

PROVEDBA NAČELA O NAKNADI ŠTETE U OMJERU KRIVNJE U SUDARU BRODOVA I POMORSKIM NEZGODAMA U SJEDINJENIM AMERIČKIM DRŽAVAMA

Prof.dr. Ivo Grabovac
redoviti profesor Pravnog
fakulteta u Splitu

UDK 347.51:347.796.3
izvorni znanstveni rad
primljeno(received):lipanj,1992.

Nakon čuvene presude u sporu Reliable Transfer (1975. godine) i američko je pravo prihvatilo načelo o podjeli štete u omjeru krivnje kod sudara i općenito pomorskih nezgoda (prije toga je vrijedilo tradicionalno pravilo o podijeljenoj naknadi štete sukrivih brodova).

U radu se raspravlja o popratnim pravnim promjenama koje su nastupile nakon slučaja Reliable Transfer. Osobito se analiziraju specifična američka pravila koja su se tijekom prijašnjeg razdoblja primjenjivala u sudskoj praksi. Posebice je poznato pravilo Pennsylvania (Pennsylvania Rule) koje je u vrijeme podijeljene naknade štete prisiljavalo brod u neznatnom prekršaju da snosi polovinu štete koja je posljedica sudara (ali i udara i drugih pomorskih nezgoda), ako nije mogao pobiti uzročnost. Poradi ublažavanja često nepravednih posljedica automatske podjele štete (bez obzira na omjer krivnje) u pravnoj praksi SAD ustrojena su pravila o opravdanju pogrešne radnje ili propusta in extremis, zatim "Major and Minor Fault", "Last Clear Chance" i "Intervening/Superseding Cause", pojmovi koji se ukratko objašnjavaju u radu. Nakon slučaja Reliable Transfer u uvjetima podjele štete u omjeru krivnje, primjena doktrine in extremis i Pennsylvania

Rule mogu se uklopiti u novi koncept. Ostala spomenuta pravila, koja su imala svrhu izbjegavanja očigledno nepravedne posljedice nekadašnjeg načela o podijeljenoj krivnji, nemaju više oslonca u primjeni.

Ipak, ostaje i dalje aktualna "Both to blame collision clause" (Klauzula o sudaru uslijed uzajamne krivnje) zbog zadržanog načela u američkom pravu o solidarnoj odgovornosti i za štete na stvarima u sudaru.

UVOD

Članak 4. Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova (Bruxelles, 1910) predviđa da u slučaju uzajamne krivnje za sudar svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji. Ako se omjer krivnje, prema prilikama, ne može ustanoviti ili ako krivnje izgledaju ekvivalentne, odgovornost za štetu dijeli se na jednake dijelove. Za tjelesne štete odgovaraju solidarno brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara, ali za materijalne štete ne vrijedi načelo solidarne odgovornosti.

Mnoge države ratificirale su Konvenciju o sudaru,¹ odnosno u domaća je zakonodavstva uveden koncept razmjernosti krivnje (*Proportional Fault Rule*).² Bivša Jugoslavija ratificirala je Konvenciju o sudaru još 1931. godine. Naš Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi prihvaća načela Konvencije, pa i odredbe o razmjernosti krivnje (čl 757).

Prema *common law* dioba krivnje između štetnika i oštećenoga nije bila moguća. Ako je oštećeni postupao nemarno, pa makar

1 Emilio Pallua, Unifikacija propisa o odgovornosti za sudar i naše zakonodavstvo, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, str. 76; Joseph C. Sweeny, *Proportional fault in both to blame collision*, *Il diritto marittimo*, Genova, No speciale, 1964, str. 550; Ivo Grabovac, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split 1986, str. 11-12.,

2 Pallua, op. cit., str.93-97;Sweeney, op. cit., str.551.

i u neznatnoj mjeri, ne bi uspijevaao sa svojim odštetnim zahtjevom. Međutim, prigovor "*contributor negligence*" (culpa divisa) u slučaju sudara brodova imao je osebujuan rezultat da se dijelila popola odgovornost za štete između dva štetnika. Englesko se pravo u tom pogledu reformiralo u dva pravca: najprije je 1911. godine s *Marine Convention Act-om* uvedeno na područje pomorskog prava, preko teksta Konvencije o sudaru, načelo o odgovornosti u omjeru (razmjerno) krivnje dvaju brodova, a zatim je 1945. godine s *Law Reform (Contributory Negligence) Act-om* općenito uređeno da ovaj prigovor samo utječe na odmjeru naknade štete prema ocjeni suda.³

AMERIČKO PRAVILO O PODIJELJENOJ NAKNADI ŠTETE SUKRIVIH BRODOVA ZA SUDAR U PRIMJENI DO 1975. GODINE

Još u sporu *Strout v. Foster* iz 1843. godine Vrhovni sud SAD je, uz isticanje uzroka koji mogu dovesti do sudara (viša sila, odnosno slučaj, obostrana krivnja, krivnja samo jednog broda), pri obostranoj krivnji ("*both to blame*") istakao da se gubitak (šteta) mora podjednako razdijeliti među sukrivcima. Međutim, u konkretnom sporu Sud je smatrao da je kriv samo jedan brod (tzv. "*sole fault case*"), pa je konstatacija o jednakoj raspodijeli štete u slučaju uzajamne krivnje ostala samo *obiter dictum*.

1854. godine u sporu *The Schooner Catherine v. Dickinson* Vrhovni sud SAD proglasio je oba broda krivcima za sudar. Sud je tada, prvi put jasno i nedvojbeno, utemeljio u američkom pravu pravilo o podijeljenoj šteti u obostranoj krivnji (*Rule of Divided Damages*), a u obrazloženju je, među ostalim, pravilo

3 Emilio Pallua, *Pomorsko uporedno pravo*, Rijeka 1975, str.172-174; Grabovac, op.cit., str.11.

o podjeli štete proglasio "najspravnijim i najpravednijim" ("*the most just and equitable*") s ciljem koje to pravilo najbolje ostvaruje, a to je da se nametne pomnja i budnost (oprez) sudionika u plovidbi.⁴

Pravilo o podijeljenoj šteti nije se primjenjivalo samo kod sudara brodova, nego je svoje djelovanje proširivalo i u slučaju udara broda u fiksni objekt (npr. obalu, most).⁵

I kod sukrivnje tri ili više brodova dosljedno se primjenjivalo pravilo o podjednako podjeli štete (npr. 1/3 za tri broda itd.).

Kritike na račun podijeljene krivnje, kojih je bilo u američkoj literaturi,⁶ zasnivale su se na činjenici da ovo pravilo u dosljednoj primjeni može dovesti do neopravdanih rezultata, posebice onda kada je jedan brod pretežno kriv za sudar. Na primjer, brod A je u sudaru pretrpio štetu od 100.000 dolara, a brod B štetu od 500.000 dolara. Iako je brod B kriv za sudar u omjeru 90% a brod A samo 10%, brod A bi morao snositi još i dodatnu štetu od 200.000 dolara, tako da bi na kraju svaka strana podjednako snosila štetu od 300.000 dolara (u primjeni doktrine proporcionalne krivnje, u ukupnoj šteti od 600.000 dolara A bi snosio 10% tj. 60.000 dolara, a B

4 David R. Owen - M.Hamilton Whitman, Fifteen Years Under Reliable Transfer 1975-1990 - Developments in American Maritime Law in Light of the Rule of Comparative Fault, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, Ohio, vol.22, br. 3, 1991, str.447.

5 O terminološkom razlikovanju između sudara ("collision") i udara ("allision") u engleskom jeziku v. Nicholas J. Healy - Joseph C. Sweeney, Basic Principles Of The Law Of Collision, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, Ohio, vol. 22, br. 3, 1991, str. 359.

