

## POJAM DEVIJACIJE U SUDSKOJ PRAKSI SAD

Igor Krković,  
samostalni pravni referent  
»Jugolinije« u Rijeci

UDK 347.426:347.79

*Autor u uvodu daje ukratko prikaz odgovornosti brodara za štete na teretu kao posljedicu devijacije do donošenja COGSA u SAD. Ukažući na specifičnost odredbe u COGSA koja regulira devijaciju autor, nakon toga, analizira najnovije sudske presude američkih sudova s time da posebno grupira sporove u vezi s geografskim skretanjem s puta, krcanjem na palubi i tz. over-carriage-om.*

*U drugom dijelu članka autor ukazuje na posljedice devijacije a isto tako obrađuje i problem zastare, da bi završio članak sa zaključkom navodeći da praksa sudova nije izjednačena te da također postoje zahtjevi za izmjenu zakonskih odredbi (COGSA).*

### UVOD

Prilikom zaključenja ugovora o prijevozu robe morem podrazumijeva se da je brodar-vozar dužan osposobiti brod za plovidbu, uredno ukrcati, ulagati, prevoziti i iskrcati robu. Osim ovih osnovnih dužnosti brodar je dužan obaviti putovanje ugovorenim putem, ili ako put nije ugovoren, uobičajenim putom. Koji je put uobičajen, ovisi o svakom konkretnom slučaju i svakako se može odrediti primjenom objektivnih kriterija. Pod pretpostavkom, dakle, da je došlo do skretanja s puta postavlja se pitanje kakve posljedice mogu proizaći iz takvog čina. »Danas postoje dva stajališta. Prema angloameričkom stajalištu, brodareva obveza da ne skreće s puta smatra se osnovnim, bitnim uvjetom ugovora, pa nerazumna devijacija daje korisniku prijevoza pravo da raskine ugovor. Nasuprot tome, po kontinentalnom pravu, devijacija je u načelu zapovjednikova greška i prijevozni ugovor i dalje ostaje na snazi. Pravo odustajanja od ugovora moguće je samo primjenom općih principa.<sup>1</sup> Raskid ugovora po angloameričkoj terminologiji naziva se »fundamental breach of the contract«.

<sup>1</sup> B. JAKAŠA, Ugovori o iskorištavanju brodova, treća knjiga, 1. svezak, str. 258.

Činjenica je, međutim da je pojam devijacije u američkoj sudskoj praksi doživljavao, unatrag nekoliko godina, stanovite promjene te da se danas bitno razlikuje ne samo od devijacije u smislu kontinentalnog prava već i u smislu engleskog prava.

### **DEVIJACIJA DO DONOŠENJA Carriage of Goods by Sea Act-a 1936.<sup>2</sup> g.**

Do donošenja Cogsa u SAD smatralo se da u slučaju skretanja broda s puta brodar gubi pravo na pogodnosti koje je zapravo jednostrano name-  
tao krcateljima nizom klauzula u teretnicama. Naime, u slučaju devijacije broda vlasnici tereta gubili su pokriće iz ugovora o osiguranju robe pa je bilo prihvaćeno pravilo da tada brodar postaje »osiguratelj« (insurer) robe, dakle, da više njegova odgovornost za štete na teretu nije temeljena na ugovorenim klauzulama iz teretnica već postaje šira.<sup>3</sup> Međutim, sam pojam »insurer« nije bio preciziran pa se nije znalo da li tada brodar odgovara za štete na teretu kao osiguratelj, kao depozitar (bailee) ili kao Common law carier.<sup>4</sup> Common law carrier je onaj vozar odnosno brodar koji odgovara za štete na teretu uvijek osim u slučajevima više sile, rata ili mana robe, ali takvih brodara više uglavnom nema jer gotovo svi brodari ugovaraju primjenu određenih klauzula ili različitih zakona.<sup>5</sup>

Dakle, očito je da je tada odgovornost brodara bila determinirana nemogućnošću da vlasnik tereta ostvari naknadu iz ugovora o osiguranju robe. Stoga je brodar gubio pravo da se koristi tzv. exception klauzulama koji su na različite načine potpuno ekskulpirale ili ograničavale brodarevu odgovornost za štetu na teretu.

### **HAŠKA PRAVILA I COGSA**

SAD su ratificirale Konvenciju za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. g. (Haška pravila) ali su 1936. donijele Zakon o prijevozu robe morem (COGSA) koji je uglavnom identičan Haškim pravilima osim u nekim pojedinostima, među kojima je upravo odredba o devijaciji (najvažnija razlika jest u svoti ograničenja odgovornosti koja je po COGSA US\$ 500 po jedinici tereta ili po jedinici vozarinskog stava).

Po Haškim pravilima čl. 4, st. 4 »nikakvo skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru, kao ni drugo razumno skretanje neće se smatrati kršenjem ove konvencije ili ugovora o prijevozu, i vozar neće odgovarati ni za kakav gubitak«. Međutim u COGSA je ovaj član nadopunjen sljedećom rečenicom: »s tim da, međutim, ako je skretanje izvršeno radi krcanja ili iskranja tereta ili putnika, pretpostavlja se da je skretanje neopravdano«.

<sup>2</sup> U daljnjem tekstu COGSA.

<sup>3</sup> GILMORE — BLACK, Law of Admiralty 2nd ed. 1975. str. 177.

<sup>4</sup> W. TETLEY, Geografic deviation, II diritto marittimo, br. 1/87, str. 56.

<sup>5</sup> SCRUTTON, Charter parties and Bills of Lading, 19. izd., 1984, str. 201, 202.

## POJAM DEVIJACIJE NAKON DONOŠENJA COGSA

Veoma brzo nakon donošenja COGSA pojam devijacije proširio se i izvan okvira samog geografskog skretanja broda s puta. Tako je najprije neovlašteno krcanje tereta na palubi postalo također devijacija a isto tako i zakašnjenje u predaji tereta.<sup>6</sup> Ovakav trend »širenja« pojava devijacije oštro je kritiziran u literaturi jer je, u prvom redu, u suvremenim uvjetima osiguranje tereta osiguranik (vlasnik robe) u potpunosti pokriven za štete na teretu koje su nastale zbog skretanja s puta pod uvjetom da to nije posljedica postupka osiguranika.<sup>7</sup> Ipak, unatoč svemu, danas pod pojmom devijacije američki sudovi svrstavaju različite postupke brodara. Pokušat ću dati sistematski prikaz nekih najnovijih značajnih sudskih odluka koji tretiraju devijaciju.

## SKRETANJE S PUTA

Kada je u pitanju skretanje s puta, treba utvrditi koju su rutu (pravac) odredile stranke. Uglavnom stranke ugovaraju luku ukrcanja i iskrcanja a kod multimodalnih teretnica i krajnju točku krcanja tereta i predaje tereta na kopnu. Takva ugovorena ruta može se objektivno odrediti uzevši u obzir uobičajenu rutu za odnosni pravac i eventualne posebne zahtjeve naručitelja odnosno krcatelja prije početka putovanja. Kada se nedvojbeno utvrdi da je došlo do skretanja s puta, potrebno je odrediti da li se radi o opravdanom ili neopravdanom skretanju. O tome na kome leži teret dokaza pisat ću niže a prije toga potrebno je ukazati na neke karakteristične slučajeve:

A) U prvom redu treba razlikovati put (pravac broda) od kursa, jer se u tom slučaju radi o tzv. nautičkoj grešci za koju brodar ne odgovara. Apolutno je jedinstvena praksa sudova da u tim slučajevima ne postoji devijacija i da brodar zadržava sva prava koja mu pripadaju na temelju COGSA (čl. 4 st. 2 t. a) ako DOKAŽE grešku zapovjednika u navigaciji.<sup>8</sup> Slična je situacija i kada brod minimalno skrene s puta. U slučaju AMERICAN METAL COMPANY v. m/v »BELLEVILLE<sup>9</sup> brod je skrenuo s puta oko 10—15 milja i sud je zaključio da se ne radi o devijaciji.

B) Već sam naveo da se skretanje s puta za bilo kakvo krcanje i iskrcanje tereta ili putnika smatra neopravdanim. U slučaju »NANCY LYKES«<sup>10</sup> radilo se o brodu s kojeg su zbog nevremena u Pacifiku izgubljene dvije lokomotive koje su bile ukrcane na palubi. Problem je bio u tome što je teret bio prevožen iz luke Mobile (Alabama) za Japan preko Panamskog kanala. Međutim, brod je skrenuo s puta da bi uzeo gorivo u San Pedru (Kalifornija). Tužitelji su pred sudom u New Yorku zatražili odštetu od US\$ 1.709.000 zbog gubitka tereta tvrdeći da se radi o »unreasonable deviation«.

<sup>6</sup> Supra bilj. 2, str. 182. i tamo citirani slučajevi.

<sup>7</sup> D. PAVIĆ, Pomorsko osiguranje, izd. 1986, str. 248-255.

<sup>8</sup> AMC 1971, str. 2157, Georgia Pacific Corp. v. m/v Marilyn.

<sup>9</sup> AMC 1970, str. 683.

<sup>10</sup> AMC 1983. 1947, Il diritto maritimo br. 4/83, str. 883.

Iako je teretnica sadržavala tzv. LIBERTY CLAUSE sud je smatrao da takva klauzula nije u skladu s COGSA te da brodar ne može da se koristi tako »ŠIROKO« formuliranom klauzulom pa je onemogućio brodaru da ograniči odgovornost.

LIBERTY klauzula koja dozvoljava da brodar tiče različite luke i da za to ima punu slobodu odabira danas je prisutna u gotovo svim teretnicama ili ugovorima a nalazimo je i u standardnim ugovorima (GENCON) čak unaprijed štampane. U literaturi postoje različita mišljenja o njenoj valjanosti.<sup>11</sup> Smatra da su takve klauzule sasvim nepotrebne i nevaljane jer ni u kom slučaju ugovorom stranke ne mogu ići preko granice koja je dozvoljena čl. 4 (4) Haških pravila odnosno COGSA. Naprotiv, neki drugi autori smatraju da su takve klauzule dozvoljene i valjane, ali samo u slučaju ako se radi o skretanju s puta u okviru generalnog pravca puta.<sup>12</sup>

U vezi skretanja s puta u odnosu na štetu na teretu postoji i problem njihove kauzalne veze. Opće je prihvaćeno pravilo da treba postojati veza između devijacije i štete na teretu, ali da je brodar dužan dokazati, ako želi ekskulpirati svoju odgovornost, da šteta nije nastala kao posljedica skretanja s puta.<sup>13</sup>

## KRCANJE NA PALUBI

Opće je poznata činjenica da je brodar dužan krcati teret pod palubu, u skladišta. Ako izda čistu teretnicu a teret je ukrcao na palubi, po američkom pravu, počinio je devijaciju, »breach of contract«. Ovaj pojam u anglo-američkom pravu uglavnom bi odgovarao u kontinentalnom pravu pojmu raskida ugovora s pravom na naknadu štete.

»Breach of contract« postoji u onom slučaju kada jedna ugovorna stranka propusti ili učini nešto s intencijom što je protivno BITI I SVRSI ugovora.

Tada, dakle, kada »BREACH GOES TO THE ROOT OF THE CONTRACT« stranka više ne može uživati pogodnosti koje su joj bile osigurane ugovorom tj. klauzulama.<sup>14</sup>

Najčešće spominjani slučaj u literaturi u kojem su određeni ovi principi »breach of contract-a« jest THE ALASKA MARU<sup>15</sup>. Zanimljivo je također napomenuti da oštećena stranka, kada postoji »RASKID«, može birati između dvije solucije. Ona može automatski proglasiti ugovor raskinutim i zadržati pravo na naknadu štete, ali može i održati ugovor na snazi. Ako

---

<sup>11</sup> W. TETLEY, Marine cargo claims, 2 izd., 1978, str. 256.

<sup>12</sup> H. IVAMY, Carriage of Goods by Sea, 12 izd., 1985, str. 22, 106.

<sup>13</sup> AMC 1969, str. 119, International Drilling Co. v. m/v Doriefs LMCLQ br. 3/86, N. MEDLY — S. SCOWCROFT, U.S. admiralty and shipping law-recent developments, str. 369.

<sup>14</sup> A. PARKS, Law of tow, tow and pilotage, 2. izd., 1982, str. 106-109.

