

profesionalni vozar mora znati kako se pojedini teret na palubi mora osigurati. Tokom spora je putem vještaka i svjedoka utvrđeno da teret nije bio pravilno osiguran. Sud nije prihvatio brodarovu obranu da je štetu prouzrokovalo nevrijeme koje je imalo karakteristike više sile. Iz meteoroloških izvještaja je, naime, ustanovljeno da je snaga oluje na koju se brodar poziva bila u granicama koje se mogu očekivati na relaciji putovanja broda.

U pogledu visine brodarove odgovornosti sud je stao na stajalište da traktor zajedno s poluprikolicom predstavlja jednu jedinicu tereta, pa je na temelju toga brodara obvezao na naknadu štete u iznosu od 2.000 franaka.

(DMF 1976, str.244)

B.J.

Bilješka.- Najinteresantnije pitanje koje je sud raspravljao je jedinica tereta za ograničenje brodarove odgovornosti. Čini nam se da stajalište suda koji smatra da su traktor i poluprikolica jedna jedinica, nije pravilno. Premda sud svoje stajalište posebno ne obrazlaže, ipak proizlazi da je traktor i poluprikolicu proglasio jednom jedinicom jer se radi o jednoj stvarnoj cjelini. Premda je to točno, ipak nije odlučno za određivanje jedinice tereta. Pod ovim se pojmom, ukoliko ne dolazi u obzir težinska ili prostorna mjera, obuhvaća koletu, bez obzira na unutrašnju vezu između pojedinih koleta. U gornjem slučaju se radilo o dva koleta, pa prema tome i o dvije jedinice tereta.

B.J.

SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

(Apelacioni sud 2.područja SAD)

Presuda od 3.XII 1974.

Iligan Integrated Steel Mills Inc.
i Continental Insurance Co. c/a SS
"John Weyerhauser", Weyerhauser Co.
i New York Navigation Co.

Za nesposobnost broda za plovidbu odgovaraju brodovlasnik i brodar - Pravo na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta brodovlasnik i brodar ne gube ako se radi o odgo-

vornosti za nesposobnost broda za plovidbu - Nije "quasi nerazborito skretanje s puta" nesposobnost broda za plovidbu

Tužitelji, krcatelj i osiguratelj, ustali su tužbom u kojoj su tražili da im se naknadi šteta na teretu, koji je prevezio brod tuženih brodovlasnika i brodarar -čarterera, u iznosu od 2,200.000.- dolara, a da se ne prizna brodaru pravo na ograničenje odgovornosti po jedinici tereta od 500.- dolara (što bi svelo tužbeni zahtjev na 94.000.- dolara), jer da je gruba nepažnja ("gross negligence", "wanton negligence", "wilful misconduct") brodarar time što je brod bio nesposoban za čuvanje tereta dosegla stupanj "nerazboritog skretanja s puta" ("unreasonable deviation") i time oduzela brodaru pravo na ograničenje odgovornosti. Tuženi su se oprli tužbenom zahtjevu, jer su smatrali da nesposobnost broda za čuvanje tereta ne pada pod udar pojma nerazboritog skretanja s puta.

Prvi sud (sudac Ward) je odbio tužitelje s viškom zahtjeva preko granica odgovornosti po jedinici tereta, ali je dopitao tužiteljima troškove u cjelini. Tužitelji su žalbom osporili presudu zbog odbijanja najvećeg dijela tužbenog zahtjeva, a prvotuženi zbog odmjere troškova protiv njega u korist drugotuženog prema tužbenom zahtjevu u cjelini.

Apelacioni sud (na usta suca Henryja J.Friendlya) je potvrdio prvostepenu presudu iz ovih bitnih razloga:

Šteta na teretu je nastala uslijed toga što ventil odvodne cijevi otpadaka nije sprečavao ulazak morske vode u brodsko skladište. Radi se o povredi dužnosti pružiti brod sposoban za plovidbu. Kako prema COGSA 1936 (koja je inkorporirana u brodarski ugovor) brodar mora pružiti brod sposoban za plovidbu i stoga mora naknaditi štetu na teretu. Međutim, tužitelj smatra da tuženi nemaju pravo na ograničenje odgovornosti, tvrdeći da su se nalazili u velikoj nepažnji ili namjernom i objesnom neispravnom ponašanju ("gross negligence or wilful and wanton misconduct") koje, prema njemu, predstavlja nerazborito skretanje s puta, a Apelacioni sud smatra da to ne stoji. Naime, Vrhovni sud SAD je u slučaju "Wildomino" (1927) sudio da za štetu koja je nastala nasukanjem za vrijeme za koje je brod skrenuo s puta, jer na početku putovanja nije bio opskrbljen dovoljnom količinom goriva, brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti. Jednako je sudio i engleski precedent Joseph Thorley, Ltd. v. Ortus S.S. Co, Ltd. (1907), a u kojem se opet radilo o skretanju

