

ОГРАНИЧЕЊЕ ОДГОВОРНОСТИ БРОДАРА ПО ЈЕДИНИЦИ ТЕРЕТА У ПРИЈЕВОЗУ КОНТЕЈНЕРА

Увод

Прије Међународне конвенције за изједначење неких правила о теретници 1924 (Хашка правила) бродар је настојао, поред опћих покушаја ублажавања односно ослобођења своје одговорности, наметањем уговорних клаузула, што више ограничити висину накнаде штете на терету који је превозио. Сврха Конвенције о теретници 1924, била је да компромисно расподијели, уз заштиту узајамних интереса, права и обавеза бродара и корисника пријевоза. Конвенција је тако прописала и ограничење у висини одговорности не допуштајући, међутим, бродару да уговорним клаузулама снизује фиксирани износ. Чл. 4. точ. 5 (у првом ставу) гласио је: „Ни возар ни брод нису ни у ком случају одговорни за губитке или оштећења који су проузрочени на роби или у вези с робом преко износа од 100 фунти стерлинга по колету или јединици терета или одговарајућег износа у некој другој валути, осим ако је крцатељ природу и вриједност робе назначио прије њеног укрцавања и ако је ова изјава унијета у теретницу”.

Израз „по колету или јединици терета” (engl. »per package or unit«) који је служио као основа за израчунавање накнаде изазвао је различите коментаре у теорији и судској пракси у погледу тумачења и опсега примјене.

»Package« (фран. *colis*), односно комад, колето требало би да буде сандук, пакет, врећа, бачва, опћенито омот итд. Међутим, потешкоће настају при дефинирању најмање јединице, односно стандарда обухваћеног појмом »package«. Исто тако, спорно би могло бити мора ли терет који се третира као »package« да буде потпуно пакиран (амбалажиран).

Ријечи „јединица терета” (»unit«, франц. »unité«) проузроковале су још више проблема у покушају да их се практички интерпретира. Чини се да је најприхватљивије тумачење да се појам „јединице” односи на терет у расутом стању, ако вриједност робе није наведена у теретници ⁽¹⁾.

(1) В. пресуду Апелационог суда Фиренце од 1. VII 1964 (*American Export Lines Inc. с/а FIAT*), Упоредно поморско право и поморска купопродаја, бр. 28/1965, стр. 61; у пресуди се каже да према Конвенцији о теретници 1924, кратко приказујући повијест редакције чл. 4, точ. 5, бродар првенствено одговара по колету, а по јединици само ако је терет у расутом стању. Усп. пресуду талијанског Касационог суда од 24. VI 1968 (*Fait с/а American Export Isbrandtsen Lines*), Упоредно поморско право и поморска купопродаја, бр. 39/1968, стр. 58

Законски прописи неких држава који се ослоњају на Конвенцију о теретници, у жељи да се јасније изразе и отклоне евентуалне дилеме, употребљавају у односу на конвенцијски текст нешто измијењене изразе, што је изазвало даље коментаре о досегу, сврсисходности и практичној примјени полазне основе за израчунавање одговорности бродара у конкретним ситуацијама. Тако се, на примјер, амерички Закон о пријевозу робе морем 1936. (An Act Relating to the Carriage of Goods by Sea — COGSA) служи изразом »package... or in case of goods not shipped in packages, percontary freight unit...« (2) (чл. 4, точ. 5), а талијански Законик о пловидби 1942. у чл. 423, ст. 1. говори само о „јединици терета“ (»per ciascuna unità di carico«). Наш Закон о уговорима о искоришћавању поморских бродова у чл. 56. ст. 2. истиче: „Под јединицом терета из претходног става разумијева се колето или комад, односно метарска тона или кубни метар у случајевима, кад се возарина израчунава према тежини односно запремини, уколико у промету није уобичајено израчунавање возарине према другој јединици терета“. Без обзира на одређене дилеме које би се могле појавити због формулације текста, мислимо да би телеолошко тумачење било слиједехе: као јединица терета сматра се колето или комад ако је ријеч о таквој роби; ако је, пак, роба у расутом стању, тада ће као јединица терета служити метарска тона или кубни метар, односно она јединица мјере на темељу које су странке уговориле плаћање возарине. У Нацрту нашег Закона о поморској и унутрашњој пловидби (Савезна скупштина, 1972), у сврху да се убудуће уклоне евентуалне несугласице у тумачењу, у чл. 644, ст. 3. каже се: „Под јединицом терета у смислу става 1. овог члана разумијева се колето или комад, а код терета у расутом стању метарска тона или кубни метар односно друга мјера према томе на темељу које јединице мјере је возарина уговорена. Ако возарина није уговорена по јединици мјере, за расути терет под јединицом мјере подразумијева се јединица мјере на темељу које се уобичајено уговара возарина у мјесту укрцаја.“

