

OKRUŽNI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA
ZA JUŽNI OKRUG TEKSASA
ODJEL U HUSTONU

Presuda od 31.X 1983.

Broj: M/V "MIMOSA"

Crownccen International, N.V, Crown Central
Petroleum Corp, Conoco International, Inc.
V.Burmah Oil Tankers, Ltd, Juniper Shipping, Ltd.

NAKNADA ŠTETE U SUDARU BRODOVA

Sudar brodova - Adekvatnost kriterija za ocjenu veličine naknade štete koju je pretrpio vlasnik tereta, a koju predviđa pomorsko izvanugovorno pravo - Da li se pod pojmom "ukrcaja" tereta treba uzetu u obzir mjesto ukrcaja označeno u teretnici, ili neko drugo mjesto gdje je kasnije vršen prekrcaj tereta na brod koji je involviran u sudaru - Da li se valjanost "Both-to-Blame Collision Clause" odnosi na ugovore o "private carriage" u američkom pravu

Tužitelji su vlasnici tereta, sirove nafte koja je prevožena brodom "Mimosa", u vlasništvu tuženika Juniper Shipping, Ltd, dok je vlasnik drugog broda u sudaru "Burmah Agate" Burmah Oil Tankers, Ltd.

1. studenoga 1979. motorni brod "Mimosa" udario je brod "Burmah Agate" koji se nalazio na uobičajenom sidrištu u Houstonskoj luci. Oba broda su vijala liberijsku zastavu, a njihovi raspolažujući vlasnici su kineske tvrtke.

Prilikom sudara poginulo je 35 članova kineske posade, veliki dio tereta je izgubljen, a oba su broda zadobila takva oštećenja, da su predstavljali izvedeni potpuni gubitak.

Nakon dvogodišnje istrage pred Pomorskim istražnim vijećem ("Marine Board of Investigation") u New Yorku vlasnici obaju brodova postigli su sporazumno rješenje u vezi s odštetnim zahtjevom za poginule ili povrijeđene članove posade, podjelom krivnje za sudar.

Vlasnici tereta nisu međjutim prihvatili utanačeni razmjer krivnje brodova za sudar, pa su ostali nerješeni zahtjevi vlasnika tereta za naknadu štete zbog izgubljenog tereta kao i zahtjev prema brodu "Burmah Agate" za doprinos u zajedničku havariju zbog izdataka u vezi s gašenjem požara do kojeg je došlo izlijevanjem sirove nafte, te za spašavanje.

Obje strane spora složile su se da bi se izbjegle brojne poteškoće u vezi s utvrđenjem postotka krivnje obaju brodova za sudar kao i poteškoće oko utvrđenja odgovornosti za doprinos u zajedničku havariju, ako bi se sudski prejudicijelno riješila dva osnovna pitanja od kojih ovisi presuda o cjelokupnom odštetnom zahtjevu vlasnika tereta. To su: 1) veličina štete za izgubljeni teret i 2) valjanost "Both-to-Blame Collision Clause" iz ugovora o navlu između Burmah Oil i Crownccen International.

Pravilno rješenje prvog pitanja omogućilo bi razmatranje visine moguće odštete koju bi vlasnici tereta u eventualnom sporu mogli tražiti, dok će odgovor na drugo pitanje odlučiti da li zahtjev vlasnika tereta za odštetu treba rješavati na osnovi potpunog gubitka ili treba uzeti u obzir postotak krivnje obaju brodova za sudar, doprinos u zajedničku havariju i za namjerne žrtve.

Sud je nakon pažljivog razmatranja dokaza i tvrdnji obiju strana, na osnovi utvrđenih činjenica i primjenom mjerodavnog prava donio odluku: 1) veličina štete za gubitak tereta odgovara vrijednosti tereta u vrijeme i prema mjestu njegovog ukrcaja. Kao mjesto ukrcaja tereta uzima se South Riding Point (skraćeno: SRP) na Bahamima; 2) "Both-to-Blame Collision Clause" između Brumah Oil i Crownccen-a je valjana i izvršiva.

