

Bilješka.- Ova presuda Kuće lordova afirmirala je mogućnost odstupanja od dispozitivnih odredaba MIA-a u pogledu odgovornosti osiguratelja, ne samo kad stranke takvo odstupanje izričito predvide, već i kad se takva volja stranaka može razabrati iz jasnih riječi police osiguranja.

LJ.M.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH  
AMERIČKIH DRŽAVA

Presuda od 29.IV 1983.

General Electric Co.  
International Sales  
Division c/a S.S.  
Nancy Lykes and Lykes  
Bros. Steamship Co.Inc.

Brod "S.S.NANCY LYKES"

NAKNADA ŠTETE ZBOG GUBITKA TERETA

Bez obzira na širinu formulacije klauzule o neodgovornosti /"liberties clause"/ svako skretanje s ugovorenog puta radi uzimanja goriva, bit će nerazumno, jer u linijskom prijevozu robe brod može uzimati gorivo samo u lukama za koje je objavljeno da će brod njima ploviti - Uobičajeni put broda u linijskom prijevozu je samo onaj koji je kao takav utvrđen i objavljen u poslovnom svijetu - Kod nerazumnog skretanja s puta vozar se ne može pozivati na ograničenje visine odgovornosti

Brod "S.S.Nancy Lykes" plovio je iz Gulf Coast u luku Kobe u Japanu i luku Keelung na Tajvanu, preko Panamskog kanala. Brod je prevezio na palubi tri kabla za lokomotivu od 50-52 tone, vlasništvo tužitelja General Electric Co, International Sales Division /u daljnjem tekstu GE/. Nakon prolaska kroz Panamski kanal, brod je uplovio u luku San Pedro-Long Beach u Kaliforniji da bi uzeo gorivo po jeftinijoj cijeni od cijena goriva u lukama kroz koje je brod prolazio na putu do Kanala. Po izlasku iz kalifornijske luke brod je ušao u područje vrlo visokih valova i jakog vjetrova /8-10 Beauforta/ što je prouzročilo prekinuće užeta s kojima su kablovi bili vezani uz palubu, pa su kablovi bili otplavljeni u more. S obzirom da brod nije pretrpio veću štetu, nastavio je put za Daleki Istok bez tereta.

Po odredbama Carriage of Goods by Sea Actu /COGSA/ uključenim u brodarski ugovor dopušteno je prevoziti brodom kablove na palubi. U teretnicu je bila uključena klauzula o neodgovornosti /"liberties clause"/, koja, određujući okvir putovanja, predviđa "uobičajene ili oglašene luke, bilo da su imenovane ili ne, kao i luke u ili izvan objavljenog geografskog ili uobičajenog puta ili naloga", te posebno dopušta brodu pristati u svaku luku radi uzimanja goriva.

Tuženik, Lykes Bros. iskoristio je dopuštenje te pristao u luci San Pedro - izvan redovitog puta broda - kako bi uzeo gorivo po jeftinijoj cijeni od cijene goriva u luci New Orleans i ostalim lukama na putu do Panamskog kanala.

Sudac američkog Okružnog suda za južni okrug New Yorka, Lasker presudio je da tuženik naknadi štetu na osnovi par. 4/4/ COGSA, 46 U.S.C. par. 1304/4/ iz 1976. koji predviđa da se svako skretanje broda s utvrđenog puta radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili imovine na moru, kao i svako razumno skretanje, neće smatrati kršenjem ili povredom ovog poglavlja ili povredom ugovora o prijevozu robe morem, pa vozar neće odgovarati za gubitak ili štetu koja iz toga proizadje; međjutim, ako je do skretanja došlo radi ukrcaja ili iskrcaja robe ili putnika, ono će se, prima facie, smatrati nerazumnim. Sudac Lasker ocijenio je skretanje broda "S.S. Nancy Lykes" kao nerazumno i stoga utvrdio odgovornost vozara.

Tuženik je ovakvom utvrdjenju suda suprotstavio tri osnovna prigovora: 1. sadržaj klauzule o neodgovornosti u teretnici; 2. činjenicu da pristajanje radi uzimanja goriva nije skretanje s puta; 3. ako se pristajanje zbog uzimanja goriva i ocijeni kao skretanje s puta, to nije nerazumno skretanje.