Развој контејнеризације и нови проблеми у примјени ограничења одговорности бродара

Појава контејнера, односно снажни развој контејнеризације у савременом поморском промету још је више распирио расправе о одговарајућој примјени сустава ограничења одговорности бродара темељеног на појму комада (колета) односно јединице терета. Јасно је да су редактори Конвенције из 1924. колете и комаде замишљали у величинама и стандардима тадашњег времена. Дословно и неизмијењено тумачење хтијења и намјера ондашњих састављача могло би, у увјетима данашње контејнеризације, у савременој контејнерској техници, довести до неоправданих рјешења за кориснике пријевоза. Може ли се сваки контејнер без обзира на просторне капацитете, величину, тежину, на конкретни садржај робе у њему и на вриједност (нпр. већи број сандука разне робе или једне врсте робе у контејнеру) третирати као комад (»package«), односно као јединица терета у

(2) „комад (колето) ... или у случају да роба није укрцана у комаду (колету), према уобичајеној јединици возарине...“

смислу садржаја Конвенције о теретници из 1924? У пракси су се појављивали случајеви које је требало рјешавати (3). Уочило се да би се формулација чл. 4, точ. 5. Конвенције о теретници из 1924. уз укључени појам комада (колета, раскаге) као јединице терета могла убудуће примењивати само на јединице које не представљају контејнере, палете и друге модерне направе за групирање (скупљање) робе, којима је сврха да као механичка помагала што више убрзају трговачке операције, уштеде трошкове манипулације с теретом и терет што мање изложе ризицима крађе, лома, влаге, мора итд. (4).

Било је неопходно потребно при пријевозу контејнера регулисати на специфичан начин материју ограничења висине одговорности бродара по јединици терета. Конвенција о теретници 1924. подвргнута је ревизији. Протокол о измјени Међународне конвенције за изједначење неких правила о теретници 1924, потписан у Брислу 28. II 1968. (тзв. Visbyska правила) унио је нове одредбе о пријевозу контејнера али је успут измијенио и чл. 4, точ. 5. Конвенције из 1924. Наиме, опћенито је повишена граница одговорности а уведена је и алтернативна могућност ограничења по килограму бруто-тежине изгубљене или оштећене робе. Формулација чл. 2 а Протокола јесте слиједећа: „Осим у случају ако је крцатељ назначио врсту и вриједност робе прије њеног укрцаја, па је та изјава унијета у теретницу, ни возар ни брод неће никако бити одговорни за губитак или оштећење робе или у вези с том робом за износ већи од 10.000 франака (5) по колету или јединици терета или 30 франака по килограму бруто-тежине изгубљене или оштећене робе, с тим да се примењује гранични износ који је виши”. У оквиру тих износа Протокол је у одвојеном ставу (чл. 2 ц) на посебан начин регулирао актуалну проблематику ограничења одговорности бродара при пријевозу контејнера.

*Осврт на одредбе Протокола у случају пријевоза контејнера
(тзв. »container clause«)*

У чл. 2 ц Протокола односно у чл. 4, точ. 5 ц Протоколом измијењене Конвенције о теретници наводи се: „Када се употреби контејнер, палета или које друго слично средство за групирање робе, свако колето или јединица за које је у теретници назначено да су укључени у то средство сматрат ће се као једно колето или једна јединица у смислу овог става (точке). Иначе, то средство за групирање сматрат ће се као једно колето или јединица”.

(3) В. нпр. пресуду Апелационог суда, суда Фиренце 1964, о. ц. Поближе, такобер, Иве Кисић, Ограничење бродареве одговорности по јединици терета, Међународни транспорт, бр.8-9/1965, стр. 25.

