

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

HOUSE OF LORDS /Kuća lordova/  
Presuda od 1.XII.1959.

Northern fishing company /Hull/. LTD c/a  
Eddona i drugih

Ograničenje odgovornosti broдача za smrt članova posade - Dužnost broдача da obavještava zapovjednika o novo dobivenim kartografskim podacima

Tuženik je ribarsko poduzeće, čiji se ribarski brod N od 522 tone nasukao na podvodni greben kod rta Farewell kod Grönlanda po magli u noći 4.X.1952. Od 20 članova posade spasio se samo jedan. Tužitelji su rođjaci poginulih pomoraca, koji tvrde, da nema mjesta ograničenju odgovornosti broдача za smrt članova posade, budući da je ribarsko poduzeće propustilo na vrijeme obavijestiti ribarski brod, koji je ribario u blizini Grönlanda, o novo dobivenim pozicijama podvodnih grebena, i tako postupalo s krivnjom /fault or privity/. Brod se nasukao na te podvodne grebene i propao. Ribarsko poduzeće branilo se time, da je bilo poznato, da se u tim predjelima nalazi veliki broj podvodnih grebena, čija je pozicija na kartama označena kao nesigurna. Na to je i zapovjednik broda upozoren prije početka putovanja. Ribarsko poduzeće nadalje tvrdi, da je bilo uobičajeno, da se o novo dobivenim podacima obavještava ribarski brod tek po povratku u bazu.

Prvostepeni sud /Admiralty Division/ stao je na gladište da ne postoji krivnja ribarskog poduzeća. Drugostepeni sud /Court of Appeal/ je preinačio presudu prvostepenog suda i nametnuo broдарu neograničenu odgovornost. Žalbu ribarskog poduzeća povodom odluke drugostepenog suda je trećestepeni sud /House of Lords/ odbio iz ovih razloga:

Utvrđeno je, da je zapovjednik broда N dobio informacije o opasnostima u zoni ribarenja i o izvjesnoj nepreciznosti karata. Kratko vrijeme<sup>po</sup> što je ribarski brod isplovio, primljene su nove informacije, u obliku redovnih cirkulara, koje izdaje osiguravajuće društvo poduzeća, o novo dobivenim kartografskim podacima za okolinu Grönlanda. Direktor ribarskog poduzeća nije te podatke dostavio radiotelegrafskim putem broду N. Direktor ribarskog poduzeća koji se smatra kao "alter ego" samog poduzeća, nije to smatrao za potrebno, budući da su se novo dobivene informacije odnosele na grebene, koji su se nalazili u teritorijalnim vodama Danske, gdje ribarenje nije ni dopušteno. Upravo na grebene, čija je nova pozicija navedena u cirkularu, nasukao se brod N.

Sud je žalbene razloge smatrao neprihvatljivim, jer ništa ne sprečava brod da uplovi u teritorijalne vode, ako tamo i ne ribari. Osim toga bilo je poznato, da ribarsko poduzeće iz Hulla i ribari povremeno u tuđim teritorijalnim vodama, iako je to zabranjeno.

Direktor ribarskog poduzeća izjavio je, da nije ni razmatrao mogućnost radiotelegrafskog obavještanja broda N.

Sud je nadalje odbio prigovor ribarskog poduzeća, da nije moglo računati s neobjašnjivim postupkom zapovjednika, da se po noći i magli približava obali, koja je označena kao opasna.

Direktor poduzeća držao se uobičajene prakse, da spomenute cirkulare daje zapovjednicima brodova tek po povratku u bazu. Sud je smatrao, da, ako cirkulari nose oznaku "hitno" i kad se o njima obavještavaju svi brodovi prije početka putovanja, nema razloga, da bi se brodovi, koji se nalaze u opasnim zonama po takvoj "čudnoj praksi" obavještavali tek po povratku u bazu. Zbog tih razloga sud je potvrdio presudu drugostepenog suda.

Kao drugo pitanje sud je razmatrao, da li je ta krivnja pridonijela šteti.

Sud je odbacio mišljenje direktora ribarskog poduzeća, da jednom iskusnom zapovjedniku, koji je prije početka putovanja bio upoznat opasnim područjima, ne treba davati naknadne upute. Same okolnosti, koje su prethodile nesretnom slučaju, nisu dovoljno rasvijetljene, budući da jedini preživjeli, mladić palube, nije mogao dati pouzdane informacije. Možda je brod izgubio orijentaciju, pa se oslanjao samo na radar, tako da mu ni novo unesene informacije o podvodnim grebenima ne bi koristile. Možda je brod hotimice uplovio u opasno područje, svijestan da mora računati s nepredvidivim opasnostima. Međutim sud se nije htio upuštati u nagađanja, jer je dužnost ribarskog poduzeća bila da dokaže, da je njegova krivnja bila bez utjecaja na nesretn slučaj. Ono to nije uspjelo, tako da se žalba mora odbiti.

/LLLR 1960., str. 1-17/

V.F.

Bilješka.- U ovoj presudi osnovno je pitanje, da li brodar u konkretnom slučaju ima pravo ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne povrede članova posade. Po engleskom Merchant Shipping Act od 1894 Sec. 503. ta je visina odgovornosti ograničena za smrt i tjelesne povrede članova posade na 15 funti po toni, i prema tome bi gornja granica štete za brod N iznosila 7.830 funti. Po propisu Order No 1287 od 1.VIII.1958. povišena je ta granica na 74 funte po toni u skladu s Bruxelleskom konvencijom o odgovornosti vlasnika pomorskog broda od 1957, koju je Engleska ratificirala. Ograničenje odgovornosti ne dolazi u obzir, ako se radi o osobnoj krivnji brodaru. Bitno je međutim za englesko pravo, da teret dokaza o nekrivnji leži uvijek na brodaru. