

ASPEKTI UGOVORNE ODGOVORNOSTI STRANAKA KOD POMORSKOG PRIJEVOZA OPASNOG TERETA U AMERIČKOM PRAVU

Dr. Aleksandar Bravar

UDK 347.44.036:347.795.3 - 032.3(73)

izvorni znanstveni rad

primljeno(received):

studeni (November) 1993

Temeljni čimbenici glede ugovorne odgovornosti za prijevoz opasnog tereta u američkom su pravu s jedne strane stjecanje i priopćavanje informacija o inherentnim opasnostima tereta, a s druge strane spoznaja ugovornih stranaka o tim svojstvima. Rješidbe sudova i arbitraža glede šteta na brodu, samom teretu, doprinosa u zajedničku havariju i sl. glavninom involviraju čarterere, krcatelje i brodovlasnike. Članak obrađuje i neke divergencije u standardima između američkog i engleskog prava.

I.

1. U samom središtu pozornosti svekolike svjetske pomorskopravne zajednice već punih četvrt stoljeća su gorući problemi izvanugovorne odgovornosti i naknade štete kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari. Taj slojeviti problem - ponekad već nazivan i "HNS sindromom", po engleskom akronimu za "hazardous and noxious substances" - zasada ne uspijeva dosegnuti stupanj zrelosti mnogobrojnih svojih sastavnica (pravnihi ideja, postavki i rješenja), na kojem bi stupnju mogao biti uobličen i prihvaćen plauzibilan međunarodni konvencijski instrument.¹

2. U dubokoj sjeni izvanugovorne problematike odgovornosti i naknade šteta kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari, ipak živi punim komercijalnim životom učestalo fluktuiranje takozvanog **opasnog tereta**, pravno regulirano nacionalnim zakonodavstvima, rješidbama judikatura i ugovornim klauzulama.

U ovom članku prikazat ćemo različite aspekte **ugovorne odgovornosti stranaka** glede šteta nastalih povodom pomorskog prijevoza opasnog tereta, uzimajući u obzir sudske i arbitražne rješidbe u sklopu američkog prava, ali i ukazujući na razlike prema engleskom pravu.

¹ Problemu izvanugovorne odgovornosti posvetili smo monografsku doktorsku disertaciju koja na cjelovit i struktorno koherentan način pokušava obraditi dosadašnja pregnuća i pružiti naznake mogućih konvencijskih rješenja. Usp. **Bravar**: "Izvanugovorna odgovornost kod pomorskog prijevoza opasnih i štetnih tvari (pregnuća na međunarodnoj razini)", Zagreb, 1993.

II.

1. **Definicija opasnih tereta** već po naravi stvari ukazuje se kao osobito tegobno i realno neiscrpivo pregnuće. A ipak "opasan teret" kao zasebna kategorija ima pravnog smisla jedino ako postoji izvjesna posebnost pravnih pravila koja reguliraju njihovu proizvodnju, stavljanje u komercijalni promet, navlastito pak problem odgovornosti i naknade štete.² Nemogućnost plauzibilnog i, nadasve, iscrpnog definiranja opasnog tereta djelomice je nadiđena metodom klasificiranja. Ona je primijenjena u Konvenciji za zaštitu ljudskog života na moru (Safety of Life at Sea Convention, SOLAS) iz 1960, odnosno 1974. godine: glava VII. u osam pravila sadrži odredbe o prijevozu opasnih tereta. Metodom klasifikacije u pravilu 2. opasni su tereti podijeljeni na: 1) eksplozive; 2) plinove pod tlakom, tekuće i rastvorene pod tlakom; 3) zapaljive tekućine; 4a) zapaljiva čvrsta tijela, 4b) zapaljiva čvrsta tijela ili tvari koje su sklone samoupaljenju, 4c) zapaljiva čvrsta tijela ili tvari koje u dodiru s vodom ispuštaju zapaljive plinove; 5a) tvari koje oksidiraju, 5b) organski peroksidi; 6a) otrovne (zagušljive) tvari, 6b) zarazne tvari; 7) radioaktivne tvari; 8) korozivne (nagrizajuće) tvari i 9) razne opasne tvari, za koje iskustvo pokaže ili može pokazati da su takvog značaja, da se na njih moraju primijeniti odredbe glave VII.³ SOLAS konvencija sadrži i odredbe o pakiranju, tehničkom a ne komercijalnom nominiranju te slaganju opasnih tereta.