U pogledu odluke o veličini štete sud je u obrazloženju presude naveo slijedeće: Vlasnici tereta tužili su vlasnika broda "Mimosa" (Juniper Shipping, Ltd.) "in maritime tort" tražeći punu naknadu štete za gubitak približno 250.000 barela sirove nafte koja se prevozila brodom "Burmah Agate". Iako su oba broda u sudaru bila kriva za gubitak tereta, brod "Burmah Agate" i njen vlasnik su klauzulom br.19 u brodarskom ugovoru sklopljenom s Crownccen International bili ugovorno oslobođeni odgovor-

nosti prema vlasnicima tereta za bilo kakav gubitak ili štetu koja nastane kao posljedica pogrešne navigacije, sudara ili požara.¹⁾

Vlasnici tereta predložili su da sud prilikom određivanja vrijednosti izgubljene sirove nafte prihvati promjenu tradicionalnog prava pomorske izvanugovorne odgovornosti,²⁾ prema kojem se visina štete ocjenjuje po vremenu i mjestu ukrcaja tereta, primjenom kopnenog prava ("shore law"), prema kojem se vrijednost izgubljene imovine procjenjuje po mjestu i vremenu gdje je imovina izgubljena. Ovo stoga, što je pravilo sadržano u "maritime tort law" izgubilo svoj raniji reason d'etre, s obzirom da danas više ne postoje poteškoće za dokazivanje vrijednosti izgubljenog tereta za vrijeme putovanja između udaljenih luka.

Vlasnik broda smatrao je, međjutim, da veličinu štete na teretu treba procjenjivati u skladu s tradicionalnim pravilom sadržanim u "maritime tort law", a formuliranim precedentom THE GLENORCHY.³⁾

Spor stranaka oko utvrdjenja mjesta i vremena relevantnog za procjenu veličine štete izbio je zbog toga što se sporna sirova nafta prevozila brodom u vrijeme naftne krize, kad su cijene sirove nafte na svjetskom tržištu nafte osjetno rasle iz dana u dan. U vrijeme ukrcaja sporne nafte u afričkoj luci cijena jednog barela nafte kretala se (CIF) oko 25.00 US \$, dok je cijena istog barela u vrijeme sudara bila oko 42.00 US \$.

Sud je, obrazlažući svoju odluku u korist vlasnika broda, istakao da tvrdnje vlasnika tereta o potrebi modificiranja pravila o procjeni vrijednosti tereta izgubljenog na moru, treba, s obzirom na stvarno promijenjene okolnosti današnjeg svjetskog pomorskog tržišta, mijenjati. Međjutim, takvu promjenu može utvrditi samo Vrhovni sud SAD-a, a ovaj sud je do tada vezan važećim pravilom i postojećim precedentima.

Između vlasnika tereta i vlasnika broda sporno je bilo i mjesto koje treba uzeti kao mjesto ukrcaja izgubljene sirove nafte.

Vlasnici tereta izjednačavali su ukrcaj s fizičkim ukrcajem tereta na brod ("physical placement of cargo aboard"), pa

su stoga tvrdili da je luka ukrcaja sporne nafte na "Burmah Agate" SRP na Bahamima, jer je tamo nafta prekrkana iz VLCC-a na manje brodove uz izdavanje novih teretnica.

Vlasnik broda je pak tvrdio da mjesto ukrcaja izgubljene nafte treba procjenjivati po odredbama ugovora o navlu, koji kao sigurne luke ukrcaja predviđa luke na zapadnoj obali Afrike. SRP se, po mišljenju strane broda, uopće ni ne može smatrati lukom ukrcaja u skladu s mišljenjem Vrhovnog suda SAD-a, izraženim u predmetu THE VAUGHN i THE TELEGRAPH.⁴⁾

Kako o ovom problemu ne postoji u američkom pravu precedent na koji bi se sud mogao osloniti prilikom odlučivanja, (The VAUGHN i THE TELEGRAPH odnose se na situaciju u kojoj nije bilo prekrcaja tereta na drugi brod), sud je svoju odluku u korist vlasnika tereta nešto šire obrazložio. Prvenstveno je sud uvažio činjenicu da je sporna nafta fizički ukrcana na "Burmah Agate" u luci SRP na Bahamima. Zatim je sud kao relevantne okolnosti za svoju ocjenu istakao i ove utvrđene činjenice: sporna nafta sastojala se djelomično iz sirove nafte dovezene u SRP brodovima VLCC, a djelomično iz zaliha u rezervoarima luka u SRP-u; Crown-cen je bio ovlašten raspolagati naftom u luci SRP bilo da je tamo uskladišti ili uputi u neku drugu luku u Zaljevu ili na Atlantskoj obali SAD-a, ili napokon da je bilo gdje proda. Sve to uputilo je sud na zaključak da iako se radi o nafti koja je prevožena iz Afrike u SAD, ukrcaj spornog dijela tereta u luci SRP predstavlja zasebni ukrcaj, pa stoga veličinu štete za izgubljenu naftu s "Burmah Agate" treba procjenjivati prema tržišnim cijenama u SRP.

U pogledu valjanosti "Both-to-Blame Collision Clause" sud je rekao slijedeće:

U ugovoru o navlu između Crowncena i Burmah Oila postojala je "Both-to-Blame Collision Clause" (skraćeno BBCC). Kad bi se utvrdila valjanost te klauzule, što su vlasnici tereta opovrgavali, ona bi trebala nadoknaditi Burmah Oilu onaj dio iznosa štete koji je ovaj platio za izgubljeni teret, a koji je bio uključen u razmjerni dio doprinosa koji po toj klauzuli plaća brod u sudaru na kojem se nalazio izgubljeni ili oštećeni teret.

Vlasnici tereta su tvrdili da je BBCC nevaljana zbog izričito ugovorene primjene COGSA u klauzuli br.20 ugovora o navlu, pa da stoga vlasnici tereta mogu tražiti naknadu cjelokupne štete od vlasnika broda "Mimosa". Podlogu za svoje uvjerenje vlasnici tereta nalaze u mišljenju Vrhovnog suda SAD-a u predmetu ESSO BELGIUM.⁵⁾

Vlasnik broda opro se tvrdnjama protivnika navodeći da je on pogrešno protumačio spomenuti precedent kad ističe da je Vrhovni sud SAD-a poništio valjanost BBCC zbog istovremene primjene odredaba COGSA u tom predmetu. Vlasnik broda napominje kako je iz obrazloženja tog precedenta vidljivo da je Vrhovni sud SAD-a zaista potvrdio Common Law pravilo o nevaljanosti BBCC u ugovorima o "Common carriage", bez obzira da li se ili ne istovremeno na takve ugovore primjenjuje COGSA. Kako se u ovom sporu između stranaka radi o ugovoru o "private carriage" argumentum a contrario Common Law pravilo o nevaljanosti BBCC ne dolazi do primjene, bez obzira na činjenicu što se na taj ugovor također primjenjuje COGSA.

Sud je podržao valjanost BBCC smatrajući da u prilog takve odluke govore slijedeće činjenice: a) COGSA predviđa da brod koji prevozi teret neće biti odgovoran za štetu na teretu koja proizidje iz pogreške u plovidbi (46 U.S.C. par.1304(2)); b) za razliku od situacija kad postoji ugovor o "common carriage", ni zakon ni javni poredak ne zabranjuju uključenje BBCC u ugovore o "private carriage"; c) u američkom pomorskom pravu stranke uživaju široku slobodu ugovornog dogovaranja; d) u dva ranija slučaja sudovi su podržali valjanost BBCC sadržanih u ugovorima o "private carriage".⁶⁾

Valjanost "Both-to-Blame Collision Clause"

Ova presuda obradjuje dva zanimljiva problema američkog pomorskog prava: neadekvatnost tradicionalnog načela sadržanog u "Maritime Tort Lawu" o ocjeni veličine štete za gubitak tereta na moru, i valjanost "Both-to-Blame Collision Clause" u brodarskim ugovorima kod privatnog prijevoza tereta.

Izbijanjem svjetske naftne krize 1973. došlo je do znatnih poremećaja u rastu cijena sirove nafte na svjetskom tržištu. Nastala privredna kriza poremetila je ravnotežu interesa većine sudionika u međunarodnoj trgovini naftom i aktualizirala potrebitost revizije nekih načela koja zbog arhaičnosti utvrđenih rješenja, u vrijeme nestabilnosti svjetskog tržišta, posebno pogadjaju interese određenih privrednih krugova.