6 V. npr. Grant Gilmore - Charles L. Black, The Law of Admiralty, Brooklyn, 1957. str. 441-442.

90% tj. 540.000 dolara, pa bi brod B morao još platiti 40.000 dolara brodu A).⁷

Nepravedni rezultat podijeljene naknade štete i u situaciji kada je jedan brod u sudaru bio pretežno kriv, a krivnja drugoga broda tek neznatna, naveo je Vrhovni sud da iskonstruira tzv. pravila "veće-manje" krivnje ("*major-minor fault rule*"), a i druga pravila u sklopu iste svrhe (npr. *in extremis*, *Last Clear Chance*, *Intervening/Superseding Cause*, osnovno pojmovno objašnjenje u daljem tekstu), na temelju kojih je brod pretežno krivac morao u cijelosti naknaditi štetu.

ODLUKA U SPORU UNITED STATES v. RELIABLE TRANSFER I NAPUŠTANJE PRAVILA O PODIJELJENOJ NAKNADI ŠTETE

Tužitelj je bio vlasnik tankera "Whalen" koji se 1968. godine nasukao pred lukom New York. Tužitelj je zatražio naknadu štete od Sjedinjenih Američkih Država. Naime, na putu prema New Yorku s teretom nafte tanker "Whalen" uplovio je u blizini New Yorka u prolaz između Cony Islanda na sjeveru i valobrana na jugu. Te noći svjetlo na valobranu nije funkcioniralo. Prilikom manevriranja zapovjednik "Whalena" pogrešno je procijenio položaj, pa se brod nasukao. Tužitelj je tužio Sjedinjene Američke Države za naknadu štete koju je tanker nasukavši se pretrpio. Okružni je sud utvrdio da je za nasukanje kriva Obalna straža (Coast Guard) koja je dužna održavati svjetla u omjeru od 25%, a tanker 75% (sud je smatrao da je krivnja zapovjednika znatno veća jer je tanker bio snabdjeven kartama i ostalom opremom za navigaciju, a zapovjednik se nije koristio tim sredstvima u

7 Primjer iz: Nicholas J. Healy - John C. Koster, Reliable Transfer Company v. United States: Proportional Fault Rule, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, Ohio, vol.7, br.1, 1975, str. 295.

kritičnom trenutku, niti je upotrijebio posebnu pažnju u manevriranju). Okružni je sud primijenio pravilo o podijeljenoj šteti, pa je zaključio da tuženi mora namiriti polovinu štete koju je tanker pretrpio.

Drugomolbeni sud (Apelacioni sud) je povodom žalbe potvrdio presudu nižega suda, iako je naglasio da bi bila pravednija naknada štete u omjeru krivnje, ali je rješenje problema prepustio Vrhovnom sudu SAD ili zakonodavnom djelovanju Kongresa.

SAD su podnijele izvanredni pravni lijek (*certiorari*)⁸ Vrhovnom sudu (saveznom sudu) sa zahtjevom da sud zauzme stajalište o tome je li opravdano još uvijek primjenjivati pravilo o podijeljenoj naknadi štete. Vrhovni sud je u svojoj odluci od 19. svibnja 1975. godine izmijenio dosadašnju sudsku praksu i utvrdio formulacijom sličnom čl.4.st.1. Konvencije o sudaru 1910, novo pravilo američkog prava koje glasi:

"Kada je krivnja dviju ili više stranaka pridonjela šteti na stvarima u pomorskom sudaru ili nasukanju, odgovornosti za takvu štetu podijelit će se među strankama u omjeru njihove krivnje, a odgovornost za takvu štetu podijelit će se na jednake dijelove samo kada su stranke jednako krive ili kada nije moguće sasvim ustanoviti omjer njihove krivnje"

Vrhovni je sud, inter alia, istakao da je pravilo o podijeljenoj naknadi štete (s podrijetlom iz vrela prije više od osam stojeća) stari iskaz surove pravde ("*rough justice*"), po kojoj se sudar ili nasukanje tretiralo kao opća nesreća koju svatko mora jednako snositi. Naglašavalo se također da se ovakvim pravilom potiče