(4) О техничким, економским и правним проблемима контејнеризације в. поближе Иво Грабовац, Неки правни проблеми пријевоза терета у специјализираним бродовима контејнерима и у »Lash« и »Seabee« бродовима, Зборник радова Правног факултета у Сплиту, бр. IX/1972, стр. 31.

(5) Као франак узима се јединица која се састоји од 65,5 милиграма злата финоће 900/1000 (златни франк односно Poincaré frank).

Ово је прилично једноставна метода при процјени ограничења одговорности у случају све чешћих пријезова контејнерима. Наиме, релативно је лако у теретници која представља робу која се превози контејнерима, палетама и сл. запазити односи или се ознака једино на контејнер или се декларирају појединачно колета или јединице укључене у то средство за сабирање (групирање). О томе да ли теретница довољно прецизно индивидуализира робу у контејнеру зависи граница одговорности. Ако теретница једноставно садржи ознаку „један контејнер“, накнада ће се лимитирати до износа од 10.000 П. франака, јер се у том случају контејнер сматра јединицом. Ако би, на примјер, теретница садржавала клаузулу „један контејнер од 6 m³“, максимална накнада била би 60.000 П. франака, јер је тада 1 m³ једна јединица. Ако би ознака у теретници пак гласила „један контејнер од 1580 кг“, крајња граница одговорности била би 30 П. франака \times 1580 = 47.000 П. франака. Ако би клаузула у теретници примјерице гласила „један контејнер који садржи 7 сандука и 4 вреће“, требало би узети као јединице $7 + 4 = 11$ и контејнер као посебну јединицу што све укупно представља 12 јединица (12×10.000 П. франака) ⁽⁶⁾.

Велика Британија је прихватила одредбе Протокола и измијенила 1971. одговарајуће норме свог Закона о пријезову робе морем (Carriage of Goods by Sea Act, 1971 — COGSA).

Рјешење из Протокола у односу на контејнере садржи и наш Нацрт Закона о поморској и унутрашњој пловидби (чл. 644, ст. 4), али се претходно не користи алтернативом одређене своте по килограму изгубљеног или оштећеног терета.

У Француској према посебној Уредби о утврђивању ограничења одговорности поморског возара из 1967. (а у вези с чл. 28. Закона о бродарским уговорима и о уговорима о поморским пријезовима 1966) бродар не одговара у случају губитка или оштећења робе за износ виши од 2.000 франака по колету или јединици. Истиче се да овакав сјустав, ограничење предвиђено једним износом, може довести до неоправданих резултата у односу на контејнере који су различитих величина и димензија. Стога постоје у Француској приједлози да се сјустав ограничења комплетира и комбинира (с килограмом као јединицом терета) као и у Протоколу о измјени Конвенције о теретници ⁽⁷⁾.

Сматрамо да је комбинација с килограмима прихватљива и у нашем будућем пловидбеном законнику.

Сувремене дилеме

Још 1967. Апелациони суд САД (2. округ) у спору Standard Electrica, S.A. с/а Hamburg Südamerikanische Dampschiffahrts-Gesellschaft пресудио је да ријеч »package« обухваћа палете а не и сандуке који су се налазили у палети, јер су се само палете спомињале у исправама. Занимљиво је у тој пресуди истаћи мишљење односно одвојени *votum* једног судца. Он је

(6) René Rodière, *Traité general de droit maritime*, II Paris, 1968, стр. 421.

(7) Rodière, *о.с.* стр. 305.

нагласио да палета која није са свих страна затворена није »package«, него су то сандуци; истакао је такође да је намјера COGSA била појачати одговорност бродара (8).

Проблематика одређивања јединице терета када су у контејнерима мањи комади терета актуална је и након Протокола, односно тамо гдје се Протокол не примењује.

У Сједињеним Америчким Државама је, на примјер, Апелациони суд 2. округа (у којем има највише поморских спорова у САД) у спору *Leathers Best c/a SS Mormaclynx 1971*, примењујући COGSA 1936, у одлуци истакао да се као »package« сматра свака од 99 љепенки терета укрцаног у метални контејнер; према томе, контејнер није »package«. Суд је образложио темељио на простој чињеници да су законски прописи хтјели заштити корисника пријезова, односно не допустити бродару да *de facto* избјегне одговорност. Суд је надаље констатирао да је законодавац намјеравао (још 1936 — прије контејнеризације) под појмом »package« укључити љепенке и друге сандуке у које крцатељ пакира робу, а никако велике металне контејнере који су као средства за лакше и економичније укрцавање и слагање терета функционално дио брода (9).