Kritika koju su vlasnici tereta uputili, a Okružni sud za južni okrug Teksasa podržao, na račun primjene tradicionalnog načela za ocjenu veličine naknade štete radi gubitka tereta prema "Maritime Tort Lawu", potpuno je opravdana s gledišta suvremenih uvjeta odvijanja pomorske trgovine. To načelo, formulirano u predmetu THE GLENORCHY (1931) utvrđuje da se "veličina naknade za izgubljeni ili oštećeni teret ocjenjuje prema vrijednosti u vrijeme i na mjestu gdje je teret bio ukrcao na brod, plus svi troškovi koji su nastali za vrijeme prijevoza tereta do mjesta gdje je izgubljen."

Takvo je načelo predstavljalo najpodesnije rješenje problema koji su nekada nastajali u vezi s dokazivanjem vrijednosti izgubljenog tereta za vrijeme dalekih preoceanskih putovanja izvan postojećih središta međunarodne trgovine. Suvremeni razvoj povezanog svjetskog tržišta, posebno tržišta nafte, uklonio je danas svaku poteškoću u vezi s određivanjem vrijednosti izgubljenog tereta za vrijeme dok se brod nalazio na moru. Stoga je opravdana kritika da tradicionalno načelo sadržano u "Maritime Tort Lawu", a koje je apsolutno na štetu interesa strane tereta, nema više svoj raison d'être i da ga treba mijenjati.

Međutim, precedentno pravo anglo-američkog podneblja može se mijenjati samo kad vrhovno sudište zauzme drugačije stajalište o nekom problemu o kojem je ranije donijelo precedent. Kritika nižih sudova, a nekad čak i odstupanje od utvrđenog prece-

denta uglavnom samo odražava neprikladnost predviđenog pravnog rješenja promijenjenim okolnostima u praksi.⁶⁾

U ovom predmetu sud je vrlo jasno izrazio svoju kritičnost prema utvrdjenom načelu "Maritime Tort Lawa", pa je to vjerojatno razlog što je, u okvirima koje dopuštaju konkretne okolnosti ovog slučaja, tumačenjem pojma "shipment" ublažio djelovanje striktno primjene spomenutog načela.

Iako se u presudi o predmetu THE GLENORCHY ne govori ništa o pojmu "shipmenta", u podlozi utvrdjenog načela o mjestu i vremenu ukrcaja tereta stoji stajalište Vrhovnog suda da je teret izložen djelovanju rizika za vrijeme prijevoza morem tek nakon početka putovanja, te da je vrijednost tereta jednaka veličini rizika i veličini gubitka koji zadesi teret za vrijeme prijevoza morem.⁷⁾ Primjenjujući takav stav Vrhovnog suda SAD-a, ovaj sud je, na osnovi činjeničnih okolnosti u ovom predmetu koje idu u prilog tome, ustvrdio da je za teret na brodu "Burmah Agate" rizik gubitka započeo tek nakon ukrcaja u luci SRP na Bahama, pa zato veličinu gubitka tereta treba ocjenjivati prema vrijednosti sirove nafte u toj luci, a ne prema vrijednosti u luci ukrcaja na afričkoj obali, jer su svi rizici kojima je prijevoz nafte do Bahama bio izložen već prošli.

Američko opće pomorsko pravo ("General Maritime Law") učinilo je javnog prijevoznika ("public carrier") apsolutno odgovornim za sigurni prijevoz tereta morem, ukoliko gubitak ili šteta na teretu nije posljedica jednog od Common Lawom predviđenih razloga za isključenje odgovornosti vozara.⁸⁾ Početkom upotrebe teretnica brodovlasnici su, želeći umanjiti strogost utvrdjenog Common Law načela o apsolutnoj odgovornosti vozara, počeli unositi u teretnicu razne klauzule kojima su stipulirali isključenje vlastite odgovornosti za gubitak ili štetu na teret do koje bi došlo na ovaj ili onaj način iz odredjenih razloga. Takve klauzule postojale su sve brojnije, neke su čak predviđale isključenje odgovornosti i za krivnju ("negligence"), a predstavljale su ugovorno proširenje utvrdjenih slučajeva isključenja odgovornosti vozara predviđenih Common Lawom. Federalni sudovi SAD-a, a kasnije i Kongres, prilikom donošenja, prvo Harter Acta (1893), a zatim COGSA (1936), smatrali su ugo-