Osobito je značajno što je ta Konvencija pružila temelj za stvaranje posebnog "Međunarodnog pomorskog kodeksa opasnih tvari" (International Maritime Dangerous Goods Code, IMDG Code) koji biva promptno ažuriran, a uvodi univerzalni sustav označavanja omota s opasnim teretom (labelling system). Tvorac toga Kodeksa je Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization), a njihov je pravni značaj karaktera "preporuka" (recommendations), koje se eventualno uvode u pravni sustav nacionalnih država. Navlastito, međutim, valja naglasiti činjenicu da sudovi gledaju na odredbe Kodeksa kao na "standard razumnosti" (standard of reasonableness).⁴

2. Opasan teret nije neka marginalna kategorija ni u smislu kvantitete: u jednom dokumentu s Konferencije UN o prijevozu stvari morem iz 1978. godine procijenjeno je da polovica tereta što se prevozi morem može biti smatrana opasnim!⁵ Ne radi se pritom samo o inherentnim opasnim svojstvima tereta, već vrlo često o posebnom sklopu okolnosti (a special set of circumstances), koje neki naizgled "nevin teret" može učiniti opasnim. Možda je u tom smislu vrlo karakterističan rasuti teret sirovoga šećera, predmet spora u parnici Sucrest v. Jennifer, u američkoj državi Maine 1978. godine.⁶

² V. D. C. Jackson: "Dangerous Cargo - a Legal Overview", u: Maritime Movement of Dangerous Cargoes, Southampton University, 1981., str. A1 et passim.

³ V. I. Grabovac: "Neka razmišljanja o odgovornosti za štetu u vezi s prijevozom štetnih i opasnih tvari morem", u: Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XVII, 1980., str. 71.

⁴ Usp. L. Carasso Bulow: 'Dangerous' Cargoes: the Responsibilities and Liabilities of the Various Parties, VIII International Congress of Maritime Arbitrators, Madrid, 1987., str. 636.

⁵ UN/Doc. A/Conf. 89/ CA of 20 March 1978., prema Jackson, op. cit., A1-2.

⁶ Usp. Carasso Bulow, op. cit., str. 638.

III.

1. U američkom pravu glavnina sporova glede pomorskog prijevoza opasnog tereta proteže se na brodovlasnike (Shipowners ili Vessel Owners), čarterere tj. naručitelje iz brodarskih ugovora u našoj nomenklaturi (Charterers), ali i krcatelje (Shippers), proizvođače (Manufacturers of the Product), slagače (Stevedores) ili osiguratelje (Insurers).

2. Pravo koje se najčešće primjenjuje na te sporove su dva odsječka (sections) američkog Zakona o prijevozu robe morem (The United States Carriage of Goods by Sea, COGSA).⁷ Članak 1304 (3) ustvrđuje:

"Krcatelj neće biti odgovoran za gubitak ili štetu koju pretrpi vozar ili brod, proisteklu iz bilo kojeg uzroka, ako se nije radilo o djelu, krivnji ili nepažnji krcatelja, njegovih agenata ili službenika."⁸

Članak 1304 (6) pak statuirá:

"Teret zapaljive, eksplozivne ili opasne prirode, na čiji prijevoz vozar, zapovjednik ili agent vozara nije pristao sa znanjem o prirodi i značaju toga tereta, može u svako vrijeme prije iskrcanja biti istovaren na bilo koje mjesto ili uništen odnosno učinjen bezopasnim od strane vozara bez naknade. A krcatelj takvog tereta bit će odgovoran za sve štete i troškove što izravno ili neizravno nastanu iz takvog prijevoza. Ako takva roba, ukrcana sa znanjem i pristankom, postane pogibeljna brodu ili teretu, može biti na isti način iskrcana bilo gdje, ili uništena odnosno učinjena bezopasnom od strane vozara, a da on (vozar) ne snosi nikakvu odgovornost osim za zajedničku havariju, ako nastane."⁹

Osim ove dvije odredbe, vrlo je često "u igri" i klauzula br. 8 "New York Produce Exchange Charter Party" (NYPE):

"Zapovjednik broda (premda ga imenuje vlasnik), djelovat će po naredbama i napucima čarterera glede uposlenosti i agenture, a čartereri će ukrcavati, slagati i uravnovjesiti teret na vlastiti trošak pod nadgledništvom zapovjednika."¹⁰

IV.

1. Po američkom pravu vlasnik tereta ima dužnost upozoriti pomorskog vozara o svakoj opasnosti glede tereta, za koju zna ili bi morao znati, a koje vozar nije svjestan ili

⁷ 46 U. S. Code 1303 et seq.

⁸ 1304 (3) "The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the acts, fault, or neglect of the shipper, his agents, or his servants."

⁹ 1304 (6): "Goods of an inflammable, explosive, or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, Master or Agent of the carrier, has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any."

¹⁰ Clause 8. of the New York Produce Exchange Charter Party: "...The Captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency, and Charterers are to load, stow and trim the cargo at their expense under the supervision of the Captain.."

po razumnim očekivanjima ne bi mogao biti svjestan.¹¹ Vlasnik tereta mora dati upozorenje na temelju svoga znanja o opasnosti tereta, ali to ne mora biti apsolutna garancija da teret nema inherentnih opasnosti. Vlasnikova odgovornost prosuđuje se po mjerilima "negligence" (krivnje za nemar) po odredbi 1304 (3) COGSA-e, ali na tu odgovornost može utjecati i znanje brodovlasnika.

Po engleskom pravu odgovornost u tom pogledu je stroža, jer se smatra da strana tereta pruža implicitnu garanciju o sigurnosti tereta (an implied warranty of the safety of cargo), po odredbi klauzule 8. New York Produce Exchange Charter Party. Engleski sudovi i arbitraže oslanjaju se pritom na "employment clause", po kojoj brodovlasnikov zapovjednik postupa po naredbama čarterera pri ukrcanju tereta.

Američka pozicija prosuđuje odgovornost kompaciscenata uzimajući u obzir upozorenje krcatelja, stvarno znanje brodovlasnika o svojstvima tereta te izvršenje ugovornih obveza (npr. slaganje tereta ili održavanje broda sposobnim za plovidbu).¹²

2. Ako krcatelj i/ili čarterer ne obavijesti brodovlasnika o nekim svojstvima tereta koja ga čine opasnim, a koja su mu/im poznata, neće po američkoj sudskoj praksi moći izbjeći odgovornost za štetu što ga teret prouzroči.

U sporu **Kartini** arbitražno je vijeće presudilo da je čarterer odgovoran zato što nije obavijestio brodovlasnika o prisustvu bunarske krutine u teretu ugljena. Čarterer nije napatio zapovjednika kako da postupa s tim teretom koji su krutine učinile opasnim i zapaljivim. Arbitri su smatrali da se ima primijeniti "Exclusion clause" već spominjane čarter-partije (NYPE). Ta klauzula zabranjuje utovar štetnih, zapaljivih ili opasnih tereta, a činjenica da je zapovjednik bio svjestan da je ugljen podložan spontanom povišenju temperature, nije oslobodila odgovornosti čarterera. Arbitri su presudili da je čarterer morao znati za rizike bunarskih krutina u ugljenu, nasuprot brodovlasniku koji to nije, bez posebnog upozorenja, morao znati. Znanje isporučitelja i slagača imputirani su čartereru koji je po odredbi klauzule br. 8 odgovoran za sigurni utovar i slaganje tereta. Troškovi prekrcaja tereta pali su nas stranu čarterera.¹³