Међутим, једна пресуда Округног суда САД 2. округа 1972. (*Royal Typewriter c/a M/V Kulmerland*) ријешила је спор на супротним основама. Према стајалишту те пресуде метални контејнер сматра се јединицом терета а не љепенке у њему, што је наравно довело до знатног снижења своте одговорности бродара. Суд је констатирао да су, у односу на случај *Leathers Best*, постојале чињеничне разлике које су утјецале на овакав став. Наиме, у спору *Royal Typewriter c/a Kulmerland*, за разлику од *Leathers Besta*, у теретници нису биле означене љепенке сложене у контејнеру; затим, у случају *Kulmerland* контејнер је прибавио представник крцатеља (*Shipper's Forwarder*), а у случају *Leathers Best* агент бродара; коначно, у *Kulmerlandу* употребљени контејнер био је неуобичајених димензија.

Амерички писац Сејмур Симон (*Seymour Simon*) критички се осврће на стајалиште суда у случају *Kulmerland*. Он се посебице задржава на једној, по оцјени суда, од одлучних околности који су утјецале на одлуку да се контејнер третира као јединица терета. У теретници је, наиме, била испуштена ознака о броју комада у контејнеру! Писац сматра да је податак о количини релевантан само у класичних (конвенционалних) терета, гдје бродар може и мора провјерити број на пријевоз предатих комада; издавање теретнице од стране бродара тада је *prima facie* доказ о наведеном броју комада. Међутим, када су комади у контејнеру а контејнер затворен и запечаћен (као што је то уобичајено), бродар не треба, неће, односно не може провјеравати број комада. Према Хашким правилима и COGSA (чл. 3. точ. 3 ц односно чл. 1303, 3 ц) бродар није дужан унијети

(8) *Lloyd's List Law Report*, 1967, vol. 2, part. 4, стр. 193; в. такође Упоредно поморско право и поморска купопродаја, бр. 35/1967, стр. 61.

(9) Поболиже о ставу да је контејнер саставни дио брода, односно о могућим реперкусијама и критички таква става Зоран Д. Радовић: Неки видови превоза робе у великим једнообразним јединицама — садржачима (контејнерима), Југословенска ревија за међународно право, бр. 3/1968, стр. 325—327; такође Грабовач, о. с., стр. 35—36.

(state or show) у теретницу било какве податке о количини или тежини ако није имао разумна средства за провјеру. Како у затвореном преданом контејнеру број комада није могуће провјеравати, податак о евентуалном броју комада од стране крцатеља није prima facie евиденце о броју комада. Према томе, каже Симон, количина контејнерских комада (колета) у теретници нема законског значења. Требало би стога доказима утврдити и број комада сложених у контејнер. Истиче, осим тога, да се возарински став редовито заснива на нарави робе, односно на тежини или запремини контејнера, а не на броју комада. Наглашава, такођер, да бродар коначно одлучује при издавању које ће податке у теретници унијети (усп. чл. 3, точ.3. и 5. Хашких правила, односно исти члан COGSA који се цитира и као чл. 1303, 3/5). Пита се Симон како би Окружни суд поступио да је у једном случају бродар, рецимо, прецртао пружене му податке о броју комада. Позива се и на начела законитости и једнакости (legal and equitable principles) у примјени COGSA. Наводи разлоге због којих би биле ирелевантне за овај спор (Кулмерланд) и остале двије околности које је суд презентирао (тко је прибавио контејнер и о каквом је контејнеру ријеч) (10).

Трговачки суд Хавра (Tribunal de Commerce du Havre) у спору Jean Sarkis с/а Capitane dur »Ponte-Marin« 1972. пресудио је, имајући за цијело у виду и рјешење из Протокола, да је у сврху ограничења одговорности бродара контејнер јединица (колето, комад, colis), када теретница не индивидуализира картонске кутије садржане у контејнеру; при томе не смије се водити рачуна о подацима запремине или тежине наведеним у теретници (11).