<sup>15</sup> AMC 1931, str. 528.

izabere ovu drugu soluciju, stranka koja je kriva za raskid više ne može da se koristi pogodnostima ugovorenih klauzula. Ovaj princip ustanovljen je u slučaju *Suisse Atlantique Societe d'Annement Maritime v. N. Y. Rotterdamche Kolen Centrale*<sup>16</sup> od strane House of Lords, ali se primjenjuje i u SAD.<sup>17</sup>

A) U slučajevima kada postoji izričiti zahtjev naručitelja ili krcatelja a brodar krca teret na palubi, smatra se da se očito radi o devijaciji. Najnovije presude u sporovima *SEGUROS V. OLIVER DRESCHER*<sup>18</sup> I *CALMAQUIP ENG. V. WEST COAST CARRIERS*<sup>19</sup> to potvrđuju.

B) Pravilo da, ako se u teretnici ne notira ukrcaj tereta na palubu, znači gubitak prava na ograničenje odgovornosti potvrđeno je u nizu slučajeva od kojih su najpoznatiji *ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA V. Hong Kong PRODUCER*<sup>20</sup> i *ILIGAN INT. STEEL V. ss. JOHN WEYERHAEUSER*<sup>21</sup>.

U prvom slučaju radilo se o teretu knjiga koje su bile smještene u kontejnere i krcane na palubi. Nastala je šteta i brodar nije uspio dokazati da je ovlašteno krcao teret na palubi, tim više što se radilo o vrsti tereta koji se uobičajeno krca ispod palube. U drugom slučaju radilo se o teretu 188 paketa mašinerije i sud je zaključio da je brodar kriv jer je krcao teret na palubi a izdao potpalubnu teretnicu.

C) Razvojem kontejnerizacije i nužnošću da se veliki dio tereta neminovno krca na palubu doveo je američke sudove u nedoumicu. Prvi slučaj koji je završio pogodno za brodara bio je *DUPONT NEMOURS INT. V. SS. MORMACVEGA*.<sup>22</sup>

Sud je tada zaključio da ne postoji devijacija jer se radilo o kontejnerskom, dobro opremljenom brodu te da prijevoz kontejnera na palubi nije rizičniji od prijevoza u skladištu, tim više što tehnološke inovacije i posebna gradnja broda upravo omogućuje sigurnost kontejnera. Po istom principu riješen je i spor *ELECTRO-TEC. V. DART ATLANTICA*.<sup>23</sup>

Međutim, nedavna presuda u sporu *I.N.A. v. DART CONTAINERLINE*<sup>24</sup> mogla bi uzrokovati značajne posljedice za buduće prijevoze kontejnerskim brodovima odnosno za odgovornost brodara. U tom slučaju brodar je primio na prijevoz kontejner pun stolica u dijelovima jednog jugoslavenskog proizvođača i za nj izdao čistu teretnicu za relaciju Bremen—Morristown via Norfolk. Na odredištu primaoci su ustanovili totalnu štetu zbog prodora vode pa su vratili kontejner i postavili odštetni zahtjev za US\$ 29.469. Brodar je morao dokazivati svoju nekrivnju jer je izdao čistu teretnicu, a predao

<sup>16</sup> Lloyd's Law Rep. 1966, str. 529.

<sup>17</sup> WILFORD-COGLIN, Time Charters, 1 izd., 1978, str. 205-207.

<sup>18</sup> AMC 1985, str. 485.

<sup>19</sup> AMC 1984, str. 839.

<sup>20</sup> AMC 1969, str. 1741.

<sup>21</sup> AMC 1975, str. 33.

<sup>22</sup> AMC 1974, str. 67.

<sup>23</sup> AMC 1985, str. 1606.

<sup>24</sup> AMC 1987, str. 42.

oštećen teret (tzv. prima facie evidence). Iako je teretnica sadržavala unaprijed odštampanu klauzulu u vezi s mogućnosti krcanja tereta na palubu, sud je zaključio da se radi o devijaciji, zbog čega je brodar, da bi ograničio odgovornost, morao dokazivati opravdanost devijacije, tj. opravdanost krcanja kontejnera s teretom namještaja na palubi. Kako brodar nije predočio sudu posebne dokaze u smislu da je krcanje kontejnera s teretom stolica na palubi opravdano, sud je zaključio da se radi o neopravdanom skretanju s puta (unreasonable deviation) zbog čega je usvojio zahtjev tužitelja u cijelosti. U ovom sporu jedno od najvažnijih pitanja bilo je da li tzv. ON DECK, unaprijed odštampana klauzula, ima pravni efekt odnosno, da li se tim smatra da su stranke ugovorile ukrcaj tereta na palubi. Sud je zaključio da takva klauzula nema značaja osim ako nema posebne klauzule na »licu« teretnice, dakle na mjestu gdje se upisuju podaci o robi.

