



govornost za imovinske štete, te pravo regresa koje pripada brodaru za iznose koje ovaj isplati trećemu, tj. vlasniku tereta, na ime pretrpljene štete na teretu koji je bio prevožen drugim brodom, može nastati situacija da brodar indirektno snosi u omjeru vlastite krivnje i naknadu za štete na teretu, koji je preuzeo na prijevozu vlastitim brodom, premda uopće ne bi bio odgovoran za ove štete, ukoliko bi došlo do sudara isključivo krivnjom njegovog broda. Radi oslobađanja svoje odgovornosti u iznesenom pravcu ili radi obeštećenja unosi se u sadržaj ugovora o prijevozu spomenuta klauzula.

Vrlo je interesantna sudbina, odnosno učinak Both to Blame Collision Clause prema razvoju prava SAD do danas.

Država SAD kao pravna osoba, i brodar m/b »Nathaniel Bacon«, postavili su zahtjev na temelju Both to Blame Collision Clause protiv vlasnika tereta, odnosno naručitelja prijevoza za odštetu koju je tužitelj platio brodaru m/b »Esso Belgium« (1952), u visini od 50% štete, koju je brodar m/b »Esso Belgium« platio vlasnicima tereta za štete pretrpljene u sudaru na teretu koji je bio ukrcan na brodu »Nathaniel Bacon«. Apelacioni sud je odbio zahtjev tužitelja s obrazloženjem da Both to Blame Collision Clause vrijeđa historijsku pozadinu i zakonom utvrđenu zaštitu vlasnika tereta, a kako je to odlučeno od strane Kongresa SAD, pa prema tome da je po svom sadržaju Both to Blame Collision Clause, u suprotnosti s ordre public SAD. Tenor žalbe tužitelja na Vrhovni sud SAD bio je da se sa spomenutom klauzulom uklanjaju pravne anomalije do kojih inače dolazi, jer se ne može dopustiti apsurd da brod neće odgovarati za štete na teretu koji se prevozi njegovim brodom, kada je isključivo kriv, a naprotiv kad je njegov brod djelomično kriv, da će ipak biti odgovoran.

Međutim Vrhovni sud SAD, potvrđujući odluku Apelacionog suda, zauzeo je stajalište (sudac Blach) da će biti još veći apsurd ako se vlasniku tereta ospori pravo da od drugog broda kao krivca za sudar, u smislu općih principa prava SAD, naplati iznos svoje štete radi nekog uglavka koji je unesen u sadržaj ugovora o prijevozu, a taj je ugovor zaključen između sasvim drugih stranaka. Sudac Frankfurter je o istom slučaju dalje nadodao da se Harter Actom ne predviđa brodaru pravo na kompenziranje naknade od naručitelja prijevoza vlastitog broda, koju je naknadu platio drugom brodaru u omjeru svoje odgovornosti za sudar, te je i on podržao pozivom na ordre public, naglašavajući da je ta klauzula u suprotnosti sa »public policy« i da se ne može usvojiti stajalište brodara m/b »Nathaniel Bacon«. Prema tome može se zaključiti da pred sudovima SAD Both to Blame Collision Clause ne proizvodi nikakav pravni učinak u slučaju kada se radi o »common carrier«-u.

Unatoč tomu preporučuje se, a tako se u praksi još i dalje postupa, da se Both to Blame Collision Clause unosi u sadržaj ugovora o pri-

jevozu tereta: To se obrazlaže slijedećim razlozima:

1. Iako odgovornost za sudar između brodova može biti raspravljana pred američkim sudom, zahtjev za refundaciju štete od vlasnika tereta može biti podnesen pred sudom izvan nadležnosti Sjedinjenih Država.

2. U slučaju kad se čitav sporni odnos rješava pred sudom izvan Sjedinjenih Država, a prema kolizionim normama, dolazi do primjene na konkretan slučaj američko pravo. Sud nije dužan paziti na primjenu javnog poretka neke strane države, nego samo na javni poredak vlastite države.

3. Postoji psihološka prednost brodara prema vlasniku tereta ukoliko je ova klauzula inkorporirana u tekstu ugovora o prijevozu, i to kao koristan oslonac za što povoljnije postizavanje kompromisnog rješenja.