U sporu **Marilyn O**, arbitraža (New York Panel) imala je priliku izreći tek "ad interim opinion".¹⁴ Brodovlasnik je tražio naknadu korozijske štete nastalu na spremištima broda uslijed reakcije kemijskih elemenata sadržanih u ugljenu i vodi iz ugljena. Brodovlasnik je tvrdio da je ugljen opasan teret, te da je sama šteta na brodu valjan argument za odgovornost čarterera. No, arbitri su odbili takvo rezoniranje koje se baziralo na pogrešnoj pretpostavci standarda objektivne odgovornosti. Odgovornost čarterera temelji se na "negligence" - principu.

Odgovornost proizvođača opasne tvari ustanovljena je u sporu **Ionmar v. Central of Georgia re. the NICOLAOS D.L.**¹⁵ Teret HTH-a (komercijalnog naziva za kemijsku smjesu od 70% kalcijevog hipoklorita i 30% inertnih tvari), algacid i baktericid što se rabi u bazenima i malim sistemima opskrbe vode za piće, sklon je naprasnom razlaganju na povišenim temperaturama te predstavlja opasni teret po standardu klase 5.1 IMDG-a. Premda je rečeni HTH prevožen u bačvama sa standardnim naljepnicama opasnog tereta,

¹¹ V. M. Wilford, T. Coghlin, N. Healy, Jr., J. D. Kimball: "Time Charters", London: Lloyds of London Press, 1982., str. 100.

¹² Usp. Carasso Bulow, op. cit., str. 640-641.

¹³ **KARTINI** arbitration, 1984 SMA #1958, resp. **Pt. Karana Line v. Eddie Steamship Co. Ltd.**, 1984 SMA #1958.

¹⁴ **MARILYN O**, (1987 SMA #2402) resp. **Matthew Ship Chartering Ltd. v. Industria Azucarera Nacional S.A. re. MW MARILYN O**, 1987 SMA #2402.

¹⁵ V. Carasso Bulow, op. cit., str. 644-645.

sud u Georgiji (U.S. District Court in Savannah) utvrdio je 85% krivnje na strani proizvođača stoga što nije dolično upozorio brodovlasnika o posebnim rizicima toga tereta. Slagaču je odmjereno 15% krivnje uslijed nemarnosti koja je dozvolila prolijevanje tereta. Prizivni je sud potvrdio prvostupanjsku presudu, ustvrdivši da je proizvođač morao upozoriti i slagača i brodovlasnika o "predvidivim rizicima inherentnim teretu HTH-a, za koje se nije moglo razumno očekivati da budu poznati ni slagaču niti zapovjedniku broda".¹⁶

3. Ako krcatelj nije svjestan inherentnih opasnosti tereta, on nije odgovoran za štetu. U rješidbama američkih sudova perpetuiru se gledište da krcatelj ima dužnost otkriti ona opasna svojstva tereta za koja sam zna.

