

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

VRHOVNI SUD SJEDINJENIH
AMERICKIH DRŽAVA

Presuda od 27.XI 1979.

P.C. Pfeiffer Company,
Inc. c/a Diverson Ford

POMORSKO ZAPOSLENJE - POVREDA NA RADU

Pravo na naknadu štete po Dopunama Zakona o naknadi štete za povrede na radu lučkim i obalnim radnicima iz 1972. - Pravo na naknadu ima radnik koji je povrijeđen u unutrašnjim vodama SAD dok je bio angažiran u pomorskom zaposlenju - Pomorsko zaposlenje obuhvaća svakog radnika koji sudjeluje u procesu rukovanja teretom između broda i kopnenog prijevoza

Tužitelji su radnici Ford i Bryant koji traže naknadu štete za povredu na radu po Dopunama Zakona o naknadi štete za povrede na radu lučkim i obalnim radnicima iz 1972. /Longshormen's and Harbor Workers' compensation Act, Amandments of 1972. - Dalje: Zakon iz 1972./

Tuženi osporavaju tužbeni zahtjev tvrdnjom da se tužiteljevi radni zadaci koje su obavljali na dan ozljede, iako su dio "obalnih operacija", ne mogu smatrati zadacima koji ulaze u "pomorsko zaposlenje", a što je nužna pretpostavka za ostvarenje prava na naknadu štete po navedenom Zakonu. Isto tako tvrde da su tužitelji prekršili i odredbe sporazuma o poslovima koje mogu obavljati.

Činjenično stanje je sljedeće: Diverson Ford je ozlijeđen 12.III 1973, kad je nenamjerno udario čekićem srednji prst na svojoj lijevoj ruci dok je radio na javnom doku u luci Beaumont u Texasu. Na dan ozljede, Ford je obavljao radne zadatke izvan mjesta skladišta. Bio je zaposlen kod tuženoga, P.C. Pfeiffer Company, Inc, na pričvršćivanju vojnih vozila za željezničke ravne vagone. Ugovorni sporazum između poslodavca, Udruženja skladišnih radnika i Udruženja obalnih radnika ograničava zadatke koje skladišni ljudi obavljaju u Beaumont luci. Oni ne mogu direktno premještati teret s broda do određenog mjesta u skladištu ili do željezničkih vagona. Isto ograničenje vrijedi i za premještanje tereta u obratnom smjeru. Ti su poslovi rezervirani za obalne radnike.

Will Bryant je bio ozlijeđen 2.V 1973. dok je istovarivao balu pamuka s vagona na pristanišno skladište. Na dan ozljede bio je zaposlen kod tuženoga, Ayers Steamships Company u luci Galveston, Texas. Njegovi radni zadaci su bili da pamuk koji je uskladišten u skladištu za zbijeni pamuk /cotton compress-warehouse/ preveze teretnim vagonom do pristanišnog skladišta, istovari i uskladišti. Sporazum između poslodavca, Udruženja pamučnih transportnih radnika /cotton headers/ i Udruženja obalnih radnika pravi razliku između poslova koje mogu obavljati ove dvije grupe radnika u luci. Prema njemu, pamučni transportni radnici mogu samo istovarivati pamuk s teretnih vagona u pristanišno skladište ili ga premještati unutar pristanišnog skladišta. Obalni radnici rukuju brodskim teretom tako, da ga direktno premještaju s broda na kopneni prijevoz ili s kopnenog prijevoza na brod.

Postupak je bio pokrenut pred Administrativnim sudom koji je zahtjeve za naknadu štete Forda i Bryanta odbio kao neutužive po Zakonu iz 1972. Sud je pri odlučivanju primijenio teoriju "točke uporišta" /the point of rest theory/.

"Benefits Review Board" ukida obje odluke - i prema Fordu i prema Bryantu.

Uložena je žalba Apelacionom sudu za Peti okrug koji je potvrdio obje odluke "Benefits Review Boarda". U obrazloženju ovaj sud kaže da je primjena teorije "točke uporišta" od strane Administrativnog suda neprihvatljiva, te da Zakon iz 1972. obuhvaća sve radnike koji su direktno uključeni u ukrcavanje, iskrcavanje, popravak, gradnju ili rezanje broda /"shipbreaker"/.

