

zapovjednik morao znati da brod ima navedenu manu. S tim se možemo složiti. Medjutim iz toga ne slijedi i daljnji zaključak koji je sud izveo, naime da je zapovjednik postupao zlonamjerno. Može se u najboljem slučaju raditi o gruboj nepažnji, a nikako namjeri. Teško bi, pa makar i teoretski, bilo zamisliti slučaj da će zapovjednik na ovaj način namjerno prouzrokovati štetu na robu, kada mu je poznato da će se morati nadoknaditi šteta, za koju i on može biti osobno odgovoran.

B.J.

SJEDINJENE AMERICKE DRŽAVE

SAVEZNI SUD

Presuda od 19.V 1975.

United States c/a Reliable
Transfer Co. Inc.

Nasukanje broda - Greška u navigaciji - Kvar obalnog svjetla - Dosadašnje pravilo u SAD prema kojem su za štete na stvarima kod obostrano skrivljenog pomorskog sudara ili nasukanja odgovorne obje strane na jednake dijelove (50:50) bez obzira na omjer njihove krivnje zamjenjuje se pravilom prema kojem se u takovom slučaju uvodi opće prihvaćeno pravilo da svaka od stranaka plaća naknadu prema omjeru svoje vlastite krivnje

Tužitelj je vlasnik tankera obalne plovidbe "Whalen" koji se u prosincu 1968. nasukao pred lukom New York. Tužene su Sjedinjene Američke Države radi naknade štete.

Na svom putu iz New Jersey-a prema New Yorku s punim teretom nafte tanker "Whalen" je već u blizini New Yorka uplovio u prolaz koji se nalazi između Cony Islanda na sjeveru i valobrana na jugu. Južni valobran obilježen je isprekidanim svjetlom, no medjutim te prosinačke noći svjetlo nije radilo. Prilikom manevra pretjecanja jednog tegljača i teglenice, a budući da je puhao vjetar olujne jačine s valovima oko tri metra, zapovjednik "Whalena" okrenuo je brod za 180° i krenuo u istočnom pravcu smatrajući da isplovljava na otvoreno more. Medjutim radilo se o pogrešnoj procjeni položaja.

Nakon otprilike jedne minute iza manevra zaobilaznja tegljača, zapovjednik tankera ugledao je stijene južnog valobrana koji se nalazio upravo pred njim. Da izbjegne udar u valobran zapovjednik je skrenuo brod koji se nasukao na pješčano dno.

Tužitelj je podnio tužbu protiv SAD pred Okružnim sudom radi naknade štete prouzročene tankeru prilikom nasukanja. Okružni sud je utvrdio da je nasukanje prouzročeno 25% krivnjom Obalne straže (Coast Guard) koja je odgovorna za održavanje svjetionika i obalnih svjetala, a 75% krivnjom samog tankera. Sud je u obrazloženju naveo da je krivnja zapovjednika broda znatno veća od krivnje Obalne straže, budući da je tanker bio opremljen kartama, reflektorima, radarom i radiotelefonijom, a zapovjednik se nije poslužio nijednim od tih sredstava svodeći svoj položaj samo na puko predviđanje. Sud je zaključio da je zapovjednik u času kada je s krmene strane zaobilazio drugi brod, a uz vjetar od 45 čvorova i valove od tri metra, trebao upotrijebiti naročitu pažnju, a on je umjesto toga usmjerio brod u nepoznatom pravcu. Medjutim primjenom prava SAD o jednako podijeljenoj šteti u slučaju obostrane krivnje Okružni je sud presudio da tuženi treba namiriti polovinu štete koju je tanker pretrpio.

Povodom žalbe drugostepeni sud (Court of Appeals) potvrdio je presudu nižeg suda, naglasivši da bi u ovakvim slučajevima bila pravičnija naknada štete u omjeru krivnje, no to pitanje prepušta budućem doktrinalnom razvoju i Vrhovnom sudu ili prikladnim akcijama Kongresa.