U predmetu **Sucrest Corp. v. Jennifer** ustanovljeno je ozbiljno nagnuće broda dok je prevezio rasuti teret sirova šećera, oštećenog morskom vodom. Da bi se spriječila pogibelj za brod, posadu i teret, brod je bio hotimično nasukan. Sirovi šećer je u normalnim okolnostima stabilan i pasivan teret, no budući da je bio oštećen slanom vodom, postao je polu-ukapljen ("tikotropan") uslijed vibracija na brodu za vrijeme plovidbe. Teret se pomaknuo i prouzročio nagnuće broda. Vlasnik tereta je tužbom zahtijevao naknadu za troškove spašavanja i prinosa tereta u zajedničku havariju. Protutužbom je brodovlasnik tražio naknadu troškova za štete na trupu broda, troškove spašavanja, naknadu štete za neuporabu broda i prinosa broda u zajedničku havariju. Sud je oslobodio krivnje krcatelja/čarterera, ustvrdivši da se nije moglo očekivati da strani tereta budu poznati pojedinačni rizici toga tereta. Radilo se, naime, o prvom slučaju ustanovljenja tikotropnih svojstava sirova šećera na razini pomorske ili znanstvene zajednice. Istodobno je sud ustanovio da ne postoji nemar ili slučaj nesposobnosti broda za plovidbu na strani brodovlasnika, pa je odbijena i tužba i protutužba. Za naše razmatranje je bitno da na strani tereta nije ustanovljen "neither actual nor constructive knowledge" o inherentnim svojstvima tereta.¹⁷

U arbitražnom sporu **Alchemist** teret ledene akrilne kiseline se polimerizirao i skrtnuo tijekom pomorskog prijevoza, jer je došao u dodir s katalizatorom. Takav teret ne smije doći u dodir sa cinkom, bakrom ili bilo kojim organskim premazom. Ledena akrilna kiselina mora također biti tijekom transporta održavana na stabilnoj temperaturi. Nusprodukt polimerizacije tereta bijaše intenzivna toplina i snažan pritisak, što je uzrokovalo velike štete na brodskim spremištima. Mnoge odušne cijevi i ventili bijahu zapušeni polimeriziranim teretom, te ih je trebalo čistiti i reparirati baš kao i brodski trup. Arbitri nisu mogli ustanoviti krivnju na strani krcatelja, jer nije dokazana polimerizacija tereta prije ukrcaja. Utoliko je odbijena brodovlasnikova tužba za naknadu štete na brodu, ali je odbijen i protuzahjev krcatelja za naknadu štete na teretu, jer nije dokazano da brodar nije uložio dužnu pažnju glede skrbi o teretu.¹⁸

4. U određenim slučajevima, čak ako strana tereta propusti upozoriti brodovlasnika o određenim svojstvima tereta, a pritom brodovlasnik zna ili bi trebao znati za opasan karakter toga tereta, krcatelj neće odgovarati ako dokaže da je teret pri ukrcaju bio u dobrom stanju.

Karakterističan slučaj je onaj što se dogodio u parnici **Stylianos Restis**. Teret ribljev brašna prošao je provjere u luci ukrcaja, gdje je ustanovljeno da ne sadrži suvišak ulja i masti. Brodovlasnik je tijekom prijevoza uredno ventilirao teret. No, primijetio je

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ V. Carasso Bulow, op. cit., str. 645-646.

¹⁸ 1980 SMA No. 1473 resp. Antilles Steamship Co. Ltd. v. Union Carbide Corp., 1980 SMA #1473.

dim i bio prisiljen potražiti luku skloništa. Brodovlasnik je tužio stranu tereta, tražeći naknadu štete na svome brodu. Sud je ustvrdio da je svojstvo samozapaljivosti (spontaneous combustion) inherentna mana te robe, te da uredna briga o teretu ne prekludira mogućnost požara. Sukladno odredbama GENCON čarter-partije, sud je izjavio da brodovlasnik nije uspio s dokazom o nemaru ili kršenju garancije glede tereta od strane isporučitelja (Supplier); s druge pak strane, presudivši po članku 1304 (3) COGSA-e, sud je oslobodio odgovornosti krcatelja, jer brodovlasnik nije dokazao njegovu "actual negligence", a zapovjednik je bio svjestan inherentnih svojstava ribljev brašna.¹⁹

5. Moglo bi se ustvrditi da mogućnost brodovlasnika da se u potpunosti upozna s teretom prije ukrcaja supstituira krcateljevo upozorenje o svojstvima tereta, a u engleskom pravu zasigurno obesnažuje apsolutnu garanciju o teretu.²⁰

V.

