

APELACIONI SUD SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

(Drugi okrug (Second Circuit))

Broj: 85-7864 i 85-7911

Presuda od 19.III 1986.

B.M.A. Industries, Ltd. y.

Nigerian Star Line, Ltd.

Suci: Feinberg, Ch.J., Van Graafeiland i Cardamone. Ct. JJ.

PRIMJENA DOKTRINE O SKRETANJU (DEVIATION)

Brodarova pogrešna predaja tereta, bez da mu je prezentirana originalna prenosiva teretnica, ne predstavlja tzv. kvazi-skretanje (quasi-deviation) zbog kojega se ne bi mogao služiti ograničenjem odgovornosti predviđenim u COGSA

Tužitelj i prvožalitelj iz ovog slučaja B.M.A. Industries Ltd. (u daljnjem tekstu: B.M.A), sklopio je s tuženim i drugožaliteljem Nigerian Star Line Ltd. (dalje: NSL) ugovor o prijevozu svoje robe u kontejneru iz New Yorka u Port Harcourt u Nigeriji. U ime vozara (NSL) njegov agent Mediterranean Agencies, izdao je šest teretnica, svaku s klauzulom da se teret može izručiti samo po predočenju originalnih pravilno indosiranih teretnica, te da se nikakva bankovna pisma ili garancije kao niti drugi dokumenti neće prihvatiti.

Dalje je bilo ugovoreno da će se teretnice indosirati i predati firmi Comfortex kao primaocu robe nakon što on plati mjenicu po vidjenju u iznosu od 185.000 US dolara. Nakon toga Comfortex bi prezentirao teretnice i dobio robu. Roba je ne-oštećena stigla u Port Harcourt gdje ju je vozar predao u skladište svoga agenta Lagos and Niger Shipping Agencies Ltd. (dalje LANSAL). Tada je Comfortex zatražio izručenje robe i predao skladišni nalog za izručenje (warehouse delivery order) umjesto

originala teretnice, a LANSAL mu izručio robu protivno klauzulama iz teretnice. Tvrdeći da mu roba nikada nije plaćena, tužitelj je pokrenuo postupak protiv tuženoga zahtijevajući naknadu štete do pune vrijednosti tereta obrazlažući zahtjev tvrdnjom da je do protupravne predaje njegove robe došlo uslijed podmićivanja radnika vozarevog agenta i skladištara (LANSAL-a). Tužitelj je nadalje tvrdio da je u teretnici stipulirano da će se COGSA¹⁾ primjenjivati dok vozar ne preda robu s pomorskog terminala u luci iskrcaja, a da je robu izručio vozarov agent iz svog skladišta daleko od terminala, pa je pitanje da li je ovdje COGSA primjenjiva a ako i je, tužitelj smatra da je ovlašten tražiti puni iznos štete, jer da ovakvo protupravno izručenje robe predstavlja tzv. nerazumno skretanje (unreasonable deviation, quasi-deviation) i time omogućuje vozara da se koristi ograničenjem odgovornosti od 500 US dolara po jedinici tereta predviđenog u COGSA.²⁾

Tuženi se branio tvrdeći da je do pogrešnog izručenja robe došlo uslijed tužiteljevih konfuznih uputa LANSAL-u u vezi predaje robe, te pozivajući se na primjenjivost odredaba o ograničenju odgovornosti iz COGSA na ovaj slučaj.

Prvostepeni sudac Haight presudio je da je NSL povrijedio ugovor pogrešno izručujući teret i da je odgovoran za štetu, ali da su odredbe COGSA primjenjive na ovaj događaj, te da limitiraju odgovornost tuženog do iznosa od 500 US dolara po teretnici.

Na ovu presudu žalio se tuženi osporavajući svoju odgovornost temeljno u osnovi na gore iznesenim razlozima. No, žalio se i tužitelj, posebno ističući da je prvostepeni sud pogriješio dozvoljavajući tuženom ograničenje odgovornosti u ovom slučaju.

1) United States Carriage of Goods by Sea Act iz 1936. god.

2) COGSA član 4(5)

Rješavajući o žalbama Apelacioni je sud najprije našao da su žalbeni razlozi tuženoga bez osnove, a dalje se detaljnije pozabavio tužiteljevim argumentima.

