

## TKO JE PRIJEVOZNIK PREMA KANADSKOM PRAVU: NARUČITELJ ILI VLASNIK BRODA?

Canada, Federal Court, Trial Division  
Presuda No T-2403-81 od 20. svibnja 1997.

Union Carbide Co.

v.

Fednav Ltd.

(Brod "Hudson Bay")

*Kada nema izričito preuzete obveze naručitelja da izvrši prijevoz, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, te da zapovjednik i naručitelj izdaju i potpisuju teretnice u ime i za račun brodovlasnika. Jedini izuzetak postoji u slučaju kad se prema okolnostima slučaja nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj preuzeo na sebe obvezu izvršenja prijevoza.*

Tužitelji su krcatelj i primatelj tereta sintetičkog ljepila ukrcanog u Montrealu, a predanog u Bangkoku i Manili. Teret je ukrcan na brod "Hudson Bay" prema teretnici datiranoj 5. siječnja 1979. Tužitelj Union Carbide je bio krcatelj tereta.

Primatelj su bili kupci na temelju c.i.f. Bangkok i c.i.f. Manila uvjeta. Union Carbide je zaključio ugovor o prijevozu s Federal Commerce na temelju zaključnice (*booking note*). Prema klauzuli 2 te zaključnice, Federal Commerce je preuzeo obvezu da osigura prostor za teret Union Carbide-a na jednom ili dva broda koji će biti naknadno imenovani. Dana 30. listopada 1978. godine Federal Commerce je imenovao brod "Hudson Bay", liberijskog vlasnika Bona Maritime, kojega je Federal Commerce uzeo u *time charter* na temelju New York Produce Exchange (NYPE) uvjeta. Teret je predan Federal Commerce-u u luci Montreal u periodu između 1. studenog i 12. prosinca 1978. Ukrcaj tereta završen je 5. siječnja 1979. godine, kada su izdane teretnice. Na prednjoj strani teretnice, u gornjem desnom uglu, bilo je sadržano ime Federal Commerce and Navigation Ltd. (Fednav) s adresom u Montrealu. Teretnice su bile izdane i potpisane od strane Federal Commerce "kao agent po ovlaštenju zapovjetnika" (*by authority of master as agent only*). Klauzula 2 teretnice sadržavala je odredbu prema kojoj je ugovor sadržan u teretnici sklopljen između krcatelja i brodovlasnika imenovanog u teretnici.

Teret je predan primateljima oštećen i tužitelji su podnijeli tužbu protiv Fednav Ltd. zahtijevajući naknadu štete. Brodovlasnik, Bona Maritime, bio je naveden u tužbi kao tuženi, ali mu tužba nikada nije bila predana i u postupku pred sudom nije figurirao kao stranka u sporu.

Sporna pitanja u ovom slučaju su bila: je li Union Carbide bio ovlašten pojaviti se kao tužitelj; je li Fednav bio odgovoran kao prijevoznik; je li Fednav bio odgovoran za loše slaganje tereta i jesu li tužitelji dokazali štetu. Ovaj komentar bit će ograničen na centralno pitanje u ovom slučaju, a to je je li Fednav bio ugovorno odgovoran kao prijevoznik.

Prilikom odlučivanja, sud se oslanjao na odluke Vrhovnog suda Kanade u slučajevima *Paterson Steamship Limited v. Aluminum Company of Canada Limited*<sup>1</sup> i *Aris Steamship Co. Inc. v. Associated Metals and Minerals Corporation*<sup>2</sup>, gdje se također radilo o ugovorima o *time charter-u* zaključenima na temelju NYPE uvjeta. U ova dva slučaja Vrhovni sud je zauzeo stajalište da, kada nema izričito preuzete obaveze naručitelja broda da izvrši prijevoz, smatra se da je prijevoznik brodovlasnik, te da zapovjednik i naručitelj broda izdaju i potpisuju teretnice u njegovo ime i za njegov račun. Jedini izuzetak postoji u slučaju kada se prema okolnostima slučaja nedvojbeno može zaključiti da je naručitelj broda preuzeo na sebe obvezu da izvrši prijevoz tereta.

U konkretnom slučaju, sud je zauzeo stav da Federal Commerce nije preuzeo takvu obvezu. Prema mišljenju suda zaključnica nije sadržavala obvezu da Federal Commerce izvrši prijevoz, jer je klauzula 1 zaključnice samo predviđala obvezu rezerviranja prostora za teret Union Carbide-a. Sud je također zauzeo stajalište da je Federal Commerce izdao teretnice kao agent po ovlaštenju zapovjednika u skladu s klauzulom 8 *charter party-ja*. Sud se pozvao na slučaj *The Rewia*<sup>3</sup>, kako bi podupro svoj stav da čak i da Federal Commerce kao naručitelj nije dobio ovlaštenje od zapovjednika da potpiše teretnice, smatra se da je zapovjednik prešutno dao takvo ovlaštenje, ako je, znajući za postojanje teretnice, pristao izvršiti prijevoz tereta. Ključni dokaz da Fednav Commerce nije djelovao kao prijevoznik, prema mišljenju suda, nalazi se u klauzuli 2 teretnice. To je klauzula o identitetu prijevoznika (*demise clause*) kojom je predviđeno da su stranke ugovora o prijevozu sadržanom u teretnici vlasnik tereta i brodovlasnik.