Спорно је питање може ли бродар, када крцатељ у теретници наброји комаде, колете смјештене у контејнеру, реагирати због повећане одговорности повишењем возаринског става. Бродари се иначе радо позивају на чл. 4, точ. 5. Конвенције о теретници 1924. повисујући возарину или одређујући возарину ad valorem у случајевима када би крцатељи користили опцију уношењем у теретницу вриједности робе („осим ако...”, тзв. »unless clause«). Данашња пракса, како се тврди, не би се могла ослањати на стриктном тумачењу формулације цит. члана (12). Данашње бродареве комбинације с возаринским ставом ad valorem (13) на декларирану вриједност робе (14) вјеројатно вуку своје поријекло од постојеће америчке праксе и некадашњег тумачења Harter Acta 1893. Америчка је делегација на Конференцији 1924. стога могла претпоставити да одговарајућа формулација Хашких правила прешутно допушта наставак такве праксе. У сваком случају у теорији остаје спорно то бродарево право, тим више што

(10) Детаљније Seymour Simon, Latest Developments in the Law of Shipping Containers, Journal of Maritime Law and Commerce, 1973, vol. 4 No 3, стр. 441—449.

(11) Le Droit Maritime Français, бр. 284/1972, стр. 497—501; в. кратки коментар Ј. Ф. у поводу те пресуде, стр. 501.

(12) John L. DeGurse, The »Container Clause in Article 4 (5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules, Journal of Maritime Law and Commerce, 1970, vol. 2 No 1, стр. 133.

(13) Постоје разни начини таква израчунавања, в. DeGurse, о. с., стр. 135.

(14) Код превисоких возаринских ставова крцатељи би радије посебном полицом осигуравали вриједност коју нису декларирали, јер би им то економски одговарало (DeGurse, о. с., стр. 135—136).

ad valorem возарина може угрозити интересе крцатеља у чију заштиту су Хашка правила и донесена (15). Законитост такве праксе до данас није рашишћена, па је расправа о том проблему стално актуелна (16).

У вријеме припремних радова за измјену Хашких правила било је приједлога да се не оперира више појмом »раскаге« односно јединицом терета, него да се ограничење одговорности заснива на тежини (на јединици тежине). Поттицај за такве приједлоге били су снажна контејнерска експанзија и специфични увјети пријезова контејнерима (САД), односно тежња изједначења сјустава ограничења одговорности свих возара судионика у пријезову (мјешовити пријезов) у складу с рјешењима о ограничењу у копненом и зрачном пријезову (17), што такођер одговара савременом типу транспорта (Норвешка). Након расправе пронашло се компромисно рјешење (10.000 Poincaré франака по јединици односно 30 тих франака по килограму). Међутим, начин израчунавања на темељу тежине, с релативно скромном свотом за килограм изгубљене или оштећене робе, не би могао пружити ни приближно одговарајуће задовољење интереса корисника пријезова када би се превозили предмети у контејнеру релативно мање тежине а веће вриједности, који би могли представљати јединицу терета (18).

Стога се приступило редигирању тзв. »container clause« (чл. 4, точ. 5п). У првој верзији својом формулацијом, *mutatis mutandis*, клаузула је у случају набрајања колета у контејнеру (када се у ствари повећавала бродарева одговорност) подсећала на стилизацију паралелне »unless clause« (чл. 4, точ. 5а) у ситуацији када се декларирала вриједност робе. Касније је измијењена стилизација на начин како нам је позната у дефинитивном тексту Протокола.

Није ли измјена стилизације у данашњем тексту Протокола знак да се хтјело, барем *implicite*, спријечити бродар да се служи *ad valorem* сјуставом при одређивању возарине у случају набрајања у теретници колета у контејнеру? Међутим, било какав одређени закључак не би се темељио на чврстим формалноправним ни стварним критеријима који би служили просуђивању овог проблема. Стварна намјера редактора није видљива ни из самог текста, а одређене противурјечности у тумачењу односно становита неслагања чини се да су се испољавала на Конференцији 1968. у изјавама предсједника одговарајућих комисија и ставова неких делегација (19). Реално је констатирати да је и након Протокола про-

(15) Неки опет, оправдавајући такву праксу, истичу, да су Хашка правила донесена у сврху очувања заједничког интереса бродара и корисника пријезова.

(16) Гасправља се имајући у виду и даље измјене Хашких правила.