Budući da je "Fordov posao pričvršćivanje vozila na željezničke vagone.... posljednja stepenica u prenošenju ovog tereta s mora na kopneni prijevoz" i da je Bryantov posao "bio sastavni dio rukovanja teretom između kopnenog prijevoza i broda", Apelacioni sud je zaključio da su oba radnika bila pokrivena Zakonom iz 1972, te da su stoga njihovi zahtjevi za naknadu štete osnovani.

Dva puta je podnešen "certiorari"^{1/} Vrhovnom sudu i oba puta je bio prihvaćen. Kod prvog "certioraria" sud je odlučio da predmet vrati na ponovno razmatranje u svjetlu slučaja "Northeast Marine Terminal Co.". Međutim, nadležni sud Petog okruga potvrđuje svoje, već ranije iznešeno i osporeno mišljenje.

Prihvaćajući ponovni "certiorari" sud je odlučio da sam donese odluku u ovom predmetu.

Pitanje oko kojega su se niži sudovi razišli i na koje je Vrhovni sud trebao dati odgovor je da li su Ford i Bryant takva vrsta ^{obalnih} radnika /land-based workers/ koje je Kongres namjeravao obuhvatiti izrazom "pomorsko zaposlenje" iz § 2/3/. Sud je ovo pitanje razmatrao u svjetlu "Northeast Marine Terminal Co".

Činjenica^{je} da su oba radnika bile angažirana u vrsti obveza koje obalni radnici obavljaju u rukovanju robom između broda i kopnenog prijevoza, pa stoga sud i ne vidi razliku između njih i obalnih radnika. Da je npr. pamuk koji je Bryant iskrcavao bio direktno ukrcan na brod iz skladišta za zbijeni pamuk, tada bi njegov zadatak premještanja pamuka s teretnih vagona na pristanišno skladište bio obavljen od strane obalnog radnika. U slučaju Forda situacija je gotovo identična. Obalni radnici - ne skladištari kao Ford, pričvršćivali bi vojne vozila za željezničke ravne vagone u slučaju kad bi ta vozila bila direktno iskrcavana s broda i ukrcavana na željezničke vagone. Jedina mogućnost za razlikovanje Bryanta ili Forda od ostalih obalnih radnika koji bi obavljali iste poslove, bila bi teorija "točke uporišta".

Po ovoj teoriji, obalni radnici u lukama Beaumont i Galveston obavljali bi posao koji je izvršen od strane radnika Forda i Bryanta samo u slučaju kada se teret bez prekida premješta između kopnenog i pomorskog prijevoza. Sud drži da je primjena teorije "točke uporišta" nespojiva sa ciljevima koje je Kongres želio ostvariti donošenjem Zakona iz 1972. pa kao takva i neprimjenljiva. Svoje jednoglasno mišljenje o primjeni ove teorije Vrhovni sud je iznio u slučaju "Northeast Marine Terminal Co".

Prema mišljenju suda, upotreba izraza "obalni radnik" i "ostale osobe angažirane u obalnim operacijama" u paragrafu 2/3/ u svrhu opisivanja osoba uključenih u pomorsko zaposlenje, pokazuje namjeru zakonodavca da se obuhvate Zakonom i oni radnici koji obavljaju poslove koji su obično u djelokrugu obalnih radnika. Nema sumnje da je radnik, koji je odgovoran za neki dio procesa, npr. ukrcavanja ili iskrcavanja, sastavni dio tog procesa. Ford i Bryant su bili zaposleni u srednjoj fazi /intermediate steps/ rukovanja teretom između broda i kopnenog prijevoza, dakle obalnim operacijama koje ih kvalificiraju kao osobe u pomorskom zaposlenju. Odbijen je i prigovor

o tužiteljevom prekoračenju odredbi sporazuma o radnim zadacima. Sud smatra da bi prihvaćanjem stava tuženoga, pravo na naknadu svakog pojedinačnog radnika zavisilo od politike njegovog poslodavca. Tako bi npr. obalni radnik bio pokriven samo ukoliko "bi mu njegov poslodavac dopuštao da izmjenjuje zadatke sa su-radnicima koji rade na vodi". Uporište ovakvom stavu sud nalazi u kongresnoj intenciji da se novom zakonodavnom regulacijom isključi dotadašnja uvjetovanost prava na naknadu štete pokrivena zakonom od "poslodavčeve volje".