Sud je zaključio da, usprkos tome što je Federal Commerce naveden kao prijevoznik u teretnici, na temelju tumačenja ugovora o prijevozu u njegovoj cjelovitosti, prijevoznik nije Federal Commerce, već je to osoba s kojom je ugovor o prijevozu zaključen. Sud je zauzeo stajalište da je prema sadržaju klauzule 2 teretnice, ta osoba vlasnik broda na kojem je teret bio ukrcan.

Sud je odbio argument tužitelja da su brodovlasnik i Federal Commerce solidarno odgovorni kao prijevoznici. Tužitelji su tvrdili da brodovlasnik

<sup>1</sup> (1951) S.C.R. 852.

<sup>2</sup> (1980) AMC 2288.

<sup>3</sup> (1991) 2 Lloyd's Rep. 325 (C.A.).

treba biti odgovoran kao prijevoznik, budući da je Federal Commerce izdao teretnice po ovlaštenju brodovlasnika, dok je Federal Commerce također prijevoznik na temelju sadržaja zaključnice i činjenice da je Federal Commerce izdao teretnice. Argumenti tužitelja bili su inspirirani teorijom poznatog kanadskog profesora Tetleyja prema kojoj se, kada se teret prevozi brodom koji se nalazi pod *time charter-om*, radi o jednoj vrsti zajedničkog pothvata (*joint venture*) između naručitelja i brodovlasnika, te, prema tome, oni trebaju biti solidarno odgovorni kao prijevoznici za izvršenje prijevoza. Sud je kao primjer takvog stajališta naveo nedavnu presudu istog suda u slučaju *Canastrand Industries Ltd. v. Ship "Lara S"*, koji je prihvatio stajalište prof. Tetleyja. Sud se u ovom slučaju nije suglasio s tim stajalištem, jer bi to bilo u suprotnosti s presudama Vrhovnog suda u *Paterson Steamships* i *Aris Steamship*, a osim toga, prema mišljenju suda, za postojanje ugovora o zajedničkom pothvatu potrebna je suglasnost i volja stranaka, koja ne postoji u slučaju ugovora o *time charter-u*.

Sud je u zaključku presude naveo da Federal Commerce nije bio stranka u ugovoru o prijevozu sadržanom u teretnici, te da je prijevoznik bio Bona Maritime, a ne Federal Commerce.

(American Maritime Cases (1998), p.429)

## BILJEŠKA

U navedenoj presudi sud je zauzeo stav u vezi nekoliko pitanja koja spadaju u najsloženije probleme u pomorskom pravu uopće, kao što su ovlaštenje naručitelja da potpiše teretnicu u ime brodovlasnika, identitet prijevoznika, valjanost klauzule o identitetu prijevoznika i solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika. Dok se za neke argumente suda može priznati da su uvjerljivi, neki od argumenata teško da mogu izdržati pritisak kontraargumenata.

### *Ovlaštenje naručitelja da potpiše teretnicu*

Prema kanadskom pravu, kod prijevoza brodom koji je pod *time charter-om*, brodovlasnik se u principu smatra odgovornim kao prijevoznik iz teretnice koju potpiše zapovjednik ili naručitelj po ovlaštenju zapovjednika. Međutim, ovo pravilo nije bez izuzetaka. Pitanje identiteta prijevoznika je činjenično pitanje koje zavisi od okolnosti u svakom konkretnom slučaju. Naručitelj će biti odgovoran kao prijevoznik ako izda teretnicu u svoje vlastito ime, npr. ako je teretnica izdana na formularu naručitelja i potpisana u njegovo ime.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> (1993) 2. F.C. 553.

<sup>5</sup> *Conticorp v. Cormrant Bulk Carriers 1985 AMC 1944* (Fed. C.A.); *N. Marine v. Carling O'Keefe Breweries (1990) 1 F.C. 483*.