(17) Према Међународној конвенцији о пријезову робе на жељезници (ЦИМ) 1970. возар по чл. 31 § 1. не одговара за износ већи од 50 франака по килограму бруто тежине која мања (један златни франак износи 10/31 грама тежине и 0,900 финоће). Према Конвенцији о уговору за међународни пријезов робе Цестом (ЦИП) 1966. у чл. 23, ст. 3. накнада штете коју догује цестовни возар не може прећи 25 франака (златни франци као и код жељезничког пријезова) по килограму бруто тежине изгубљене или оштећене робе. Према Конвенцији о изједначењу неких правила о међународном пријезову зраком, Варишава, 1929 (с каснијим измјенама: Хашки протокол 1955. и Гватемалски протокол 1971) у чл. 22. ст. 2. прописује се ограничење одговорности за робу од 250 Poincaré франака по килограму.

(18) DeGurse, о. с., стр. 138—139.

(19) DeGurse, о. с., стр. 141—144.

блем остао отворен како у пријевозу конвенционалног терета тако и у пријевозу контејнера, односно није тешко наслутити да се — у констелацији сложених економских односа у промету робе морем и дивергентних интереса партнера — није ни намјеравало конвенцијом разријешити ово осјетљиво питање. Наравно, тиме је саломонски избјегнуто регулирање овог проблема, али с друге стране једна спорна ситуација није унификацијским актом ријешена.

Ако би бродар захтијевао вишу возарину за набројене колете садржане у контејнеру, крцатељ би могао бити у недоумици како поступати. У пракси би крцатељ могао одустати од намјере да наброји у теретници колете садржане у контејнеру ако му за узврат повишени возарински став не би економски одговарао. Међутим, испуштањем набрајања контејнер би се у случају штете сматрао јединицом терета («package»). И у претпоставци да се користи сјустав јединице тежине — а с обзиром на чињеницу да је изражена вриједност по тежини у Протоколу знатно нижа од одговарајућих износа у копненим конвенцијама и у зракопловној конвенцији — лимит бродареве одговорности могао би бити неразмјерно и неоправдано низак. А *contrario*, већа би возарина боље штитила интересе корисника пријевоза у случају губитка или оштећења терета. У вртлогу таквих дилема, оцјена интереса и распореда права и дужности судионика у потхвату, могла би се назријети и основна сврха Конвенције: компромисно регулирање односа бродара и корисника пријевоза.

Морало би се размислити како убудуће превладати становите потешкоће у примјени Конвенције о теретници односно Протокола. Један од путоказа можда би био и покушај поједностављена сјустава ограничења одговорности бродара ослањањем само на јединицу тежине (по бруто килограму) уз одређивање одговарајућег реалног износа по тој јединици

Закључак

Несумњиво је да Протокол 1968. значи корак напријед у тежњи да се проблематика ограничења одговорности регулира на узајамно прихватљив начин у савременим увјетима пријевоза терета морем. Међутим, преостаје да се размишља и о отклањању становитих апорема убудуће. Крцатељева одлука о уношењу или о испуштању у теретници назнаке о броју комада у контејнеру одлучујућа је али и осјетљива граница више или ниже одговорности бродара. Свакако се при томе мора водити рачуна и о понашању и положају бродара чија одговорност може бити зависна и о томе је ли сам пакирао и слагао робу у контејнеру, односно је ли могао провјеравати садржину контејнера⁽²⁰⁾. Ако нема назнаке у теретници о броју комада у контејнеру велико је питање да ли ће и алтернативна основа ограничења (јединица тежине) моћи барем приближно накнадити штету коју је претрпио корисник пријевоза. То би било могуће ако би износ ограничења по јединици тежине био виши. Требало би свакако размислити би ли прихваћање јединице тежине (уз фиксирање реал-

(20) Поближе Грабовач, о. с., стр. 34—35.

не вриједности) као једине основе ограничења одговорности бродара ублажило или отклонило потешкоће које се у практичној примјени испољавају. Будућој конвенцији о мјешовитом пријевозу, односно о мјешовитом пријевозу контејнера јединствени сјустав ограничења одговорности по јединици тежине олакшао би барем у том погледу универзалнију примјену.