8 Tzv. "certiorari" je pravni lijek kojim se od Vrhovnog suda trži da razmotri predmet spora. Vrhovni sud može prijedlog i odbiti ("certiorari denied"). "Certiorari" se prihvaća u slučaju kada u važnom pravnom pitanju postoje nesuglasna stajališta raznih apelacijskih sudova u SAD ili (za pomorsko pravo) između tih sudova i presuda engleskih viših sudova (pobliže Pallua, Pomorsko uporedno pravo, op. cit., str.29).

pomnja sudionika u plovidbi. Vrhovni je sud odbacio sve argumente koji su se spominjali u prilog ovog pravila, te je izrazio mišljenje da je to pravilo - koje je ostalo na snazi jedino u SAD - relikv prošliosti, a primjenjivalo se po pukoj sili inercije, umjesto iz razloga njegove stvarne valjanosti i pravne prihvatljivosti.⁹

Pravo Sjedinjenih Američkih Država usklađeno je tako s Bruxelleskom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova (1910) u smislu da se isključuje automatska jednaka podjela šteta u slučajevima uzajamne krivnje, a u zamjenu se prihvaća pravilo o p r o p o r c i o n a l n o j k r i v n j i.

POSljedICE PRIMJENE PRAVILA O PODJELI ŠTETE U OMJERU KRIVNJE U POMORSKOM PRAVU SJEDINJENIH AMERIČKIH DRŽAVA

1. Kakve su popratne pravne promjene nastupile nakon Reliable Transfera? Kakva je sudbina određenih dosadašnjih specifičnih pravila u pomorskom pravu SAD, koja su se profilirala u sudskoj praksi s poglavitim ciljem da se ublaže, koliko je to bilo moguće, neskladnosti i mogući nepravedni rezultati primjena načela o podijeljenoj krivnji?

Jedno od poznatih pravila, prema kojem je iskazivano nepovjerenje u literaturi, osobito do Reliable Transfera, jest *Pennsylvania Rule*. To je pravilo nastalo iz slučaja (1873. godine) sudara u magli između parobroda i jedrenjaka. Pravila o izbjegavanju sudara zahtijevala su da se u tim okolnostima brod u plovidbi oglašava rogom za maglu a brod na sidrištu zvonom.

9 Prikaz presude vidjeti i u Uporednom pomorskom pravu i pomorskoj kupoprodaji, Zagreb 1975, br. 67, str. 75 (upozoravamo i na komentar Velimira Filipovića, Napuštanje pravila o podijeljenoj naknadi štete u sudskoj praksi SAD, u istom periodiku, str. 78).

Iako u plovidbi, jedrenjak se oglašavao zvonom. Vrhovni je sud SAD, mijenjajući odluke nižih sudova o oslobođenju jedrenjaka od odgovornosti, proglasio oba broda krivim i podijelio štetu. Vrhovni sud je pritom naglasio kako je u ovom slučaju brod u vrijeme sudara zaista prekršio zakonsko pravilo o izbjegavanju sudara, pa postoji jedina razumna pretpostavka da je taj propust, iako ne jedini, bio barem doprinosni uzrok nezgode. U tom slučaju ostaje na brodu teret dokazivanja ne samo da njegova krivnja nije možda bila jedan od uzroka, ili da vjerojatno nije bila, nego da nikako nije mogla biti. Takvo je pravilo nužno da bi se djelotvorno poštivali prisilni propisi. Pennsylvania Rule je u međuvremenu proširio svoju primjenu i na udare, te na druge pomorske nezgode.