Također smatramo potrebnim naglasiti da je situacija iz tzv. Both to Blame Collision Clause potrebno dobro i strogo razlikovati od načela tzv. Equaly to Blame ili načela tzv. jednake odgovornosti za sudar, koje je vrijedilo po pravu SAD do odluke Vrhovnog suda SAD u slučaju broda »Mary A. Whalen« od 19. svibnja 1975.

Na temelju naprijed izložene pravne situacije zaista će vrlo rijetko doći do praktične primjene ove klauzule. Ipak, u posljednjih petnaestak godina iz prakse u tri slučaja sudar sa vrlo visokim štetnim posljedicama implikacije Both to Blame Collision klauzule su imale ili mogle imati svoj učinak. To su sudari s/s »Sealady« sa nuklearnom podmornicom »Von Stenbeau«, m/v »Beograd« i m/t »Tallin« i m/v »Makarska« sa m/v »Sydney Express« i vrlo su zanimljive okolnosti, a time i posljedice pod kojima se još uvijek ne može osporavati stanovita vrijednost u praksi.

Naprotiv, situacija sa Both to Blame Collision Clause u ugovorima o osiguranju je nešto drukčija. Smatramo potrebnim iznijeti određene konstatacije.

Odredbom o obostranoj krivnji za sudar iz institutskih »cargo« standardnih uvjeta:

- ugovara se obeštećenje osiguranika za rizik, odnosno gubitak ili štetu koja nastaje na temelju ugovorom preuzete obveze samog osiguranika, odnosno korisnika prijevoza. To je zapravo izuzetak u odnosu na sve druge rizike obuhvaćene institutskim klauzulama.
- dolazi do primjene jedino ukoliko ugovorni odnos iz prijevoza stvari morem dolazi u sferu mjerodavnosti prava SAD ili Liberije, ali uz daljnji uvjet da se radi o sudbenosti izvan SAD ili Liberije.
- i u slučaju kada osiguranik, korisnik prijevoza naplati u cijelosti štetu tereta pretrpljenu u sudaru od brodara »non carrying« kada prava osiguranika iz ugovora o osiguranju tereta ne utrnjuju, nego može doći do naknade od strane osiguratelja pod uvjetom da se ispune ugovorom predviđene pretpostavke.



Spomenuta iznimna situacija u općem sustavu cargo osiguranja apsurdna je i zbog toga što je odredba iz ugovora o transportu morem nastala u krilu odnosa pravnog i društvenog sustava čiji je Vrhovni sud presudio da takva klauzula iz ugovora o prijevozu nema valjani pravni učinak.

Ako bismo željeli objasniti zbog čega se i danas još klauzula o obostranoj krivnji za sudar zadržava kako u prijevoznim ugovorima, tako i među standardnim uvjetima ugovora o osiguranju, smatramo da smo najbliže istini da je to rezultat kumuliranog djelovanja različitih čimbenika, a to su u prvom redu nedostatak odlučnosti i pomanjkanje znanja.

Ove kritičke napomene se ne odnose na naše osiguratelje, ili uopće naše poslovne krugove. Naime, zbog kompeticije na međunarodnom tržištu možemo samo zamisliti u kakve bi teškoće zapao naš izvoznik, koji bi pokušao putem akreditiva naplatiti cijenu svoje isporučene robe, ako bi među pratećom dokumentacijom bila u teretnici ili polici osiguranja utisnuta posebna oznaka »Both to Blame Collision Clause« — Deleted ili Cancelled. Vjerojatno bi takva dokumentacija bila ocijenjena kao nepotpuna, pa i da se radi o prijevozu tereta morem između Rijeke i Trsta ili između Antwerpena i Dovera.