varanje oslobodjenja vozara od odgovornosti, izvan striktno utvrđenih alučajeva po Common Lawu, kao protivno javnom poretku SAD-a, i sve klauzule takve vrste unesene u teretnice proglašavali su ništavnima ("nul and void"). Kako je BBCC upravo jedna od takvih klauzula, od slučaja u predmetu ESSO BELGIUM (1952), osporava joj se u američkoj judikaturi valjanost, iako se ona redovito još i danas uvrštava u gotovo sve teretnice i ugovore koji se sklapaju u međunarodnom prometu roba. Ovo posljednje stoga, što, iako je BBCC specificum američkog prava, stvoren da bi se izbjegla indirektna odgovornost vozara kod sudara za štetu na teretu koji prevozi, a kojoj može biti izložen, zbog djelovanja solidarne odgovornosti (koja je u američkom pravu predviđena za imovinske štete), i što upravo to pravo negira pravnu valjanost takvog ugovornog isključenja odgovornosti vozara, većina brodara uvrštava tu klauzulu u ugovor o prijevozu, bojeći se da, ukoliko njihov brod bude involviran u nekom sudaru, zahtjev za regres dijela štete od vlasnika tereta može biti podnesen pred nekim sudom izvan SAD-a ili čak da se spor iz sudara može rješavati primjenom američkog prava, pred nekim sudom izvan SAD-a, a tada bi takvi sudovi podržali valjanost uvrštene BBCC, jer nisu dužni poštivati javni poredak SAD-a, nasuprot ugovornim klauzulama stranaka.⁹⁾

Od slučaja ESSO BELGIUM, u kojem je Vrhovni sud SAD-a proglasio BBCC nevaljanom i ništavnom ističući da bi njena primjena vrijedjala Common Lawom utvrđenu zaštitu interesa vlasnika tereta, koja predstavlja javni poredak, vladalo je uvjerenje da BBCC, bez obzira da li se na ugovorne odnose stranaka primjenjuje Harter Act ili COGSA ili ne, ne proizvodi pravni učinak u američkom pravu.¹⁰⁾ Američka judikatura, a potom i doktrina, nisu prihvatili argumentaciju koju su brodari iznosili, da se primjenom BBCC uklanja anomalija do koje dolazi, a to je da vozar ne odgovara za bilo kakvu štetu ili za gubitak tereta, ako je isključivo kriv (po § 1304(a) GOGSA), ali je indirektno odgovoran za dio štete na teretu, ako postoji podijeljena krivnja više brodova. Beskorisno je, kaže američka doktrina, očekivati potpunu simetriju interesa i odsustvo bilo kakvih anomalija u predviđenim zakonskim rješenjima. Dopustiti ugovorno proširenje razloga za ekskulpaciju vozara od odgovornosti značilo bi

pružiti vozaču, koji ionako diktira uvjete ugovora o prijevozu, široku mogućnost ponovnog izbjegavanja bilo kakve odgovornosti.

Medjutim, upravo prikazana presuda ukazuje na ograničeni učinak ranije spomenutog procedenta ESSO BELGIUM.

Po američkom pravu prijevoz tereta na osnovi brodarskih ugovora ("charter parties") smatra se "private carriage", a kako se Harter Act i COGSA primjenjuju samo na odnose između izdatnika i držatelja teretnice, ne postoji nijedno zakonsko pravilo, a ne može se smatrati ni da je suprotnom američkom javnom poretku slobodno ugovaranje stranaka o snošenju rizika za štetu na teretu drugačije negoli je propisano spomenutim zakonima. Prema tome, BBCC uvrštena u ugovore o "private carriage" ostaje i po američkom pravu valjana i primjenljiva, čak i kad se izričitim uglavkom stranaka na takav ugovor primjenjuju odredbe COGSA. Ovo stoga, što je Common Law pravilo o zaštiti interesa vlasnika tereta od ugovorne ekskulpacije vozača od odgovornosti, koje predstavlja podlogu za restriktivno tumačenje odredaba COGSA o isključenju vozačeve odgovornosti, odnosi samo na "common carriage". Kad se ugovori primjena COGSA za "private carriage", primjena BBCC upravo je na liniji intencije zakonodavca koji propisuje isključenje vozačeve odgovornosti za bilo koji čin, propust ili pogrešku zapovjednika, pomorca, pilota ili druge osobe kojom se vozač u svom poslovanju služi ako su počinjeni u upravljanju ili prilikom plovidbe broda.¹³⁾