U ovom slučaju, teretnica je bila izdana i potpisana od strane Federal Commerce "kao agenta po ovlaštenju zapovjednika". Međutim, iz presude se jasno ne vidi je li zapovjednik svarno ovlastio naručitelja da potpiše teretnicu. Tužitelji su tvrdili da ne postoje dokazi da je zapovjednik ovlastio Federal Commerce da potpiše teretnice, dok je sud kao dokaz da je postojalo takvo ovlaštenje naveo pismo koje je zapovjednik uputio na adresu Fedmar International, agenta Federal Commerce-a u Detroitu. Tužitelji su pak tvrdili da se to pismo odnosi samo na teret iz Detroita. Umjesto da razjasni ovo pitanje, sud se oslonio na englesku sudsku praksu (koja nije obvezujuća za kanadske sudove),<sup>6</sup> kako bi opravdao svoj zaključak da je prema klauzuli 8 NYPE formulara naručitelj ovlašten da sam potpiše teretnice u ime brodovlasnika, umjesto da ih prezentira na potpis zapovjedniku.

Iako je u praksi uobičajeno da naručitelj potpisuje teretnice "za zapovjednika" (*for the master*) bez izričitog ovlaštenja zapovjednika, to ne mora značiti da je brodovlasnik obvezan takvim potpisom. Tako npr. prema američkom pravu naručitelj može obvezati brodovlasnika svojim potpisom samo ako je dobio izričito ovlaštenje od strane brodovlasnika.<sup>7</sup> Također, klauzula 30 NYPE formulara iz 1993. godine izričito predviđa da naručitelj može potpisati teretnice u ime zapovjednika uz prethodno pismeno ovlaštenje brodovlasnika. To znači da će naručitelj biti neposredno odgovoran iz teretnice ako potpiše teretnicu bez takvog ovlaštenja, čak i ako u potpisu navede da potpisuje "za zapovjednika".

### *Tko je prijevoznik?*

Centralno pitanje u ovom slučaju je tko je zaključio ugovor o prijevozu s Union Carbide-om: Federal Commerce ili Bona Maritime. Odgovor na ovo pitanje treba najprije potražiti u načinu na koji je ugovor zaključen. Union Carbide je zaključio s Federal Commerce-om ugovor na temelju zaključnice kojom je Federal Commerce preuzeo obvezu da rezervira prostor na brodu za teret Union Carbide-a. Krucijalno pitanje je da li je Federal Commerce na temelju potpisa zaključnice i izdavanja teretnice preuzeo obvezu da preveze teret Union Carbide-a. Prema mišljenju suda, odgovor na ovo pitanje je negativan zato što zaključnica ne sadrži direktnu obvezu prijevoza tereta. U svezi s ovim postavlja se pitanje načina na koji se zaključuje ugovor o prijevozu i karakter zaključnice.

U načelu, ugovor o prijevozu stvari brodom ne mora biti zaključen u pismenom obliku: razmjena teleksa, zaključnica, ili čak sama činjenica prihvatanja tereta na prijevoz može biti dovoljna za postojanje ugovora. Stranke mogu zaključiti ugovor o prijevozu na osnovu zaključnice koja sadrži samo osnovne elemente ugovora, kao što su podaci o krcatelju i prijevozniku, luci ukrcaja i luci iskrcaja, podaci o teretu i vozarini. Dakle, kada su

---

<sup>6</sup> The Berkshire (1974) 1 *Lloyd's Rep.* 185 (Q.B.); The Rewia (1991) 2 *Lloyd's Rep.* 325 (C.A.).

<sup>7</sup> Procter & Gamble v. Fort Crasser (1992) *AMC* (E.D. La); Daval Investors v. M/V Kamtin (1995) *AMC* 151 (N.D. Florida).

Union Carbide i Federal Commerce potpisali zaključnicu, oni su u stvari zaključili ugovor o prijevozu u kojem se Federal Commerce predstavio kao prijevoznik. Obveza Federal Commerce-a da rezervira prostor na brodu mora se tumačiti kao obveza prijevoza tereta vlastitim brodom ili brodovima drugih kompanija “u skladu s uvjetima klauzule 6”, koja je bila, u stvari, klauzula sadržana u standardnom obrascu teretnice Federal Commerce-a.

Činjenica da su Union Carbide i Federal Commerce zaključili ugovor o prijevozu na temelju zaključnice ne mora biti odlučna za identifikaciju prijevoznika. Nakon što je ugovor o prijevozu zaključen i teret predan na prijevoz, uobičajeno je da prijevoznik izda krcatelju teretnicu. Iako teretnica sama ne predstavlja ugovor o prijevozu, ona se obično smatra najboljim dokazom tog ugovora i u tom smislu ima jaču dokaznu snagu od svih prethodno izdanih dokumenata. Kada se pojavi problem identiteta prijevoznika, teretnica igra ključnu ulogu u rješavanju tog problema. U ovom slučaju, glavni argument suda bila je klauzula o identitetu prijevoznika u teretnici, koja je identificirala vlasnika broda kao prijevoznika, tako da je sud zaključio da je obveza prijevoza iz klauzule 6 zaključnice predstavljala u stvari obvezu vlasnika broda.