Pennsylvania Rule je bio podvrgnut oštrijoj kritici u uvjetima podijeljene naknade štete, jer bi brod, koji je bio u neznatnom prekršaju, bio prisiljen snositi polovinu štete koja je posljedica sudara ako nije mogao pobiti uzročnost. Suočeni s takvom pravnom stegom koja uz striktnu primjenu dovodi do neskladnih rezultata u određenim situacijama, sudovi su prihvaćali tri kombinacije odlučivanja poradi ublažavanja strogosti Pennsylvania pravila i načela o podijeljenoj odgovornosti (šteti): 1. primjenjujući "Major-minor Fault Rule", tzv. pravilo "veće-manje" krivnje, na temelju kojeg je brod pretežno krivac morao u cijelosti naknaditi štetu; 2. odbijajući samu primjenu Pennsylvania Rule ili pravdajući zakonsku povredu nekog broda kao pogrešku in extremis (u nuždi); 3. ublažavajući to pravilo uz izmijenjeni prikaz činjenica.¹⁰ S ciljem da se što više neutralizira strogost Pennsylvania pravila, sudovi su (npr. 1956) zahtijevali samo dokaz da se povreda "nije mogla razumno smatrati neposrednim uzrokom sudara".¹¹ U jednom slučaju, uoči Reliable Transfer, sud

10 William L. Peck, The Pennsylvania Rule Since Reliable Transfer, Journal of Maritime Law and Commerce, Cincinnati, Ohio, vol.5, br. 1, 1984, str. 96.

je istakao da se Pennsylvania Rule ne primjenjuje, te je pravilo okarakterizirao kao "anomaliju koja se više ne može podnositi" i čija je primjena "nelogična i nepravedna".¹²

Kakva je sudbina Pennsylvania Rule nakon presude u slučaju Reliable Transfer? Pennsylvania Rule je, naime, pravilo *pretpostavljene uzročnosti*, tj. stvara pretpostavku uzročnosti nezgode kada je brod povrijedio zakonske odredbe o sigurnosti plovidbe.¹³ Ističe se da Pennsylvania Rule pretpostavlja krivnju i mijenja teret dokazivanja uzročnosti, dok je, naprotiv, pravilo o podijeljenoj šteti bilo pravilo o odgovornosti. Svako je bilo odvojeni i neovisan koncept.¹⁴ Nakon Reliable Transfer bilo je slučajeva da su sudovi nastojali odbacivati primjenu Pennsylvania pravila. Međutim, u najnovije je vrijeme konačno prevladalo stajalište da u uvjetima primjene načela o naknadi štete u omjeru krivnje Pennsylvania Rule može pridonijeti pravednijoj raspodjeli štete. Tvrdi se da je Pennsylvania pravilo u funkciji načela o razmjernoj krivnji. Reliable Transfer je znatno uklonio moguće nepravedne posljedice (iz vremena podijeljene krivnje). U slučaju kada je brod bio neznatno kriv, iako je prekršio zakonsko pravilo, a nije u stanju pridonijeti dokaz prema zahtjevu Pennsylvania Rule, prije prekretnice u presudi Reliable Transfer

11 Owen-Whitman, op. cit., str. 451.

12 Owen-Whitman, op. cit., str. 452.

13 Owen-Whitman, op. cit., str. 454; Branimir Lukšić, Collision Liability of Tug and Tow in Maritime Law, Uporedno pomorsko pravo (Comparative Maritime Law), Zagreb, br. 3-4, 131-132, 1991, str.234 među ostalim, ističe da "In the United States of America, however, there is still a rule of evidence to the effect, that when a ship was at the time of collision in actual violation of a statutory provision intended to prevent collisions, it is presumed that the fault was a contributory cause of the disaster, if not its sole cause".

14 Peck, op. cit., str. 97.

taj bi brod snosi polovinu štete. Nakon Reliable Transfer, u suvremenim uvjetima taj će brod snositi samo onu štetu koja je r a z m j e r n a njegovoj neznatnoj (ili znatno manjoj) krivnji (npr. 90% : 10%). Prije riješenog slučaja u Reliable Transfer sudovi su opravdano nevoljko primjenjivali Pennsylvania Rule, jer je to pravilo dovodilo do podijeljene naknade štete i neznatno nemarnom brodu. Nakon Reliable Transfer sudovi mogu u postupku tereta dokazivanja doći do pravedne podjele zasnovane na omjeru krivnje. Konstatira se da je Pennsylvania pravilo čak i manje kontroverzno nakon uvođenja koncepta o razmjernoj krivnji.¹⁵