D) Međutim, bez obzira na navedeni slučaj, u sporu ROYAL EMBASSY v. IOANNIS MARITINOS<sup>25</sup> sud je bio mišljenja da brodar može dokazivati da je krcatelj znao da se teret slaže na palubu i da nije dao prigovor, a ako u tom uspije, onda ima pravo na ograničenje odgovornosti. Štoviše, u slučaju ROYAL EXCH, v. PRES ADAMS<sup>26</sup> sud je zauzeo stanovište da osim pismenih uglavaka iz teretnice stranke obvezuju i usmeni dogovori pa je dozvolio brodaru da dokazuje pristanak krcatelja u vezi s krcanjem tereta na palubu.

E) U nekoliko slučajeva postavilo se i pitanje da li je došlo do devijacije unatoč tomu što je dogovoreno krcanje na palubi, ali je teret pogrešno složen na palubi. Sudovi su ovdje bili jedinstveni u ocjeni da se ne radi o devijaciji jer samo pogrešno slaganje tereta ni u kom slučaju ne može biti devijacija jer da se taj rizik »podrazumijeva« u pomorskom prijevozu.

Dva nedavna slučaja to i dokazuju a radilo se o sporovima KANSAS PACKING V. LASH ITALIA<sup>27</sup> i ZEEBAUW V. ROMAN PAZINSKI<sup>28</sup>.

U slučajevima kada se određeni teret krca na palubi, neki su pak sudovi dopuštali da brodar dokazuje da je za takav teret uobičajeno da se krca na palubu, pa ako bi brodar uspio u tome ne bi se radilo o devijaciji<sup>29</sup>.

U vezi s krcanjem na palubi i ograničenjem brodarove odgovornosti želimo na kraju napomenuti da, kada se radi o krcanju tereta na palubu uz izdavanje teretnice, u pravilu ne dolazi do primjene COGSA jer se taj zakon kao i Haška pravila tada isključuju iz primjene. Međutim, unatoč tomu, stranke mogu ugovoriti primjenu COGSA i za palubni teret pa se gore navedeni slučajevi moraju razmatrati imajući u vidu tu činjenicu.

---

<sup>25</sup> AMC 1986, str. 790.

<sup>26</sup> AMC 1985, str. 301.

<sup>27</sup> AMC 1984, str. 277.

<sup>28</sup> AMC 1985, str. 1513.

<sup>29</sup> AMC 1952, str. 942, American Cyanamid V. Booth S.S. Co.  
AMC 1952, str. 1360, The Cape San Martin.

## KRAĐA

U sporu *ITALIA DI NAVIGAZIONE V. HERMES I*,<sup>30</sup> tužitelj nije uspio dokazati brodarevu »devijaciju« jer je uzrok štete bila krađa od strane posade. Sud je zauzeo stajalište da bi se o *DEVIJACIJI* kod krađe tereta moglo raditi samo u slučaju da je brodar »uključen« direktno u krađu.

## OVER — CARRIAGE

A) Pogrešna predaja tereta od strane broдача samo se od pojedinih sudova SAD smatra devijacijom. U SAD pomorski sporovi su u nadležnosti federalnih sudova (12 okruga) i ne tako rijetko događa se da pojedini okruzi nemaju jedinstveno mišljenje o nekom istovjetnom pravnom problemu. Tako je npr. u slučaju *ZAJICEK v. UNITED FRUIT Co.*<sup>31</sup> Court of Appeals zauzeo stav da predaja tereta neovlaštenoj osobi onemogućuje broдача da se koristi ograničenjem odgovornosti i prigovorom zastare. Naprotiv, u sporu *B.M.A. Ind. v. NIGERIA STAR*<sup>32</sup> predaju tereta primaocu bez prezentacije teretnice sud drugog okruga nije smatrao devijacijom ograničavajući pojam devijacije samo na geografsko skretanje i neovlašteno krcanje tereta na palubu (tzv. *HARSH DEVIATION* doktrina).