#### *Valjanost klauzule o identitetu prijevoznika*

Valjanost ove klauzule je diskutabilna u pomorskom pravu. Ona se smatra valjanom u engleskom pravu, ali je situacija bitno drugačija u većini ostalih nacionalnih prava.<sup>8</sup> Prije ovog slučaja kanadska sudska praksa nije priznavala valjanost ove klauzule.<sup>9</sup> Međutim, nakon ovog slučaja njezina valjanost je priznata najmanje u još jednom slučaju<sup>10</sup>, tako da je sada situacija u kanadskom pravu u tom pogledu nejasna.

#### *Solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika*

U nekim prethodnim presudama kanadski sudovi su prihvatili mogućnost solidarne odgovornosti naručitelja i brodovlasnika kada nije jasno tko je od njih prijevoznik, pod utjecajem teorije prof. Tetleyja o *time charter-u* kao zajedničkom pothvatu naručitelja i brodovlasnika.<sup>11</sup> U ovom slučaju sud je odbacio takvu mogućnost.

Teorija ne može biti valjana osnova za sudsku presudu, ako nije potkrijepljena činjenicama i ako ne postoji pravna osnova. U pogledu pravne osnove, solidarna odgovornost naručitelja i brodovlasnika proturiječi definiciji prijevoznika u Haškim pravilima, koja preciziraju da definicija prijevoznika “uključuje vlasnika ili naručitelja”. Jezično tumačenje ove definicije

---

<sup>8</sup> Vidi: Č. Pejović, “The Problem of Validity of Identity of Carrier Clauses” (1995) *European Transport Law*, vol. XXX, 297.

<sup>9</sup> Canadian Clockner Ltd. v. D/S Flint (The Mica) (1973) 2 *Lloyd's Rep.* 478; Conticorp v. Cormorant Bulk Carriers 1985 *AMC* 1944 (Fed. C.A.).

<sup>10</sup> Jian Sheng v. Great Tempo 1998 *AMC* 1864 (Fed. C.A.).

<sup>11</sup> Canastrand Industries v. The Lara S (1993) 2 *F.C.* 553.

ukazuje da može postojati samo jedan prijevoznik, brodovlasnik ili naručitelj, te da nema mjesta njihovoj solidarnoj odgovornosti.

S druge strane, postoje određeni argumenti koji govore u prilog solidarne odgovornosti brodovlasnika i naručitelja. Solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja može biti opravdana u slučaju kada tužitelju nije jasno tko je od njih dvojice prijevoznik. Neke činjenice mogu ukazivati na to da je brodovlasnik prijevoznik, dok druge činjenice mogu ukazivati na naručitelja kao prijevoznika. Takav je npr. slučaj kada teretnica potpisana od zapovjednika sadrži u zaglavlju ime naručitelja. U tom slučaju tužitelj ima osnove da tuži brodovlasnika, jer je ovaj odgovoran za ugovore koje zaključi njegov zapovjednik, ali također postoji osnova da se tuži naručitelj, jer se ovaj predstavio kao prijevoznik izdajući teretnicu na svojem formularu.

Pitanje solidarne odgovornosti brodovlasnika i naručitelja treba odvojiti od prava tužitelja da tuži obje stranke. Solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja bi podrazumijevala da su brodovlasnik i naručitelj individualno odgovorni za izvršenje obveza iz ugovora o prijevozu, te da je korisnik prijevoza ovlašten da tuži bilo koga od njih u slučaju neizvršenja obveza. Prema našem mišljenju, solidarna odgovornost brodovlasnika i naručitelja nije pravno zasnovana, jer bi ona bila suprotna tekstu Haških pravila, prema kojem je kao prijevoznik odgovorna jedna osoba, "brodovlasnik ili naručitelj".

S druge strane, mislimo da bi tužitelj imao pravo tužiti obje stranke u situaciji kada nije jasno koja od njih je odgovorna. Iako krcatelji i primatelji mogu imati bogato iskustvo u pomorskoj trgovini, ipak ne bi bilo razumno i opravdano na njih prebaciti teret utvrđivanja identiteta prijevoznika, čak i ako bi oni bili spremni baviti se time, jer je to u praksi vrlo teško i često nemoguće, zato što oni često nemaju pristupa dokumentima koji su ključni za utvrđivanje identiteta prijevoznika. Tužeći zajednički brodovlasnika i naručitelja, u situaciji kada nije jasno tko je od njih prijevoznik, tužitelj izbjegava rizik da tuži pogrešnu osobu, a teret identifikacije prijevoznika se prebacuje na sud. Osim toga, time se omogućava pravedna raspodjela odgovornosti između brodovlasnika i naručitelja, u skladu s uvjetima *charter party-ja*.

Prof.dr. Časlav Pejović  
*Kyushu University, Japan*