Др Иво Грабовац

РЕЗЈУМЕ

Ограничение ответственности перевозчика по единице веса при перевозке контейнера

Международная конвенция по согласованию некоторых положений о коносаментх 1924 года в ст. 4 п. 5 установила ограничение размера ответственности праковщика, не позволяя ему оговоркой в договоре морской перевозки уменьшать установленную сумму. Выражение „пощучно или единица груза” (англ. »per package or unit«) служившее в качестве основания для расчета вознаграждения, вызвало в теории и в судебной практике разные комментарии в толковании и распространении применения.

С появлением в современном морском транспорте контејнеров и с развитием перевозок в контејнерах, еше в большей степени разгорелся спор об адекватном применении правил ограничения ответственности перевозчика, основывающейся на понятиях место или единица груза. Конвенция о коносаментх 1924 г. была изменена Протоколом в 1968 г. Протокол подверг изменению и ст. 4 п. 5 Конвенции о коносаментх 1924 г. (была поднята граница ответственности и введена альтернативная возможность ограничения по килограмму веса брутто утерянного или поврежденного товара). В отдельном абзаце Протокол в особом порядке регулировал актуальную проблематику ограничения ответственности фрактовщика при приеме контејнеров. В Протоколе указывается (ст. 2 Протокола или же ст. 4 п. 5 измененной Протоколом Конвенции о коносаментх), что в случаях употребления контејнеров, палет или другой тары для совместного помещения груза, каждое место, внесенное в коносамент в данную тару рассматривается в качестве одного грузового места или одной единицы, т.е. каждая тара будет рассматриваться как одно место или единица.

Нет сомнений, что Протокол 1968 г. означает шаг вперед, желая проблематику ограничения ответственности урегулировать в обобщенном емалимом порядке в согласности с современными условиями морского транспорта. Однако, следует задуматься и над отклонением собственных затруднений в будущем. Решение фрактователя о внесении в коносамент или о неупоминании в нем указаний о числе мест в контејнере является решающим для определения размера ответственности фрактовщика. При этом, конечно, следует учитывать, что ответственность перевозчика может зависеть и от того, кто упаковывал и укладывал груз в контејнеры и мог ли перевозчик проверять их содержание. Если в коносаменте нет указаний о числе мест в контејнере, тогда весьма галательным будет, что альтернативное основание ограничения (единица веса) сможет хотя бы приблизительно возместить понесенный грузоотправителем убыток. Это было бы возможным, если бы размер ограничения по единице веса был увеличен. Следовало бы безусловно задуматься над тем, что сможет ли принятие единицы веса (с указанием реальной стоимости) в качестве

единственного основания ограничения ответственности фраговщика, смягчить или отклонить появляющиеся на практике затруднения. Единственные правила ограничения ответственности по единице веса облегчили бы будущей Конвенции о смешанных перевозках или же о смешанных перевозках контейнеров более универсальное применение, хотя бы в этом вопросе.

SUMMARY

Limitation of responsibility of navigators per unit of cargo in the transport of containers

International convention for levelling of some regulations for cargo from 1924. in the article 4. passage 5. prescribed a limit for the responsibility of navigators not allowing them to lower the fixed amount by contractual stipulations. Expression per package or unit, which served as bases for calculations of reparations, provoked different coments in theory and in court practice about interpretation and level of application.

Appearance of containers, and their large use in contemporary maritime traffic even more intensified disputes about adequate application of limited responsibility of mariners based on the principle per package or unit. Convention about cargo from 1924. was changed with the Protocole from 1968. Protocole changed article 4. passage 5. of the Convention on cargo from 1924 (level of responsibility was generally increased, also alternative possibility was introduced of possibility of limitation per kilogram gross weight of the lost or damaged goods). In a separate passage Protocole regulated in a special way the current problem of limitation of responsibility of navigators for the transport of containers. It is stated in the Protocole (article 2 c of the Protocole or article 4 passage 5 c of the changed Convention on cargo) that in case that container is beeing used, palettee or any other mean that is being used to group the goods, every package or unit marked in the cargo and included in that mean will be consideren as one package or unit. The mean for grooping will be considered as one package or unit.