B) Zanimljivo je također da se smatra da je brodar počinio devijaciju kada je znao da je određena luka zakrčena, ali se ipak obvezao ugovorom da će prevesti robu u tu luku da bi konačno nakon toga iskrcavao teret na drugoj luci. Tako je presuđeno u sporu *SURREDRA V. HELLENIC HERO*,<sup>33</sup> iako je čak brodar, prije nego je odlučio iskrcati teret u drugoj luci, najprije čekao nekoliko dana u luci odredišta. Čini se, dakle, da je za tzv. *over-carriage* bitno da postoji namjera broдача te da će u slučaju nepažnje brodar ipak imati pravo na ograničenje odgovornosti<sup>34</sup> (*TETLEY M.C.C. 1978, str. 33, 34*).

C) Predaja tereta u drugoj luci a ne u ugovorenoj ne smatra se devijacijom ako je ona posljedica štrajka lučkih radnika. Ovaj princip je opće prihvaćen i vjerojatno će ga i ubuduće sudovi provoditi dosljedno, tim više što po čl. 4, st. 2. *COGSA* brodar nije odgovoran za štetu na teretu koja može nastati kao posljedica štrajka. U praksi, međutim, takvih slučajeva ima malo a možemo izdvojiti slučaj *MANX FISHER*<sup>35</sup> koji potvrđuje gore navedeno (*AMC 1954, str. 177*).

## POSljedICE DEVIJACIJE

U principu, ni u teoriji ni u sudskoj praksi ne postoji isto mišljenje o tome kakve su posljedice u slučaju devijacije po broдача.

<sup>30</sup> AMC 1984, str. 167.

<sup>31</sup> AMC 1972, str. 1755.

<sup>32</sup> AMC 1986, str. 1662.

<sup>33</sup> AMC 1963, str. 1217.

AMC 1964, str. 279.

<sup>34</sup> W. TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 2 izd., 1978, str. 33, 34.

<sup>35</sup> AMC 1954, str. 177.

Neki autori smatraju da brodar gubi bilo kakva prava i pogodnosti iz ugovora ili zakona. To su u prvom redu gubitak prava na ograničenje odgovornosti, prigovor zastare, mogućnost dokazivanja da je upotrijebljena dužna pažnja (due diligence) i nemogućnost dokazivanja tzv. »posebnih slučajeva« (čl. 4, st. 2, t. a — q).<sup>36</sup>

Naprotiv, drugi smatraju da ovakve drakonske posljedice po brodara ne dolaze do primjene u prvom redu zbog riječi IN ANY AVENT u čl. 4 (5) COGSA.<sup>37</sup>

Praksa, međutim, pokazuje da u SAD u slučaju neopravdane devijacije brodar automatski gubi pravo da ograniči svoju odgovornost i zaista su rijetki slučajevi kao npr. KRUPP v. FED. ATL.<sup>38</sup> da se brodaru dozvoljava ograničenje odgovornosti. Čini se također da u posljednje vrijeme sve više dolazi do zahtjeva da se u slučajevima devijacije dosuđuju i tzv. »punitive damages« odnosno jedan oblik kaznene štete. Tako je u sporu THYSEN v. FORTUNE STAR<sup>39</sup> prvostepeni sud i presudio, dodijelivši tužitelju i US\$ 25.000 kaznene štete uz stvarnu štetu a sve zbog toga što je časnik palube premjestio teret iz skladišta na palubu. Ipak, srećom za brodara drugostepeni sud preinačio je odluku prvostepenog suda obrazlažući da postupak brodarka nije tako TEŠKE naravi, da bi sud mogao odrediti i kaznenu štetu.

U sporu SEGUROS BENVENEZ S.A. V. OLIVER DRESCHER<sup>40</sup> također je sud trebao odlučiti o »punitive damages«. Kako tužitelji nisu dokazali brodarku krivnju, nepažnju, zlonamjernost ili barem nehatnu krivičnu odgovornost, zahtjev za kaznenu štetu je odbijen.<sup>41</sup>

Ovakva obrazloženja presuda pokazuju da ona stranka koja potražuje takav oblik naknade štete ipak ima prilično težak zadatak da dokaže da joj pripada obeštećenje. Međutim, kako u sve više slučajeva tužitelji postavljaju takve zahtjeve, moglo bi doći i do situacija da, barem neki od federalnih sudova, ipak počnu usvajati takve zahtjeve jer, činjenice to pokazuju, američki sudovi prilično ZAŠTIĆUJU interese robe i brodovi se, ne tako rijetko, nalaze u prilično delikatnim situacijama.