1. Po američkom pravu, navlastito po članku 1304 (6) COGSA-e, brodovlasnik u principu nije odgovoran za štetu na teretu ako nije pristao na prijevoz tereta, svjestan karakteristika i prirode samog tereta. Brodovlasnik ima apsolutno pravo da odbije primiti na prijevoz teret za koji ima opravdana razloga pretpostaviti da predstavlja opasnost za brod, posadu i drugi ukrcani teret. To odbijanje, međutim, ne može biti rezultat ishitrene odluke.

2. Pravo je brodovlasnika da dobije informaciju o naravi tereta. U sporu **Boyd v. Moses** sud je ustanovio da je stvar diskrecione prosudbe zapovjednika da ocijeni može li se teret bez opasnosti prevoziti morem. Od njega se očekuje da pritom prosuđuje "razumno" (reasonably).²¹ Premda zapovjednik može odbiti ukrcaj tereta koji je očito opasan, to ne znači da brodovlasnik može jednostavno odbiti ukrcaj tereta za koji je moguće da bi mogao biti opasnih karakteristika. U arbitražnom sporu **Wismar** brodovlasnik je odbio ukrcati teret granulata željezne rudače, jer bi u slučaju katalizacije s vodom mogao emitirati vrlo zapaljiv plin. Taj teret nije poimence isključen iz NYPE čarter-partije, no "exclusion clause" navodi da se opasan ili zapaljiv teret ne smije ukrcati ako nije pakiran, označen, složen i iskrcan sukladno IMCO-vim propisima, preuzetim u američko pravo. Arbitri su smatrali da taj teret nije inherentno opasan, budući da nije izričito imenovan u IMDG kodeksu. Ta činjenica presudila je u odluci da brodovlasnik nije imao pravo odbiti ukrcaj tereta.²²

3. Čak i ako strana tereta upozori na opasna svojstva tereta, ona može biti odgovorna za štete koje pretrpi brod ako postoji dokaz o nemarnosti strane tereta po čl. 1304 (3). U parnici **Polskie Line Oceanicze v. Hooker Chemical Corp.** brodovlasnik se, premda je znao za opasna svojstva tereta, oslonio na krcateljev certifikat o lege artis izvršenom krcanju. Budući da je po odredbi klauzule br. 8 NYPE čarterer odgovoran za ukrcaj, brodovlasniku je priznato pravo na naknadu štete na brodu.²³

¹⁹ General S. A., General Trades Enterprises & Agencies v. P. Consorcio Pesquero del Peru, S. A. (SDNY 1972), 66 ^{Clv} 3394, 1974 AMC 2343.

²⁰ Usp. T. E. **Scrutton**: "Scrutton on Charterparties and Bills of Lading", London, 1984., str. 102-103.

²¹ Kao u presudi **Boyd v. Moses**, još iz 1869. godine. Usp. **Carasso Bulow**, op. cit., str. 650.

²² (1980 SMA #1454)

²³ 1980 AMC 1748, 499 F. Supp. 94 (SDNY, 1980)

4. Krivnja zapovjednika može osloboditi odgovornosti stranu tereta. U sporu **Pitria Star** ukrcan je teret parationa, otrovnog tekućeg insekticida u bačvama. Nesreća se dogodila pri iskrcaju u Kini: sлагаči su pri iskrcaju oštetili bačve, a zapovjednik je naredio čišćenje spremišta ne poduzevši adekvatne mjere za zaštitu članova posade. Jedan je od njih udisao parationski dim i umro. Brodovlasnik nije mogao dokazati krcateljevu krivnju glede pakiranja i ukrcaja tereta, a potonji je, štoviše, jasno upozorio brodovlasnika o opasnim karakteristikama parationa.²⁴