Vrhovni sud je potvrdio presudu Apelacionog suda s obzirom da je ispravno utvrdio da su i Ford i Bryant bili osobe u pomorskom zaposlenju u smislu par. 2/3/ u momentu njihove ozljede, pa je stoga i njihov zahtjev za naknadu štete po Zakonu iz 1972. osnovan.

/AMC 1979, str.2319/

A.S.

Prikaz razvoja prava za naknadu štete od
povreda na radu lučkim i obalnim radnicima
u Sjedinjenim Američkim Državama

U želji da ukažemo na nove tendencije američke judikature u razvoju instituta naknade štete s obzirom na obalne i lučke radnike, odlučili smo se za prikaz naprijed navedene rješidbe Vrhovnog suda, koja daje upravu takve smjernice.

Povijesni razvoj prava na naknadu štete lučkim i obalnim radnicima za povrede koje su pretrpjeli na radu možemo promatrati u dvije faze: a/ period do 1972. i b/ period poslije 1972.

Prekretnica u razvoju je 1972. kada je Kongres usvojio Dopune na Zakon o naknadi štete za povrede na radu lučkim i obalnim radnicima /1927/ čime je situacija znatno izmijenjena u korist navedenih radnika.

a/ Period do 1972. -- U ovoj fazi razvoja primjenjivao se već spomenuti Zakon iz 1927. On je u stvari bio pokušaj da se popuni praznina u pogledu prava radnika na naknadu štete pokrivena zakonom /workmen's compensation coverage/ koja je uspostavljena odlukom Vrhovnog suda SAD-a još 1917. u slučaju "Jensen".^{2/}

U citiranoj presudi sud je izrekao da državni sustav naknada ne obuhvaća obalne radnike povrijedjene od "ruba vode prema moru". Ta je granica poznata kao "Jensen linija". Detaljnije odredjenje o kojim vodama se radi, daje Zakon iz

1927. U paragrafu 3/a/ ograničena je njegova primjena na one radnike "čije onesposobljenje ili smrt su rezultat povrede zadobivene u plovnim vodama SAD /uključujući bilo koji suhi dok/.^{3/} Dakle, obalni ili lučki radnik imao je pravo na naknadu štete samo ukoliko je mjesto njegove povrede bilo u plovnim vodama SAD-a i to od "Jensen linije" prema moru.

U slučaju "Nacirema Operating Co"^{4/} iz 1969. godine, Vrhovni sud temelji svoju odluku na slučaju "Jensen", ističući nužnost razlikovanja povreda pretrpljenih na moru od onih zadobivenih na kopnu /povreda radnika zadobivena na doku spojenom s kopnom /"pier attached to the land"/ nije obuhvaćena Zakonom iz 1927/. Međutim, u ovoj istoj rješidbi sud ukazuje na moguće posljedice daljnjeg strogog oslanjanja na slučaj "Jensen", te zaključuje da bi se granična linija odgovornosti za naknadu štete kod povreda na radu lučkih i obalnih radnika, tzv. "Jensen linija", trebala pomaknuti prema obali. U tom smislu je i upućen prijedlog Kongresu na razmatranje, kao nadležnom organu u zakonodavnim pitanjima te vrste.

Kongres je 1972. usvojio Dopune na Zakon iz 1927.^{5/} /u daljnjem tekstu: Zakon iz 1972/ kojima se znatno proširuje krug osoba na koje se primjenjuju, kao i uvjete pod kojima se može ostveriti pravo na naknadu štete pokrivena zakonom.

b/ Period od 1972. -- Amandmanima iz 1972. nadopunjena je odredba u paragrafu 3/a/ Zakona iz 1927, tako da sada pravo na naknadu ima radnik čije je onesposobljenje ili smrt "rezultat povreda zadobivenih na plovnim vodama SAD-a /uključujući svaki suhi dok, put u gradnji, morsku željeznicu /"marine railway"/ ili druge susjedne zone koje poslodavac obično koristi za ukrcaj ili iskrcaj, popravak ili gradnju broda".^{6/} Pomicanjem "Jensen linije" prema kopnu povećana je i prostorna širina štete pokrivena zakonom /coverage/.