Na presudu apelacije SAD su podnijele izvanredan pravni lijek (Certiorari) Vrhovnom sudu da ustanovi da li pravilo o podijeljenoj šteti (Divided Damages Rule) ima još uvijek svoje pravno opravdanje. Vrhovni sud je u svojoj odluci izmijenio dosadašnju sudsku praksu i utvrdio da ukoliko su dvije ili više stranaka prouzrokovale svojom krivnjom štetu na stvarima u pomorskom sudaru ili nasukanju, odgovornost za tu štetu treba podijeliti u omjeru njihove krivnje, a podjelu naknade na jednake dijelove treba zadržati samo u slučaju ako su jednako odgovorne ili kada se ne može ustanoviti omjer njihove krivnje. Takovu odluku Vrhovni sud je donio iz slijedećih razloga:

Pravilo o podijeljenoj naknadi štete ima svoje porijeklo u izvorima starim preko osam stoljeća. To pravilo je bilo stari oblik surove pravde, prema kojem su

sudar ili nasukanje značili opću nesreću koju su stranke trebale snositi na jednake dijelove, a naročito stoga što je oduvijek bilo teško odvagnuti koja je od stranaka više kriva. Smatralo se također da se tim pravilom podstiče pažnja svih sudionika u plovidbi. Iako je to pravilo bilo prihvaćeno u Engleskoj početkom 19. stoljeća, a u SAD je stupilo na snagu u slučaju Schooner Catherine v. Dickinson iz 1854, Vrhovni sud je mišljenja da ono danas predstavlja relikv prošliosti i od svih pomorskih nacija jedino je na snazi u SAD. Ostale pomorske nacije pa i Vel. Britanija prihvatile su Bruxellesku konvenciju o sudaru iz 1910. prema kojoj se razdioba naknade štete vrši prema razmjeru krivnje uvijek kada je to moguće. I dok su niži sudovi u SAD prije bez pogovora primjenjivali pravilo o podijeljenoj krivnji, u posljednje vrijeme sve češće se čuju primjedbe da je ono nepravedno, nelogično, arbitrarno i arhaično.

Prema mišljenju Vrhovnog suda to je pravilo dovodilo u praksi do očito nepravednih rezultata, a naročito onda kada je u nekom sudaru brod A s vrlo malim postotkom krivnje pretrpio malu štetu, a daleko nepažljiviji brod B vrlo veliku štetu, pa je prilikom naknade štete brod A morao još u znatnoj mjeri namiriti i štetu nastalu na brodu B. Vrhovni sud također nije prihvatio argument da pravilo o podijeljenoj krivnji podstiče vansudske nagodbe, pa da se time izbjegavaju troškovi i dugotrajne parnice koje opterećuju sudove. Vrhovni sud je smatrao da upravo ako postoji nesrazmjern omjer krivnje, onda će biti u interesu u manjoj mjeri odgovorne stranke da pokuša u parnici dokazati sudu svoju potpunu nekrivnju. Osim toga razlozi preopterećenosti suda ne mogu opravdati postojanje pravnog pravila koje dovodi do nepravednih presuda, a to iz razloga da se time podstaknu vansudske nagodbe.

Povodom pitanja da li stvaranje novog pravila u pomorskom pravu spada u nadležnost Kongresa ili suda, Vrhovni sud je došao do zaključka da je upravo njegova dužnost da nadzire i oblikuje pravila pomorskog prava. Pravilo o podijeljenoj naknadi štete ostalo je na snazi u SAD prema mišljenju suda, više po sili puke inercije, nego iz razloga njegove stvarne vrijednosti. Upravo razlozi koji su u prošlosti doveli do prihvaćanja tog pravila, danas više ne postoje. Iskustvo ostalih pomorskih zemalja u svijetu je pokazalo da se pravična raspodjela štete može postići uz primjenu pravila o razmjernoj naknadi prema omjeru krivnje, kadgod je to

moguće. Iz tih je razloga Vrhovni sud donio gornju odluku i u daljnjem postupku spor treba riješiti prema tom novom načelu.