S drugog aspekta promatrano primjenom BBCC anulira se negativno djelovanje solidarne odgovornosti za imovinske štete kod podijeljene krivnje više brodara, što je, uz tek nedavno promijenjeno judikaturno načelo o jednakoj podjeli odgovornosti,¹⁴⁾ uvelike udaljavalo američko pravo od principa o naknadi štete kao posljedice sudara, utvrđenih u Konvenciji o sudarima (1910), kojoj SAD nisu pristupile baš zato što njihovo pravo odudara od načela izraženih u toj Konvenciji.

Utoliko je obrazloženje ove presude zanimljivo i novo za poslovnu praksu i za praćenje polaganog pomaka koji američko pravo čini prema prihvaćanju načela koja za većinu ostalih zemalja već odavno predstavljaju unificirano pravo.

Ljerka Mintas-Hodak,
asistent-istraživač

- 1) Ova klauzula je u skladu s 1304(2)(a) i (b) američkog Zakona o prijevozu robe morem (COGSA) iz 1936, a koji se na temelju klauzule br.20 primjenjivao na brodarski ugovor stranaka.
- 2) Slobodni prijevod "Maritime Tort Law".
- 3) U predmetu THE GLENORCHY, 283 U.S. 284 (1931) stranaka Standard Marine Insurance Co Ltd, v. Scottish Metropolitan Insurance Co, Ltd, Vrhovni sud SAD-a je rješavao spor o sudaru brodova u Velikim jezerima i tom je prilikom promijenio ranije općeprihvaćeno pravilo o šteti na teretu u slučajevima "maritime tort". Od tog precedenta vrijedi pravilo da se vrijednost izgubljenog ili oštećenog tereta na moru procjenjuje prema mjestu i vremenu ukrcaja, bez prava na razliku zbog povećane vrijednosti ili zbog očekivanog profita.
- 4) U predmetu THE VAUGHN i THE TELEGRAPH, 14 Wall. (81 U.S.) 258 (1871) teret koji je prevožen u New York City ukrcajan je u jednoj luci blizu Montreala na kanalski brod. Kanalski brod je dotegljnjen do terminala u Troyu, N.Y. Tamo je kanalski brod i još jedan brod prihvatio parobrod i otegljio niz rijeku Hudson, kad je došlo do sudara i gubitka tereta. Određujući veličinu štete Vrhovni sud SAD-a je ustvrdio da terminal Troy ne predstavlja luku, pa kao luku ukrcaja treba smatrati kanadsku luku.
- 5) U predmetu ESSO BELGIUM 343 U.S. 236 (1952) stranaka U.S., v. Atlantic Mutual Insurance, Co, parobrod NATHANIEL BACON kojeg je iskorištavala vlada SAD-a kao javni prijevoznik ("common carrier") sudario se s brodom ESSO BELGIUM pri čemu je izgubljen teret. U sporu stranaka je rješavano o odgovornosti za štetu koju su pretrpili vlasnici tereta i brodovlasnik za oštećenje broda. Vlasnici tereta su smatrali da je BBCC u teretnici koju je izdao NATHANIEL BACON ništavan jer vrijedja pravilo common lawa, po kojem je common carrieru zabranjeno ugovarati isključenje odgovornosti za posljedice vlastite krivnje. Vlada SAD-a je smatrala da § 3 Harter Acta, prenesen u § 1304(2) COGSA, dopušta mogućnost ugovaranja oslobodjenja od odgovornosti brodaru za vlastiti nemar. Sud je, međjutim, ocijenio da Kongres, donoseći kako Harter Act, tako i COGSA, sigurno nije želio bilo kojom odredbom spomenutih zakona dopustiti promjenu davno utvrdjenih common law pravila, među kojima je i pravilo da "common carrier" ne može ugovorno izbjegavati odgovornost za vlastitu krivnju i krivnju svojih agenata i osoblja. Prema tome, smatra Vrhovni sud SAD-a, bez obzira na tekst odredbe COGSA, BBCC je ništava ako je sadržana u ugovorima o "common carriage", jer je to utvrdjeno "common law" pravilom američkog prava, pa sve zakonske odredbe koje predviđaju izuzetke od tog pravila treba restriktivno tumačiti. Više o tome vidi H. K a č i ć, Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, JAZU, Zagreb, 1968, str.150 i dalje.
- 6) E. P a l l u a , Pomorsko uporedno pravo, Rijeka, 1975, str. 26 i dalje.
- 7) cf. THE GLENORCHY, 283 U.S. str.288

