OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODOVLASNIKA ZA GUBITAK TERETA

COURT OF APPEAL
Presuda od 15. srpnja 1997.
(Brod "River Gurara")
Vijeće: Lord Justice Hirst, Lord Justice Phillips and Lord Justice Mummery

Ograničenje odgovornosti brodovlasnika se ne određuje po broju ukrcanih kontejnera već po broju koleta ili jedinica sadržanih u kontejneru. Ako odredbe u teretnici nalažu drugačije smatraju se bez učinka temeljem članka III. stavka 8. Haških pravila.

Tijekom putovanja iz Afrike u Europu, dana 26. veljače 1989. godine na tuženikovom brodu "River Gurara" došlo je do kvara na pogonskom stroju i brod se nasukao na portugalsku obalu. Odmah nakon nasukanja brod je potonuo. Bilo je ljudskih žrtava, a cjelokupni teret je potonuo.

Većina tereta se nalazila u kontejnerima koje je krcatelj ukrcao prije nego ih je isporučio tuženicima ili njihovim agentima. Teret je ukrcan po U. K. West Africa vrsti teretnice. Po toj vrsti teretnice prijevoz tereta je reguliran pravilima luke ukrcaja koja uključuju Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila i teretnici, iz 1924. godine (Haška pravila).

Članak IV. stavak 5. Haških pravila glasi:

Ni prijevoznik ni brod nisu ni u kom slučaju odgovorni za gubitak ili oštećenje na robi ili u vezi s robom za svotu koja prelazi 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici ili odgovarajućim iznosom u nekoj drugoj valuti, osim ako je krcatelj prirodu ili vrijednost robe naznačio prije ukrcaja i ako je ovo očitovanje bilo unijeto u teretnicu.

Klauzula 9 teretnice predviđa inter alia:

Ako prijevoznik ili netko u njegovo ime nije zapakirao ili popunio kontejner ... (B) usprkos bilo kojoj pravnoj odredbi kontejner će se smatrati paketom ili jedinicom pakiranja čak i ako se upotrebljava za ujedinjavanje roba...

Vlasnici tereta (tužitelji), pokrenuli su postupak pred engleskim Prvostupanjskim sudom - Pomorskim odjelom.

Tuženici su tvrdili da su imali pravo ograničiti svoju odgovornost na "100 funti sterlinga po koletu ili jedinici" po članku IV. stavku 5. Haških pravila. Dokazivali su da iako se u većini teretnica nalazi izraz "kontejner navodno

sadrži" određeni broj jedinica kao što su palete, gajbe, sanduci, kartonske kutije, bale i vreće, kontejner se treba smatrati pojedinčnim paketom u smislu članka IV. stavka 5. Haških pravila. Tuženici se u svojim navodima pozivali i na klauzulu 9 (B) teretnice.

Tužitelji su naveli da je klauzula 9 (B) ništavna po članku III. stavka 8. Haških pravila koji propisuje:

Svaka klauzula ... u ugovoru o prijevozu, kojima se prijevoznik ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s teretom nastalo uslijed nepažnje, krivnje ili neispunjenja dužnosti ili obveza, iz ovog člana, ili kojima je njihova odgovornost umanjena ... bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka.

Sudac prvostupanjskog suda Colman je zaključio da je broj koleta unutar kontejnera osnova za određivanje ograničenja odgovornosti. Držalo se da je jedan od ciljeva ograničenja odgovornosti po Haškim pravilima sprječavanje brodovlasnika u namjeri da stavi u teretnicu klauzule kojima bi se odgovornost ograničila do nesrazmjerno niskih iznosa.

Brodovlasnici su se žalili i spor je dospio pred Žalbeni sud.

U žalbi su naveli da ako priroda i vrijednost tereta unutar kontejnera nije posebno označena, ograničenje odgovornosti bi trebalo vezati uz kontejner. Brodovlasnika bi također trebalo izvjestiti o broju koleta unutar kontejnera tako da on može potvrditi svoju odgovornost. Iz navedenog slijedi da ako su manje jedinice pakiranja sadržane u većim jedinicama pakiranja, odgovarajuća jedinica pakiranja po kojoj se određuje ograničenje odgovornosti je ona veća. Prema tome, u ovom slučaju kontejner je odgovarajuća jedinica pakiranja po kojoj se određuje ograničenje odgovornosti.

Žalbeni sud je odbacio taj argument. Pitanje provjere se nije pojavljivalo još od početka rada na stvaranju Haških pravila. Naime, stavak 3., stavak 4. i stavak 5. članka III. Haških pravila propisuju okolnosti kad brodovlasnik nije u mogućnosti provjeriti broj ukrcanih paketa.

Tužitelji su naveli da je u vrijeme kad je Konvencija zaključena (1924. godine), iznos od 100 funti sterlinga predstavljao realan iznos za prosječnu vrijednost ukrcanog paketa. Primjeniti isti iznos na veliki kontejner bi omogućilo brodovlasniku da ograniči svoju odgovornost na iznose koji bi u usporedbi sa prosječnom vrijednošću ukrcanog paketa bili apsurdno niski.

To je prihvaćeno i žalbeni sud je zaključio da po Haškim pravilima koleta ili jedinice koje su sadržane u kontejneru predstavljaju relevantnu osnovu za određivanje odgovornosti.

(Lloyd's Law Reports, Part 3 (1998) Vol. 1, p.225)

Dino Pinjo, znanstveni novak
Jadranski zavod HAZU