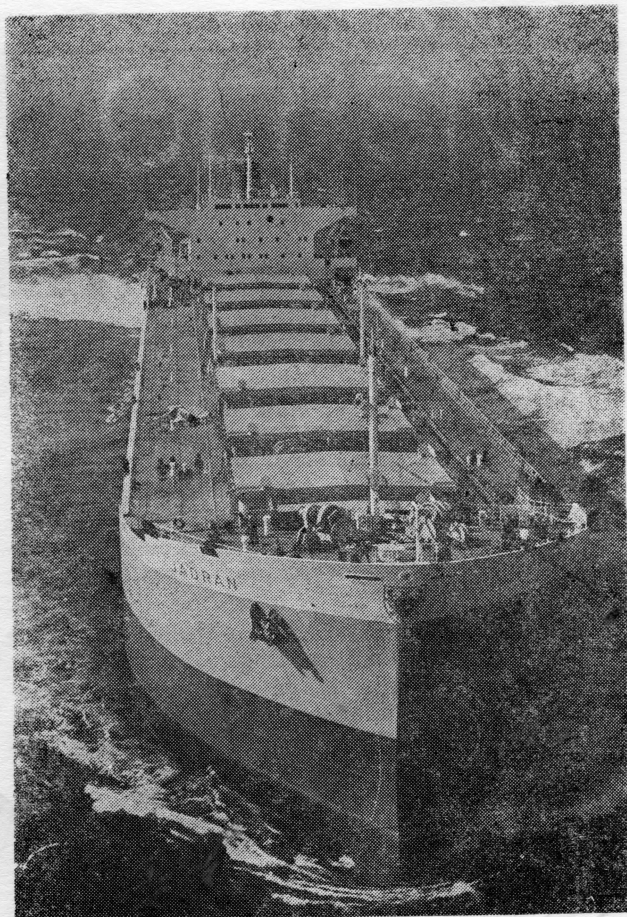
Čini nam se da su autori nekih institutskih klauzula propustili priliku kod izrade novih institutskih klauzula, uz stanoviti publicitet izboriti podršku da se iz prakse eliminira primjena Both to Blame Collision Clause.

Ukoliko bi, međutim, zbog nepriznavanja valjanom ove klauzule u prijevoznim ugovorima došlo do nemogućnosti refundiranja od strane svog vlastitog korisnika prijevoza takove dodatne štete, ovaj rizik je brodaru pokriven općim uvjetima članstva u Protecting i Indemnity klubovima. To je putokaz gdje bi se taj rizik, čije nastupanje je zaista rijetko, i zadržao kada bi u ugovorima iz osiguranja tereta, a time i u prijevoznim ugovorima izostala konačno i u potpunosti ova klauzula bez obzira da li se radi o brodarskom ugovoru ili o ugovoru o prijevozu pojedine stvari morem kod čega se više radi o teoretskim razmatranjima nego o praktičnim problemima.

Mi smatramo da bi jedino logično rješenje za »smještanje« ovog potencijalnog rizika za brodara bili Protecting and Indemnity klubovi, koji zbog ovog dodatnog rizika sigurno ne bi naplaćivali dodatne premije.

Nadamo se da će se takvo rješenje afirmirati u svjetskoj praksi. Pitanje je samo kada? Sudeći i cijeneći prema dosadašnjim iskustvima vrlo kasno, jer se ti procesi vrlo sporo odvijaju.

Smatramo potrebnim skrenuti također pažnju na činjenicu da posljednja rečenica razmatrane Both to Blame Collision klauzule iz ugovora o prijevozu tereta, a kojom se predviđa da su vlasnici tereta dužni obeštetiti brodara i u



slučaju kada sam brodar ili brodovlasnik snosi krivnju za sudar, nije valjan ni u pravnim režimima svih država koje su ratificirale ili pristupile Međunarodnoj konvenciji o teretnici iz 1924. godine. Naime, prema ovoj Konvenciji ne dopušta se mogućnost oslobađanja od odgovornosti, ukoliko je do štete na teretu došlo uslijed sudara za koji je osobno kriv brodar broda na kojemu se prevozi teret.

Prema tome u jednom i to svojem posljednjem dijelu Both to Blame Collision Clause ne proizvodi nigdje valjan pravni učinak, dok je i po svojoj osnovnoj namjeni primjena ove ugovorne klauzule ograničena i vrlo problematične vrijednosti. Očito je da se tekstom institutskih klauzula cargo situacije prema Both to Blame Collision Clause zadržava kao osigurani rizik, ipak redaktori institutskih klauzula ističu i svoju opoziciju prema Both to Blame Collision klauzuli.

Ta opozicija se manifestira, uz ponovljenu dužnost obavještavanja osiguratelja o svakom zahtjevu kojeg o tome primi osiguranik, a osobito izričito nametnutoj obvezi da osiguranik mora prihvatiti i sudski spor prema brodaru, kada osiguratelji to traže, ukoliko želi ostvariti prava iz osiguranja tereta.