Paragraf 2/3/ daje definiciju radnika u pomorskom zaposlenju. Ona glasi: "radnik je bilo koja osoba koja je angažirana u pomorskom zaposlenju uključujući bilo kojeg obalnog radnika ili drugu osobu zaposlenu u obalnim operacijama, i bilo kojeg lučkog radnika uključujući i one koji rade na popravku broda, gradnji broda i rezanju broda".^{7/} Po definiciji, osnovni kriterij za odlučivanje da li se radi o radniku u pomorskom zaposlenju ili ne, je priroda njegovog zaposlenja, a ne mjesto zaposlenja. To mišljenje

iznosi i sud u svojim odlukama u slučajevima "Northeast Marine Terminal" i "P.C. Pfeiffer".

Vrhovni sud je prvi put 1977. u slučaju "Northeast Marine Terminal Co. v. Caputo"^{8/} primijenio odredbe Zakona iz 1972. i dao njihov komentar. Radilo se o zahtjevima za naknadu štete za povrede na radu dvaju radnika - Blundo i Caputo. Blundo je u momentu povrede /pad/ pregledavao brodski teret na pristaništu koji je bio izvadjen iz kontejnera. Caputo je zadobio povrede dok je gurao natovarena kolica u kamion primatelja robe.

Ovdje je osnovno pitanje bilo, da li su Blundo i Caputo kao radnici koji rukuju teretom između pomorskog i kopnenog prijevoza /land transportation/, radnici u pomorskom zaposlenju kako je to određeno u paragrafu 2/3/.

Sud je zauzeo pozitivno stajalište. U slučaju Blunda, uporište nalazi u činjenici da je jedan od Kongresnih razloga da se proširi krug osoba na koje bi se trebao primjenjivati Zakon iz 1972. i taj, što su s pojavom kontejnera neki dijelovi procesa iskrcavanja i ukrcavanja pomaknuti prema kopnu, ali su i dalje ostale "obalne operacije" /longshoring operation/. Pregledavanje i označavanje robe koja je izvadjena iz kontejnera /posao koji je obavljao Blundo/ je sastavni dio procesa iskrcavanja, pa nema sumnje da su na strani ovog radnika ispunjeni svi uvjeti iz paragrafa 2/3/.

Radni zadaci koje je obavljao Caputo bili su sastavni dio postupka premještanja robe s broda na kopneni prijevoz.

Prije Zakona iz 1972. Caputo bi bio samo djelomično pokriven odredbama o naknadi štete. Međutim, Amandmenima iz 1972. Kongres nastoji da u potpunosti obuhvati i ovu grupu radnika, definirajući "obalne radnike" kao osobe koje provode "bar malo vremena u nespornim obalnim operacijama".^{9/}

Prema tome, pred sud se uopće nije postavljalo kao "prethodno pitanje" da li je Caputov posao "pomorsko zaposlenje" ili ne. To zato, jer je on bio zaposlen u završnom premještanju tereta s pomorskog na kopneni prijevoz - stavljajući ga u kamion primatelja robe.^{10/}

Jednoglasno mišljenje suda da su tužbeni zahtjevi Blunda i Caputa osnovani po Zakonu iz 1972. izričito

odredjuje da je dotadašnja primjena teorije "točke uporišta"^{11/} za određivanje opsega "pomorskog zaposlenja" suprotna Kongresnim ciljevima i stoga neprihvatljiva.

I u slučaju Forda i Bryanta, tuženi svoju obranu temelje na teoriji "točke uporišta", međjutim Vrhovni sud potvrđuje mišljenje iznijeto u "Northeast Marine Terminal Co".

Gore prikazana presuda Vrhovnog suda SAD-a posebno je zanimljiva i stoga, što će se primjenjivati i u sporovima u kojima će sudjelovati i neameričke stranke.