U pogledu prvog prigovora, sudac Lasker, a to je prihvatio i drugostepeni sud, upozorio je da "liberties clauses" moraju biti u skladu s par. 4/4/ COGSA u pogledu tumačenja razumnog ili/i nerazumnog skretanja s putovanja, te da te klauzule, kao i par. 4/4/, dopuštaju samo razumno skretanje s predviđenog puta.<sup>1/</sup> Bez obzira na širinu jezične formulacije tih klauzula njihov sadržaj ne dopušta vozaru nekažnjivo skretanje s puta, kad bi takvo skretanje ozbiljno ugrozilo vozarovu prvenstvenu obvezu po COGSA, pravilno /"properly"/ prevesti robu i voditi brigu o robi za vrijeme prijevoza.

U pogledu drugog prigovora tuženika, prvostepeni sud je ocijenio pristajanje u luci San Pedro radi uzimanja goriva kao skretanje s puta, a Apelacioni sud se s tim takodjer suglasio. Obrazlažući svoje stajalište, sudac Lasker je rekao, da brodovi koji saobraćaju u linijskom prijevozu normalno uzimaju gorivo "samo u lukama oglašanim na putu kojim brod prolazi". Luka San Pedro nije nikada bila kao takva oglašena, niti se nalazi na uobičajenom trgovačkom putu između Panamskog kanala i Dalekog Istoka. Činjenica da su dva tuženikova broda već ranije pristala u istoj kalifornijskoj luci radi uzimanja goriva, nije po mišljenju suda dovoljna da bi se ta luka smatrala na uobičajenom putu broda, jer put se može smatrati uobičajenim tek kada je utvrđen kao takav i svim sredstvima objavljen u poslovnom svijetu /"a course will only be considered customary when the route is established and by all means published to the world"/. Osim toga tužitelj nije ni znao za ranije pristajanje tuženikovih brodova u luci San Pedro, niti je bio obaviješten da to brod "S.S.Nancy Lykes" namjerava učiniti.

U pogledu trećeg tuženikovog prigovora i prvostepeni i drugostepeni sud su suglasno ocijenili da je skretanje broda "S.S.Nancy Lykes" u luku San Pedro radi uzimanja goriva bilo nerazumno. Ovo stoga jer je vozar znao da izlaskom iz luke San Pedro brod ulazi u područje koje je poznato po povećanom riziku od mogućeg lošeg vremena u proljetno vrijeme. Prema tome, rizik od nepovoljnih vremenskih okolnosti bio bi znatno smanjen da brod nije skrenuo u spomenutu luku.

Sud je takodjer odbio tuženikov zahtjev za ograničenje visine odgovornosti na 500.00 US \$ po koletu /ograničenje predviđeno COGSA odredbama/, jer po pravu južnog okruga New Yorka nerazumno skretanje lišava vozara zakonskog ograničenja odgovornosti, jer izlaže robu dodatnim, nepredvidljivim rizicima. Puna odgovornost vozara, po mišljenju suda, je najdjelotvornija prevencija protiv učestalosti nerazumnog skretanja vozara, te jača vozarovu obvezu brige o teretu za vrijeme putovanja, a posebno sprječava pokušaje vozara koji često obezvrijedjuju važnost zakonskog razlikovanja između razumnog i nerazumnog skretanja.

/TMCA, IV, 1983/

LJ.M.

Bilješka.-- Ova presuda pokazuje američko judikaturno stajalište prema tumačenju dosega klauzula o neodgovornosti, bez obzira na širinu formulacije takvih klauzula u brodar-skim ugovorima. One daju vozaču samo ograničeno pravo skretanja s puta, kad je takvo skretanje razumno s obzirom na sve okolnosti, pri čemu se razumnost skretanja prosuđuje prema odredbi par. 4/4/ COGSA.

Pojam nerazboritog skretanja s puta, predviđen u par. 4/4/ COGSA, američka sudska praksa vezala je uz vozačev gubitak prava na ograničenje visine odgovornosti, smatrajući da se odredbe COGSA odnose uvijek samo na ugovoreno putovanje, a ne i na nešto izvan toga. Ova presuda potvrđuje dosljednost takvog stajališta.<sup>3/</sup>

LJ.M.

---

1/ Hellenic Lines, Ltd. v. United States, 512 F. 2d 1196 /2d Cir. 1976/.

2/ Jones v. The Flying Clipper, 116 F. Supp. 386, str. 388-90 /S.D.N.Y. 1953/.

3/ Više o dosegu pojma "nerazboritog skretanja s puta" u prikazu presude Apelacionog suda SAD-a i popratnom članku E.Pallua, UPPPK, br.70, 1976, str.70-73.