5. Osobito je indikativno sve češće pozivanje sudova i arbitraža na princip odgovornosti stranaka sukladno razmjeru njihove krivnje. U tom smislu je vrlo bitna precedentna odluka Vrhovnog suda SAD u sporu **United States v. Reliable Transfer**, gdje se radilo o sudaru brodova, a tom je prilikom napušteno načelo "fifty - fifty".²⁵ U sporu **Ente Nazionale per l'Energia Elettrica v. Baliwag Navigation re. the Kuniang** primatelj je tužio brodovlasnika zbog neisporuke tereta. Brod se nasukao, a teret ugljena je trebao biti prekrcaj na drugi brod. No, prekrcavanje je zaustavljeno stoga što se ugljen počeo zagrijavati. Brodovlasnik se nagodio s primateljem te tužio sлагаče i isporučitelja tereta. District Court u Norfolku, država Virginia, presudio je da se radi o krivnji tri strane: a) sлагаča koji nisu stlačili ugljen kako bi trebalo; b) prijevoznika, zbog nedostatne ventilacije tereta i zakašnjenja uslijed devijacije i c) isporučitelja i krcatelja, stoga što nisu upozorili zapovjednika na veliki postotak vršaka razlomljenog ugljena, koji su povećali podložnost spontanom ugrijavanju. Sve su tri strane snosile po trećinu troškova prekrcaja. U prizivnom postupku je presuda izmijenjena, jer je sud smatrao da neobavještenje zapovjednika od strane isporučitelja i krcatelja nije bila causa proxima zagrijavanja. Devijacija broda započela je mnogo ranije od procesa na teretu, produžila putovanje, te je brodovlasnik u prizivnom postupku bio osuđen na plaćanje svih troškova.²⁶

VI.

1. Umjesto zaključne rekapitulacije, željeli bismo upozoriti na divergenciju između američkog i engleskog standarda prosudbe sindroma opasnog tereta. Američki sudovi i arbitraže očekuju da brodovlasnik preuzme aktivnu ulogu u stjecanju informacija o naravi tereta te da odbije ukrcaj samo onoga tereta koji je nedvojbeno opasan. Očekuje se također obavijest od strane krcatelja i čarterera o svakoj mogućoj opasnosti kao i instrukcije o preventivnim mjerama glede sigurnog pomorskog prijevoza takvog tereta.

2. Engleski standard favorizira ponešto pasivniju ulogu brodovlasnika, navlastito glede New York Produce Exchange Time Charter Party. Po takvom stanovištu zapovjednikova je dužnost da sluša naredbe čarterera, a ne da stječe informacije o karakteristikama tereta. U jednoj rješidbi zaključeno je, povodom izjave čarterera da je zapovjednik trebao steći informacije o prirodi tereta, da bi to na "zapovjednikova leđa prebacilo izniman teret".²⁷

²⁴ *Pitria Star Navigation Co. v. Monsanto Co.*, 1986 AMC 2966 (USDC, E. D. of Louisiana 1984)

²⁵ Zanimljivo je napomenuti da su nakon tog važnog precedenta uglavnom prvostupajski sudovi svojim rješidbama primjenjivali princip razmjernosti krivnje glede "cargo claims", ali su prizivni sudovi uglavnom ukidali takve rješidbe, izriječno ističući svoje neslaganje s "novim" standardom u slučajevima štete na teretu.

²⁶ V. *Carasso Bulow*, op. cit., str. 657-658.

²⁷ Radi se o jednoj rješidbi londonskih arbitara koju spominje *Carasso Bulow*, op. cit., str. 650.

Summary

ASPECTS OF PARTIES' CONTRACTUAL LIABILITY DURING MARITIME TRANSPORT OF DANGEROUS CARGOES IN THE AMERICAN LEGAL SYSTEM

This paper examines various aspects of parties' contractual liability when dispute occurs under United States law. Disputes concerning maritime transportation are frequent, although during the last quarter of this century in permanent shadow of international endeavours to establish Hazardous and Noxious Substances Convention. Various permutations of contractual liability are being discussed, especially those concerning the Shipowners, Charterers and Shippers. Some differences between American and English law are discussed.