U našem pravu nema razlike između pojedinih vrsta radnika, pa tako ni između lučkih i obalnih radnika od ostalih radnika. S obzirom na to, odredbe o naknadi štete za povrede na radu jednake su za sve radnike. Razlika je jedino u tome da li se radi o ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti. U slučaju ugovorne odgovornosti primjenjivale bi se odredbe ZUR-a, a kod izvanugovorne odgovornosti mjerodavan je Zakon o obveznim odnosima /pretpostavljena krivnja/.

A.S.

1/ "Certiorari" je vrsta pravnog lijeka poznatog u pravu zemalja common lawa. /"Pomorsko uporedno pravo" na str.29, E.Pallua/ - "Certiorari" je "pravni lijek koji od Vrhovnog suda traži da uzme u razmatranje predmet. Sud može taj prijedlog odbiti i to čini bez obrazloženja /konstatacija kad se citira odnosna apelaciona rješenje "certiorari denied"/, ili pak može predmet uzeti u razmatranje i onda opet ili prihvatiti prijedlog u pravnom lijeku ili ga odbiti. Činjenica je da "certiorari denied" sama još ne tvori precedent Vrhovnog suda. Certiorari će se pak dopustiti onda kad u odlučnom pravnom pitanju postoje nesuglasice između presuda raznih apelacionih sudova SAD ili, za pomorsko pravo, između njih i engleskih presuda viših sudova/u smislu koji se daje u tom nazivu u Engleskoj i Americi"/ /E.Pallua, "Pomorsko uporedno pravo", str.29/. U pravnom sustavu SAD-a, nadležnost Vrhovnog suda za odlučivanje u žalbenom postupku određena je Ustavom SAD-a. Prema njegovim odredbama moguće je podnijeti žalbu Vrhovnom sudu: a/ protiv odluka nižih sudova u vezi sa saveznim zakonodavstvom /čl.1252 U.S.C. 28/; i b/ protiv odluka koje se temelje na državnom

zakonu koji je protivan Saveznom ustavu /čl.1254, st.2. U.S.C. 28/. U slučaju kada se stranka protivi odluci na osnovi čl.1254, st.2, ima pravo izbora između žalbe i certioraria zavisno od svrhe koju želi postići - pitanje ustavnosti riješit će se žalbom, dok bi certiorari bio mnogo uspješniji za rješenje meritornih pitanja.

- 2/ "Southern Pacific Co. v. Jensen", 244 U.S. 205, 37 S.Ct. 524, 61 L. Ed. 1086, 1917.
- 3/disability or death result/ed/ from an injury occurring upon the navigable waters of the U.S. /including any dry dock/ - The Workers' Comensation Act of 1927, ch.509, paragraph 3/a/, 44 Stat.1426.
- 4/ "Nacirema Operating Co. v. Johnson", 396 U.S. 212, 218-220, 90 S.Ct. 347, 351-352, 24, L. Ed. 2d, 371, 1969.
- 5/ Longshormen's and Harbor Workers' Compensation Act Amendments of 1972.
- 6/other adjoining area customarily used by an employer in loading,unloading, repairing or bulding a vessel.
- 7/ "... any person engaged in maritime employment, including any longshoreman operations, and any harborworker, including a ship repairman, shipbuilder and shipbreaker..." parag. 2/3/, 33 U.S.C. parag. 902/3/.
- 8/ 432 U.S, 249, 97.S.Ct. 2348, 53 L. Ed. 2d. 320, 1977.
- 9/ at least some of their time in indisputably longshoring operations.
- 10/ engaged in the final steps of moving cargo from maritime to land transportation: putting it in the consignee's truck".
- 11/ Prema ovoj teoriji, pomorsko zaposlenje bi uključivalo samo dio procesa iskrcavanja koji se odvija prije nego što slagači /stevedoring gang/ smjeste teret na dok. Tako bi npr. radnik koji je direktno prenosio teret s broda u skladište ili u kamion smatran radnikom u pomorskom zaposlenju, dok radnik koji bi nosio teret iz skladišta u kamion to ne bi bio.