U pitanju primjene COGSA na ovaj događaj sud je odbio rezoniranje tužitelja i složio se sa shvaćanjem prvostepenog suca da s obzirom da vozar nije imao smještajnih kapaciteta na pristaništu u luci iskrcaja, te da robu nije mogao uslijed zakrčenosti smjestiti drugdje u luci, što je i nesumnjivo dokazano, agentovo udaljeno skladište u ovom slučaju treba smatrati vozarovim terminalom u smislu odredbi teretnice, iz čega slijedi da su odredbe COGSA-e primjenjive na moment šetnog događaja (pogrešnog izručenja robe).

Tužitelj daljnji argument da predaja robe bez originala teretnica neovlaštenom primaocu predstavlja tzv. kvaziskretanje (quazi-deviation), u okviru doktrine o nerazumnom skretanju (unreasonable deviation), koje prema odredbama COGSA sec. 4(4), 46 U.S.C. sec. 1304(4) onemogućavaju vozara da se koristi u istom zakonu predviđenim ograničenjem odgovornosti, i drugostepeni sud je odbio. Pozivajući se kako na teoretske autoritete pomorskog prava kao što su G.Gilmore i C.L.Black Jr, tako i na prilično konsistentnu sudsku praksu prije i nakon pojave COGSA-e u američkom pravu, Apelacioni je sud odbio proširiti doktrinu nerazumnog skretanja i na ovakav slučaj pogrešne predaje tereta. U obrazloženju presude takodjer se navodi da i kada bi bilo dokazano da je do nepropisne predaje robe i štete došlo uslijed podmićivanja radnika tuženika za koju bi tuženik bio odgovoran, ovakvo krivično djelo ne bi pretvaralo pogrešnu predaju tereta u "kvazi-skretanje" sa svim njegovim posljedicama. Ovaj stav dosljedno je slijedjenje stajališta ovog istog suda izraženog u presudi Iligan Integrated Steel Mills, Inc. v. S.S.John Weyerhaeuser iz 1974, da je i sam koncept kvazi-skretanja nedosljedan s COGSA-om, te da doktrinu nerazumnog skretanja ne treba proširivati.

U završnom dijelu obrazloženja sud je još jednom naglasio da bi pretvaranje pogrešne predaje u kvazi-skretanje potaklo

krcatelje da zahtijevaju detaljnije istraživanje stupnjeva vozarove krivnje što bi dovelo do enormnih potencijalnih odgovornosti, a i proširilo bi doktrinu o skretanju što je u suprotnosti sa stavom ovog suda da domete doktrine o skretanju ne proširuje na osnovi krivnje ili krivičnog djela.

(AMC 1986, 6, str. 1662)

SKRETANJE I KVAZI-SKRETANJE (DEVIATION AND QUASI-DEVIATION) U AMERIČKOM PRAVU

Doktrina o skretanju preuzeta je u pravo prijevoza robe morem iz pomorskog osiguranja gdje se razvila davno prije donošenja američkog Zakona o prijevozu robe morem (GOGSA) 1936. godine. Ova se doktrina razvila kao jedan od oblika zaštite krcateljevih interesa, te je dovela do toga da je uslijed brodarova skretanja s ugovorenog puta prestajalo važiti osiguranje tereta, te je brodar doveden u situaciju da odgovara kao osiguratelj za svaku štetu nastalu skretanjem. Ovo se pravdalo činjenicom da su se uslijed skretanja rizici za koje je teret ugovorenim osiguranjem pokriven promjenili, pa time ni samo osiguranje više ne vrijedi. ("The Indrapura" US District Court for the District of Oregon, 1909, 171 F.929). Ovu doktrinu prihvaćali su američki sudovi i u pitanjima odgovornosti za štetu kod prijevoza robe morem, te sudili da se brodar u slučaju svog neopravdanog skretanja s ugovorenog puta više neće moći pozivati na ograničenje svoje odgovornosti za štetu iz ugovora o prijevozu. (The Willdomino v. Citri Chemical Co., 272 U.S, 718. 1927 AMC 129, 1927). Ovom je presudom ustanovljeno da skretanje mora biti neopravdano da bi uzrokovalo ovakvu pooštrenu odgovornost, čime je nešto ublažena oštrina