## ZASTARA

Prema COGSA naknada štete zastarijeva protekom godine dana od dana kada je teret iskrcan odnosno kada je trebao biti iskrcan. Postavilo se pitanje i u teoriji i u praksi da li u slučaju »BREACH OF CONTRACT« odnosno »deviation« ne dolazi do primjene ovaj rok.

<sup>36</sup> W. TETLEY, Supra bilj. 4, str. 57.

<sup>37</sup> Supra, bilj. 5, str. 440, 441.

Il diritto marittimo br. 2/87, str. 379, Kenya Railwais v. Antares Co.

<sup>38</sup> AMC 1982, str. 1799.

<sup>39</sup> AMC 1986, str. 1318, 1334.

<sup>40</sup> Supra bilj. 18.

<sup>41</sup> Supra, bilj. 13, LMCLQ br. 3/86, str. 370.



U nekim slučajevima gdje brodar nije predao teret ili je došlo do over-carriage sudovi su bili mišljenja da brodar može s uspjehom prigovarati zastaru.<sup>42</sup>

Međutim, u sporu ZAICEK v. UNITED FRUIT Co.<sup>43</sup> U.S. Court of appeals nije usvojio prigovor brodarka u pogledu zastare obrazlažući da je njegov postupak u vezi s izdavanjem 2 seta originala teretnica bio bitan za posljedice koje su nastupile krivom predajom tereta neovlaštenoj osobi.

Na kraju, treba navesti i slučaj CORAT INTL. V. GLOBAL INTL.<sup>44</sup> koji je veoma zanimljiv po tome što se vodio pred sudom države Florida, dakle, ne pred federalnim sudom. U obrazloženju presude sud je naveo da državni sud nije obavezan precedentima federalnih sudova pa je odbio tužitelja nakon što je brodar dao prigovor zastare.

## ZAKLJUČAK

Iako je pojam devijacije u literaturi kritiziran,<sup>45</sup> američki sudovi i dalje štite taj pojam koji je nekada, izvorno, predstavljao samo geografsko skretanje broda s plovidbenog pravca. S obzirom na takvu TRADICIJU teško je povjerovati da će doći do bilo kakve značajnije promjene u tretiranju problema devijacije od strane američkih sudova u skoroj budućnosti pa će brodarima i dalje prijeti stalna opasnost gubitka pogodnosti prava na ograničenje odgovornosti. U svakom slučaju do bitnih promjena u vezi s devijacijom može doći samo u slučaju eventualne promjene legislative u SAD. Činjenica je da posljednjih nekoliko godina postoji zahtjev za izmjenom nekih zakona, među kojima je i COGSA.<sup>46</sup>

Međutim, kako zakonodavci još nisu definitivno odlučili na koji način i kako izmijeniti COGSA, ostaje i dalje potreba da se sa zanimanjem prati američka sudska praksa, po kojoj očito barem u dogledno vrijeme neće doći do bitnih promjena kada se radi o pojmu devijacije i brodari će ne tako rijetko biti u teškoj poziciji da dokazuju da nisu počinili grešku zbog koje mogu izgubiti različita prava i pogodnosti iz COGSA.

---

<sup>42</sup> AMC 1951, str. 988, Singer H. M. v. CONARD WHITE STAR.  
AMC 955, str. 1958, Helyer v. N.Y.K.  
AMC 1964, str. 760, Commodity Service Co. v. Furness Withy.  
AMC 1976, str. 143, Internation Papev v. Malaysia Overseas Lines.

<sup>43</sup> Supra bilj. 31.

<sup>44</sup> AMC 1984, str. 1268.

<sup>45</sup> Supra bilj. 3, str. 180-182.

<sup>46</sup> Supra, bilj. 13, LMCLQ br. 3/86, str. 363-367.

## Summary

### DEVIATION IN US COURT PRACTICE

In his introductory note up to the enactment of COGSA the author deals with owner's liability for damages resulting from deviations. Having pointed out COGSA's special provisions in relation to rules regulating deviation, the author gives an analysis of the most recent decisions in US courts. Special emphasis is given to legal decisions dealing with geographical deviations, deck loading and over carriage.

In the second part of the article the author considers some of the consequences resulting from deviations and discusses the problem of the time-bar period. He concludes the article by saying that the practice of different courts is by no means uniform and finally points out that some inquiries have called for modification of certain provisions of the law (COGSA).