Tako i dalje, nakon Reliable Transfer ostaje u primjeni doktrina pogrešne radnje ili propusta *in extremis*, kao jedno od općih načela koja dopuštaju sudu da zanemari krivnju jednog broda koji je bio prisiljen reagirati u nuždi (pogibelji), a u koju je dospio krivnjom drugog broda (v. sudsku praksu).¹⁶

Međutim, prihvaćanjem odgovornosti u omjeru krivnje nema više potrebe za primjenom specifičnih pravila poput spomenutog "*Major and Minor Fault*", "*Last clear chance*"¹⁷ gdje su sudovi s ciljem pravednog oslobodenja jednog broda kako bi se izbjegla podjela štete, konstruirali rješenja da naredni (susljedni) protupravni čin jedne strane raskida lanac kauzalnosti koja povezuje događaj s prijašnjim propustom druge strane¹⁸; "*Intervening/Superseding cause*" (sa sličnim kombinacijama kao i u "*Last Clear Chance*."¹⁹ Naime, nakon Reliable Transfer odbacuje se koncept "sve ili ništa", odnosno

15 Owen-Whitman, op. cit., str. 453-455.

16 Owen-Whitman, op. cit., str. 457-458.

17 Owen-Whitman, op. cit., str. 458-459.

18 Gilmore-Black, op. cit., str. 404.

nekadašnja nastojanja da se na temelju stanovitih pravnih zasada i konstrukcija opravda krivnja samo jednog broda kako bi se izbjegle očigledno nepravedne posljedice načela o podijeljenoj krivnji.

2. Vrhovni je sud u SAD donošenjem presude u sporu *Reliable Transfer* (1975) želio spriječiti i pojavu "*forum shopping*" (proizvoljno traženje suda), jer bi raspodjela šteta u istom slučaju znatno varirala ovisno o tome sudi li američki sud ili sud u nekoj drugoj državi.

Međutim, i nakon *Reliable Transfer* bit će značajan izbor suda ako sudar uzrokuje štetu na teretu koji se prevozi (tzv. "*Innocent argo Rule*"). I po američkom pravu (*Harter Act* 1893, *US arriage of Goods by Sea Act* 1936) brod prijevoznik bio bi oslobođen odgovornosti za štete na teretu za nautičke greške zapovjednika i posade, ali i dalje ostaje primjena s o l i d a r n e odgovornosti štetnika u sudaru. Korisnik prijevoza bi stoga mogao ostvariti naknadu štete od broda koji nije prevezio teret. Brodar koji nije prevezio može pak u regresnom postupku zahtijevati od brodara prijevoznika podjelu štete, odnosno razmjernu naknadu ovisno o stupnju (i omjeru) krivnje. Brodar prijevoznik prisiljen je, tako, primjenom načela solidarne odgovornosti, neizravno - u regresnom postupku - snositi dio štete i na teretu. Odlukom Vrhovnog suda SAD još 1899. ("*The Chattahoochee*"), s obrazloženjem da ratio legis *Harter Acta* nema za cilj normiranje problema međusobne odgovornosti brodara krivaca za sudar brodova te da se zbog toga propisi tog zakona u konkretnom slučaju ne mogu primijeniti, doveden je brodar koji prevozi, u odnosu na potraživanja njegovih korisnika za gubitak ili oštećenje tereta, u daleko nepovoljniji položaj od onog u kojem bi se našao da je za sudar bio isključivo sam kriv.²⁰

19 Poblize Owen-Whitman, op. cit., str. 460-462.

Na temelju odredaba Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o sudaru brodova korisnik prijevoza može od broda koji ne prevozi naknaditi štetu smo u omjeru krivnje, pa regres od broda prijevoznika niti ne dolazi u obzir (solidarna odgovornost postoji samo za tjelesne štete).