There is no doubt that the Protocole from 1968. represents a step forward in the efforts to regulate in an acceptable way in contemporary conditions of transportation the limitation of responsibility. However, there is to be thought about eliminating difficultiies in future. Embarkers decision whether to include or leave out in the cargo list specifications about the number of pieces in the container is decisive, but is a delicate border of greater or lower responsibility of navigators. It is necessary to consider conduct and position of mariners whose responsibility may depend on whether he himself has packed and loaded the goods, whether he had the possibility of checking contents of the container. If there is no specification in the cargo list on the number of pieces it is a question whethet the alternative basis of limitation (per unit) could even approximately compensate the damage. That would be possible if the amount of limitation per unit was greater. It is necessary to analise whether acceptance of unit of weight (with precisions on actual value) as only basis of limitation of responsibility of navigators, would alleviate or eliminate difficultiies which appear in practical application. To the future convention of mixed transports, of mixed transportation of containers. uniform contents of limitation of responsibility per unit of weight would marke easier, at least in that was universal application.

La limitation de la responsabilité du navigateur par unité de charge dans le transport des containers

La Convention internationale de l'unification de certaines règles sur la feuille de route de 1924 a prescrit dans son article 4, paragraphe 5, la limitation dans le degré de la responsabilité du navigateur, ne lui permettant pas de diminuer par les clauses contractuelles le montant fixé. L'expression »par colis ou unité de charge« (en anglais »per package or unit«) qui servait de base pour la calcul de la compensation a provoqué des commentaires différents dans la pratique et dans la jurisprudence en ce qui concerne l'interprétation et la sphère d'application.

L'apparition des containers, c'est-à-dire le développement intense de l'utilisation des containers dans le transport maritime contemporain a enflammé encore plus les débats sur l'application adéquate du système de la limitation de la responsabilité du navigateur basé sur la notion de colis c'est-à-dire de l'unité de charge. La Convention sur la feuille de route de 1924 a été modifiée par le Protocole de 1968. Le Protocole a modifié aussi l'article 4, le paragraphe 5, de la Convention sur la feuille de route de 1924 (en effet, généralement la limite de la responsabilité a été relevée et la possibilité alternative a été introduite de la limitation par kilogramme du poids brut de la marchandise perdue ou endommagée). Dans une partie séparée le Protocole a réglé d'une manière particulière la problématique actuelle de la responsabilité du navigateur à l'occasion du transport par containers. Dans le Protocole il est indiqué (article 2 c du Protocole c'est-à-dire article 4 paragraphe 5 de la Convention sur la feuille de route modifié par le Protocole) que dans le cas qu'on utilise le container, la palette ou un autre moyen analogue pour le groupement des marchandises, chaque colis ou unité pour lequel il est indiqué dans la feuille de route qu'ils sont inclus dans ce moyen seront considérés comme un colis ou une unité. Par ailleurs, ce moyen pour le groupement sera considéré comme un colis ou une unité.

Il est incontestable que le Protocole de 1968 signifie un progrès dans la tendance qui a pour but que la problématique de la responsabilité soit réglée d'une manière réciproquement acceptable dans les conditions contemporaines du transport des charges par mer. Cependant, l'élimination des difficultés constantes dans l'avenir reste toujours une question sur laquelle il faut réfléchir. La décision du chargeur de mentionner ou d'omettre d'insérer dans la feuille de route les indications sur le nombre des colis dans le container est la limite décisive mais aussi sensible de la responsabilité plus ou moins grande du navigateur. Il faut certainement tenir compte aussi, à ce propos, du comportement et de la position du navigateur dont la responsabilité peut dépendre de même du fait si c'est lui-même qui a emballé et rangé la marchandise dans le container, c'est-à-dire s'il a pu vérifier le contenu du container. S'il n'y a pas d'indication dans la feuille de route sur le nombre de colis dans le container, la question importante se pose si la base alternative de la limitation (l'unité de poids) pourra au moins approximativement compenser le dommage subi par le bénéficiaire du transport. Cela serait possible si le degré de la limitation par unité de poids était plus élevé. Evidemment, il faudrait réfléchir sur la question si l'adoption de l'unité de poids (en fixant les valeurs réelles) en tant que base unique de la limitation de la responsabilité du navigateur atténuerait ou éliminerait les difficultés qui se présentent dans l'application pratique. A la future convention sur le transport mixte, c'est-à-dire sur le transport mixte des containers, un système uniforme de la limitation de la responsabilité par unité de poids faciliterait, du moins sous ce rapport-là, une application plus universelle.