s puta u geografskom smislu. I za uzakonjenja Haških pravila u Engleskoj je Kuća Lordova u Stag Line, Ltd. v. Foscolo Mango & Co, Ltd. (1932) zauzela isto stajalište (s obzirom na geografsko skretanje s puta), nalazeći da se COGSA 1924 (uzakonjenje Haških pravila) odnosi uvijek samo na ugovoreno putovanje, a ne na ono što je nešto drugo (votumi Lorda Atkina i Lorda Russell of Killowen). Vrhovni sud SAD je u St. Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia General Commercial (1923) (opet prije američkog COGSA 1936) sudio da krcanje tereta na palubu umjesto ispod palube nameće brodaru odgovornost kao da je došlo do skretanja s puta ("became liable as for a deviation") i da stoga brodar nema pravo na ograničenje odgovornosti. Dva američka precedenta, iza COGSA 1936, i to Jones v. Flying Clipper (1954) i Encyclopedia Britannica v. S.S. Hong Kong Producer (1969) su potvrdila načelo da krcanje tereta na palubu umjesto pod palubu predstavlja skretanje s puta. Na temelju tih precedenata tužitelji smatraju da treba podvesti pod istu odgovornost s onom za nerazborito skretanje s puta i stavljanje na raspolaganje za krcanje tereta broda nesposobnog za plovidbu uslijed grube nemarnosti brodara. Apelacioni sud međjutim drži da je uopće pitanje da li se kraj jasne stilizacije američkog zakona smije i geografsko skretanje s puta uzimati kao temelj za dosudjivanje neograničene odgovornosti. Lord Atkin je u spomenutom slučaju Stag Line Ltd. smatrao da takvo (geografsko) skretanje s puta dira bitno interese krcatelja s obzirom na osiguranje broda, ali sud citira djelo Gilmore & Black, Admiralty Law 1957. prema kojemu danas stvari u vezi s pomorskim osiguranjem ne stoje više jednako. Sud upozorava da je skretanje ("deviation") zapravo tehnički termin prava osiguranja i da pojam te devijacije ne treba više širiti preko granica krcanja tereta na palubu (iz citiranog američkog precedenta St. Johns). Bitan razlog za to je taj, što bi inače u najvećem broju slučajeva ograničenje odgovornosti postalo iluzornim, jer bi se u svakom procesu moralo najprije utvrditi da li je vozar upotrijebio dužnu pažnju ("due diligence") za osposobljenje broda za plovidbu, a onda, ako nije upotrijebio tu pažnju, u kojem je stupnju krivnje. Prema tome, Apelacioni sud potvrđuje prvostepenu presudu. U pogledu troškova smatra da je prvotučeni dužan drugotučenom vozaru - time chartereru nadoknaditi troškove postupka na temelju iznosa glede kojih se vodio spor i podijeljuje analognu uputu prvostepenom sucu.

(Dir. Mar. 1975, str. 658)

• E.P.

Domet pojma "nerazboritog skretanja s puta"
("unreasonable deviation") pred američkim
sudovima

Engleski i američki sudovi su pridavali geografskom nerazboritom skretanju s puta drastični učinak. Prema njihovoj stalnoj praksi takvim skretanjem je vozaar gubio pravo na ograničenje odgovornosti i druga prava koja je imao iz ugovora. Takva judikatura je bila osnovana na tome što je pomorsko osiguranje prestajalo vrijediti u slučaju da je tokom putovanja došlo do skretanja s puta. Promjena u samom osiguranju je oslabila interes na tom pojmu (v. Gilmore-Black, Admiralty Law, 1957, str. 156 i d.) s gledišta osiguranja, ali ne i s gledišta sporova između krcatelja i pomorskih vozara. Judikatura je, kako se u prikazanoj rješidbi i navodi, proširila taj pojam i na krcanje tereta na palubu (dakle bez ikakove veze s geografskim skretanjem s puta) iako, kako kažu Gilmore-Black nema razloga da se proširi načelo dvojbene pravičnosti u suvremenim prilikama, koje se i ne slaže s COGSA i koje ima tako snažan kazneni učinak (o.c, str.162). Prikazana rješidba predstavlja zaustavljanje takvog razvoja, a kod toga polazi i od toga da bi zapravo u praksi trebalo u svakom konkretnom slučaju prilaziti utvrdjenju stupnja krivnje i to putem tako neodređenih kriterija kakve predstavljaju spomenuti izrazi koji nisu precizno sudački definirani. UNCITRAL-ov nacrt (v. ovaj periodik br.66) gubitak vozaarova prava na ograničenje odgovornosti veže uz postojanje "čina i propusta vozaara, koji su izvršeni s namjerom da se prouzroči takva šteta, ili pak bezobzirno i sa znanjem da će takva šteta vjerojatno nastati". Riječi odgovarajućeg engleskog teksta (napose "recklessly" - bezobzirno) su donekle bliže sudački definirane, iako se rijetko nalaze u zakonskim tekstovima, pa prema tome nije sigurno da li će i one biti od veće pomoći sudovima zemalja common lawa nego što su pojmovi koje su tužitelji u ovom sporu predložili sudu. Bilješka uz ovu presudu u Dir.Mar. smatra da bi rješenje UNCITRAL-ovog nacrta predstavljalo dobro rješenje za pitanje gubitka prava na ograničenje. Dopuštena je sumnja da li će ono biti mnogo jasnije nego bi bilo baratanje pojmom "quasi deviation", jer će svako istraživanje stupnja krivnje stvarati veliki broj sporova. Jedino doložni postupak je razmjerno lako raspraviti, dok je svako drugo odmjerenje krivnje, pa i bezobzirne, skopčano s praktičnim poteškoćama u dokaznom postupku. Međjutim za poteškoće i kod doložne krivnje v. F.J.J. Cadwallader, The art of the scuttler -inference and proof, Dir.Mar.1975, p.517 i d.