema kojoj je brodarova odgovornost bila ograničena "per package or per customary freight unit", podredno isticali da kontener treba smatrati "unit". U vezi s tim sud reproducira stav iz slučaja "Falconbridge" (v. LLLR 1973/2, str.469-478) da prema kandskom pravu izraz "unit" podrazumijeva "unit of goods", a ne jedinicu prema kojoj je obračunata vozarina ("unit of freight"). Međutim u konkretnom slučaju, s obzirom na opis robe u teretnici, konteneri se ne mogu smatrati "units of goods". Konteneri su samo jedan suvremeni metod prijevozaoletarnog tereta. Ograničenje odgovornosti "per customary freight unit" nije primjenjivo u kandskom pravu. Takav navod teretnice vrijedit će samo kad je u pitanju teret koji se ne prevozi uoletima.

(LLR 1973/2, str.253)

D.P.

Bilješka.- Presuda američkog Apelacionog suda u slučaju "Kulmerland", i presuda Kanadskog saveznog suda u slučaju "Tindefjell" obradjuju problem ograničenja odgovornosti brodarara za teret koji se prevozi u kontenerima. Obje presude su u skladu s rješenjem koje je ovom problemu dano u čl.2, sl.(c) Protokola o izmjenama Konvencije o teretnici od 1924, potpisanom 23.II 1968. (Vysbiska pravila), naime da se granica odgovornosti po jedinici tereta računa prema konteneru ili paleti, ako u teretnici nisu navedene jedinice tereta koje se prevoze kontenerom ili paletom, a da se naprotiv granica odgovornosti računa prema tim jedinicama tereta ako su one u teretnici navedene. U presudi u slučaju "Kulmerland" je američki sud polazio s gledišta ekonomske uloge kontenera u prijevozu, a kanadski sud u slučaju "Tindefjell" više se upirao na precedente u vezi sa značenjem pojma "unit" u kanadskom pravu. Ni jedna ni druga presuda nisu spomenule Vysbiska pravila, što je i razumljivo jer ona kao medjunarodni instrument još nisu stupila na snagu, ali se iz tih presuda vidi da rješenje iz tih pravila odgovara shvaćanju pravne prakse.

E.P.