- 8) G. G i l m o r e and Ch. L. B l a c k , Jr. The Law of Admiralty, Brooklyn, 1957, str.119 i dalje.
- 9) H. K a č i ć , op.cit, str.151-152 i "Both-to-Blame Collision Clause" kao rizik Kargo osiguranja, na Savjetovanju o osiguranju robe u međunarodnom prijevozu, Cavtat, studeni 1983, str.90-99; V. B r a j k o v i ć , Both-to-Blame Collision Clause, Pomorska enciklopedija, II izdanje, Zagreb 1972, str.420.
- 10) Cf. V. B r a j k o v i ć , Harter Act, Pomorska enciklopedija, II izdanje, sv.2, str.622, Zagreb, 1972; G. G i l m o r e and Ch.L. B l a c k , Jr. op.cit, str.121; H. K a č i ć , op.cit. supra 5, str.151.
- 11) Iz obrazloženja žalbe tužitelja Vrhovnom sudu SAD-a u predmetu "ESSO BELGIUM" u List Law Report Shipping and Mercantile Law, 1952, XIV, prema H. K a č i ć , op.cit, supra 5, str.151.
- 12) Cf. G. G i l m o r e and Ch.L. B l a c k , op.cit, str. 155.
- 13) § 1304(2)(a) U.S. COGSA (1936)
- 14) U.S. v. RELIABLE TRANSFER Co.INC, u The United States Law Week, 1975, str.4610, je predmet u kojem se staro pravilo utvrđeno u predmetu THE SCHOONER CATHERINE v. DICKINSON (1854), 58 O.S. (17 How) 170, o podjeli krivnje na jednake dijelove između sukrikih brodova u sudaru za štete na stvarima, promijenjeno uvodjenjem općeprihvaćenog pravila odgovornosti koja odgovara omjeru krivnje svakog od brodova koji su skrivili sudar. O komentaru ove presude vidi više A. K e r r i , Il diritto marittimo, vol.3, 1975, str.454-472 i V. F i l i p o v i ć , Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, br.67, 1975, str.75-79.

SUMMARY

Ljerka Mintas-Hodak:

VALIDITY OF "BOTH-TO-BLAME COLLISION CLAUSE"

After giving a brief review of the content (reasons) set out in the Court decision in the case "Crownen International", the author analyzes the consequences arising out of the Court's statement upon two basic issues in this case.

In the first place, in spite of all criticism of the traditional maritime tort rule stating that recovery of a lost or damaged cargo depends on the value of that cargo at the place and at the time of shipment, plus expenses of getting the cargo to the point where it was lost, it is impossible for this Court to alter the Supreme Court rule formulated in "The Glenrochy".

Taking into account all the special facts of that case, the Court accepted the contention set out by cargo claimants that the port of shipment was the place where the cargo had been physically placed onboard the ship, despite the contrary wording in the transportation contracts.

In the second place the Court upheld the validity of the "Both-to-Blame Collision Clause" inserted in the contract for affreightment between parties.

After the case of "Esso Belgium" (1952) it was stated not only in American case law, but also in the doctrine, that this Clause was void and unenforceable because it violated the Common Law rule prohibiting "common carriers" from stipulating against the consequences of their own fault. By the decision taken in the case we are now dealing with, the Court limits the scope of the rule formulated in "Esso Belgium" emphasizing that it relates to contracts of "common carriage", but not to "private carriage". In these latter cases the said Clause would be valid and its effect would be in the U.S. law to remove the negative consequences of joint liability for the carrying vessel in collision cases where both vessels are to blame.