

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 dovođila 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

originalne doktrine. No, nekako u isto doba pojačane su tendencije proširenja tumačenja skretanja sa čisto geografskog pojma na neke druge brodarove radnje, kao što su krcanje tereta na palubu bez ovlaštenja (St Johns N.F. Shipping Corp. v. S.A. Companhia Geral Commercial, 263 U.S. 119, 1923 AMC 1131 1923).

Donošenjem COGSA-e situacija se u američkom pravu donekle izmijenila, te se može reći da je COGSA ublažila oštrinu posljedica skretanja na odgovornost broдача. Odredbe COGSA u članovima 4(2), 4(4), 4(5) i 4(11) govore da broдар neće ni u kom slučaju biti odgovoran za štetu preko iznosa od 500 US dolara po jedinici tereta, limitiraju odgovornost broдача na ovaj način osim za slučajeve nastale njegovom radnjom ili propustom, s namjerom štete ili bezobzirno i sa svješću da bi šteta mogla nastati, te određuje da broдар nije odgovoran za štetu nastalu skretanjem da se spasi život ili imovina na moru te drugim razumnim (reasonable), opravdanim skretanjem jer se to ne smatra povredom zakona ili ugovora o prijevozu. No, ovakvo skretanje učinjeno u svrhu ukrcaja ili iskrcaja robe ili putnika smatrat će se nerazumnim. Ove su odredbe dovele do određene neuskладjenosti američke judikature u pogledu tumačenja djelovanja skretanja na ograničenje odgovornosti. Dok je jedan dio sudova, a posebno Apelacioni sud sedmog okruga, stao na stajalište da niti nerazumno skretanje ne onemogućava korištenje ograničenjem odgovornosti posebno s obzirom na tekst člana 4(5) COGSA-e (Atlantic Mutual Insurance Co, v. Poseidon Schiffahrt G.m.b.h., 313 F 2nd 872 (7th Cir.) 1963) većina američkih sudova danas ipak smatra da nerazumno skretanje (unreasonable, unjustifiable deviation) onemogućuju broдарu da se koristi ograničenjem odgovornosti. Ovo je najočitije u slučajevima Encyclopaedia Britannica Inc.v. S.S. Hong Kong Producer, 422 F 2nd 7(2nd Cir.) 1969, Searoad Shipping Co v. E.I. Du Pont de Nemours & Co., 361 F.2nd 833 (5 th Cir.) 1966, Sea Tyssen, Inc. v. S.S.Fortune Star, 777 F.2nd 57, (2nd Cir) 1985.

Potrebno je na kraju ukazati na još jednu tendenciju u tumačenju COGSA-e i problema skretanja u vezi s njom, a to je pokušaj proširivanja pojma skretanja s čisto geografskog, preko neovlaštenog slaganja tereta na palubu na druga ponašanja brodara koja nemaju nikakve veze sa samim pojmom skretanja, nazvana kvazi-skretanja (quazi-deviation). Već spomenuta presuda iz 1923. godine pokazuje da su sudovi već tada prihvatili neovlašteno krcanje tereta na palubu kao nerazumno skretanje sa svim njegovim posljedicama, a ta se tendencija nastavila i nakon donošenja COGSA-e do u današnje vrijeme (već spomenuta Encyclopaedia Britannica, Jones v. The Flying Clipper, objavljen u AMC 259 1954, te druge). Ova je tendencija bila oštro kritizirana u teoriji i praksi (Gilmore & Black, The Law of Admiralty, sec 3-40 str. 176-177, sec 3-42 str. 183), naročito s obzirom na svoju neadekvatnost u doba intenzivnog razvoja kontejnerizacije, gdje se kontejneri često normalno prevoze na palubi i za to su dizajnirani.

Još neadekvatniji su zahtjevi da se pod koncept skretanja podvedu slučajevi kao što su nepropisna predaja tereta neovlaštenom primatelju bilo kriminalnim djelom ili nenamjernom pogreškom. Ovakvi su se zahtjevi pojavili još i prije donošenja COGSA-e, a nastavljaju se pojavljivati i danas. Srećom američki su sudovi (čiju praksu ovdje i predstavljamo) jedinstveno odbijali prihvatiti ovako izuzetno široko tumačenje skretanja. (Bank of California, N.A. v. International Mercantile Marine Co., 64, F 2d 97,99 (2 Cir), prikazano u AMC 719, 1933).

Prikazana presuda Apelacionog suda SAD za Drugi okrug (Second Circuit) B.M.A. Industries v. Nigerian Star Ltd. na liniji je do danas neizmijenjenog načelnog stava američkih sudova o odbijanju ovakvih neadekvatnih zahtjeva, izraženog u nizu presuda od kojih ćemo primjera radi ovdje spomenuti samo dvije

novijeg datuma, koje potječu od ovog istog suda (Ilgan Integrated Steel Mills, Inc., v.S.S. John Weyerhaeuser, iz 1974, i Cf. Italia de Navigazione, S.p.A. v. M.V. Hermes I, iz 1983, obje prikazane u AMC, prva 1975, a druga 1984).

Zoran Konstantinović
asistent istraživač