Reliable Transfer, naime, nije mijenjao pravilo o solidarnoj odgovornosti za štetu na stvarima, pa će se i dalje pojavljivati razlike u rješenjima u slučajevima oštećenja robe u sudaru između prava SAD i prava država koje svoje pravo zasnivaju na Konvenciji o sudaru. U slučaju podijeljene krivnje, kada je teret pretrpio štetu u sudaru, brodar koji ne prevozi, nakon što je naknadio štetu, moći će i sada u SAD, umjesto nekadašnjih (prije 1975) 50% naknade, zahtijevati vraćanje dijela naknade, koji će ovisiti o krivnji brodaru prijevoznika. Osim toga, visina ograničenja odgovornosti u konačnom obračunu može biti znatno različita s obzirom na to primjenjuje li se Limitation of Liability Act Sjedinjenih Američkih Država ili Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957 (s Protokolom 1979), odnosno Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976.godine (tj. pravni sustav koji se zasniva na tim konvencijama).

Taj se disparitet u pravu SAD i drugih prava može najbolje ilustrirati iz primjera. Na brodu A šteta je 100.000 dolara, a na brodu B 500.000 dolara. Brod A je za sudar kriv 10%, a brod B 90%. Pretpostavimo dalje da je na brodu B oštećen teret u iznosu od 400.000 dolara. Brod B zaštićen je ekscipijom za nautičku krivnju. Rezultat će se znatno razlikovati ovisno o tome primjenjuje li se američko pravo ili sustav Konvencije o sudaru (odnosno pravo koje se temelji na toj konvenciji). Ako se primjenjuje američko pravo, teret na brodu B moći će od

20 Emanuel Dworski, Smisao i svrha ugovaranja tzv. "Both to blame collision clause", Pomorski zbornik, Zadar, br. 4, 1966, str. 207.

broda A nadoknaditi cijelu štetu (400.000 dolara), a brod A će, zauzvrat, pridodati 400.000 dolara svojoj šteti od 100.000 dolara za konačnu raspodjelu u omjeru 10% prema 90%. Prema tome, ako je ukupna šteta 1.000.000 dolara, B će konačno snositi 900.000 dolara štete, a A 100.000 dolara. Međutim, na temelju Konvencije o sudaru A bi također konačno snosio 100.000 dolara (60.000 plus 40.000 u omjeru krivnje za teret), B samo 540.000 dolara, a ostatak od 360.000 dolara snosio bi sam teret na brodu B. U ovom slučaju, konkretno, bilo bi bjelodano u interesu tereta (korisnika prijevoza) da se primjenjuje pravo Sjedinjenih Američkih država, a brod B bi preferirao primjenu Konvencije o sudaru. Brodu A bi bila irelevantna primjena prava.²¹

Zbog solidarne odgovornosti i za štete na stvarima nastale sudarom postoji inoperativna ekscepcija broda za nautičku krivnju zapovjednika i posade. Stoga se u ugovore o prijevozu ili teretnice unosi posebna "B o t h t o b l a m e c o l l i s i o n c l a u s e" ("Klauzula o sudaru uslijed uzajamne krivnje") koja bi trebala ukloniti ovaj specifičan "renvoi".²² Međutim, sudska praksa SAD nije priznala pravni učinak toj klauzuli. Ipak se preporučuje unošenje te klauzule u sadržaj ugovora o prijevozu tereta (u teretnicu).²³ Razlike u pristupu ovoj problematici (solidarna odgovornost ili razdijeljena odgovornost), u slučaju kada je teret na sudarenim brodovima oštećen, ne bi se očitovale u praktičnim

21 Primjer iz Healy-Koster, op. cit., str. 299.

22 "Both to blame collision clause", Klauzulom o sudaru uslijed uzajamne krivnje brodari prijevoznici, koji ne odgovaraju za nautičke greške zapovjednika i posade, obvezuju korisnike prijevoza da vrate dio iznosa naknade štete što su je utjerali od protivnog brodarka, a radi se o dijelu naknade koju je drugi brodarka regresirao od brodarka prijevoznika (v. npr. Ivo Grabovac, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991, str. 14).