(USLW 1975, str.4610)

V.F.

Napuštanje pravila o podijeljenoj naknadi
štete u sudskoj praksi SAD

Pravilo prema kojem se šteta na stvarima dijeli na jednake dijelove u slučajevima ako su obje stranke krive, nalazimo u njegovom rudimentarnom obliku već u Oleronskim pravilima (1150. god.), koja su u svom čl.XIV imala odredbu prema kojoj u slučaju sudara između broda u plovidbi i usidrenog broda, šteta se dijelila na jednake dijelove, ako su zapovjednik i posada prisegnuli da je do sudara došlo slučajno. (Vidi: Marsden, Collisions at Sea, par.119, 1961.) Kako smo u gornjoj presudi već spomenuli u SAD je to pravilo uvedeno 1854. Prihvaćanjem principa Bruxelleske konvencije iz 1910. o odgovornosti u omjeru krivnje, gotovo sve pomorske zemlje su napustile to pravilo. Pred američkim Senatom je dva puta odbijena ratifikacija Konvencije zbog intervencija predstavnika koji su zastupali interese strane tereta i koji su se protivili odredbi prema kojoj se šteta na teretu ne bi mogla u potpunosti namiriti od drugog broda kojim se teret ne prevozi, jer Konvencija ne predviđa solidarnu odgovornost broдача za štetu na teretu.

Američka doktrina dugo je vremena ukazivala na to da je pravilo o podijeljenoj naknadi nepravedno i da Vrhovni sud "treba priznati zabludu i prihvatiti doktrinu o proporcionalnoj naknadi i bez akcije u Kongresu". (Vidi: Gilmore-Black, The Law of Admiralty, 1957, str. 441.)

Jednostavan primjer pokazuje nam upravo razloge zašto je postojalo tzv. "proizvoljno iznalaženje sudova" (forum shopping) i kako je bilo odlučno da li u jednom predmetu prosudjuje američki ili koji drugi sud koji je prihvatio načela Konvencije. Ukoliko je recimo brod A pretrpio štetu u sudaru u visini od 100.000 dolara, a snosi 80% krivnje za sudar, a brod B pretrpi štetu od 50.000 dolara, a snosi 20% krivnje, onda je ukupna

šteta 150.000 dolara. Američki sud primjenom pravila o podijeljenoj naknadi presudio bi da je brod B još dužan platiti brodu A 25.000 dolara. Pred drugim sudovima u tom slučaju brod A bio bi dužan platiti brodu B 20.000 dolara.

Potencijalna nepravda primjenom tog pravnog načela u SAD naročito se povećala od slučaja "Pennsylvania" kada je sud tražio od broda s minimalnom krivnjom da plati polovinu štete, budući da nije dokazao ne samo da njegova krivnja nije bila jedan od uzroka sudara, ili da vjerojatno nije bila, već i da nije uopće mogla biti uzrokom sudara.

Medjutim, ipak je američka praksa nižih sudova pokušavala pronaći izlaz u slučajevima kada je postojao veliki nesrazmjer krivnje i zaobilazeći pravilo o podijeljenoj naknadi primjenom tzv. doktrine "većemanje" krivnje ("major-minor" fault), prema kojem se pretežno kriva strana proglašavala isključivo krivom.

Gore prikazana presuda u slučaju USA v. Reliable Transfer Co. Inc. iako donesena u razmjerno beznačajnom slučaju nasukanja broda, imati će svakako dalekosežne posljedice i predstavlja značajnu prekretnicu na području američkog pomorskog prava. Njime se mijenja 120 godišnja sudska praksa o podijeljenoj naknadi štete i po prvi puta se u slučaju štete na stvarima kod sudara i nasukanja primjenjuje naknada na temelju omjera krivnje.

V.F.