23 O razlozima v. Hrvoje Kačić, Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968, str. 151-152.

rezultatima ako bi se u budućoj međunarodnoj kodifikaciji napustilo načelo o oslobađanju od odgovornosti broдача za tzv. nautičke greške (usp. Konvenciju Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, 1978, tzv. Hamburška pravila, koja stupa na snagu 1. studenog 1992. godine).

ZAKLJUČAK

Iako se spor *United States v. Reliable Transfer* (1975) nije odnosio na sudar, nego se raspravljalo o zahtjevu protiv SAD za naknadu štete brodu koji se nasukao (a jedan od uzroka nasukanja bio je i propust u održavanju obalnog svjetla), izreka Vrhovnog suda SAD ima opće značenje te je konačno primjenljiva na podjelu štete u omjeru krivnje između štetnika sukrivaca općenito u pomorskim nezgodama. Pritom se mora jednako razmatrati omjer krivnje kao i uzročnost štetnih posljedica ("*culpability and causation*").²⁴

Reliable Transfer je značajan korak u pravcu ujednačavanja prava sudara na moru, iako i dalje ostaju razlike u primjeni prava u slučaju kad je teret u sudaru oštećen ili se primjenjuje ograničenje odgovornosti između SAD i država koje su prihvatile Konvenciju o sudaru ili konvencije o graničenju odgovornosti (1957, 1976).

Iako SAD općenito zaziru od prihvaćanja konvencija na području pomorskog imovinskog prava, možda će jednom odluka Vrhovnog suda SAD iz 1975. godine pokrenuti akciju za ratifikaciju Konvencije o sudaru (a promjena stajališta u sudskoj praksi otklanja osnovnu poteškoću) ili Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja (1976) od strane Sjedinjenih Američkih Država. Time bi se isključile, a ne samo reducirale, razlike u pravnim posljedicama

²⁴ Owen-Whitman, op. cit., str. 481.

I. Grabovac: Provedba načela o naknadi štete u omjeru krivnje u sudaru brodova i pomorskim nezgodama u Sjedinjenim Američkim Državama, UPP, v.34, (3-4), 207-222, (1992)

ovisno o izboru suda u kojem se raspravlja o sudaru (pomorskoj nezgodi).

Summary

THE IMPLEMENTATION OF THE PRINCIPLE OF DAMAGES PROPORTIONAL TO THE RESPONSIBILITY FOR COLLISION BETWEEN VESSELS AND MARITIME ACCIDENTS IN THE UNITED STATES

After the well-known judgement given in settlement of the Reliable Uransfer dispute (1975) American law recognizes the principle of apportioning damages in relation to the fault assessed in the cases of collision at sea and in maritime accidents in general (previous to that judgement, the traditional rule of divided damages where both vessels are at fault was in force).

This paper deals with the concurrent legal changes which have taken place since the Reliable Uransfer case. It is also concerned with specific American rules applied in judicial practice during the previous period, particularly the well-known Pennsylvania Rule which, at the time of divided damages, compelled a vessel slightly although statutorily at fault to pay for half of the damage resulting from collision, allision or other maritime accidents if the causation could not be contested. In order to mitigate frequent unfair consequences of such automatic dividing of damages (irrespective of the proportion of liability), in their legal practice the nited States established rules for the defence of faults or omissions committed in extremis, then concepts of "Major and Minor Fault", "Last Clear Chance" and "Intervening/Superseding Cause", all briefly explained in this paper. After the Reliable Uransfer case, under the circumstances of the distribution of damages in proportion to the comparative fault, the application of the doctrine in extremis and the Pennsylvania Rule can fit into the new concept. Uhe other rules, created for the purpose of avoiding the unjust consequences of the earlier concept of divided damages, have no longer a footing in practice.

However, "Both to blame collision clause" remains applicable because American law has retained the concept of joint and several liability for damage to goods caused by collision.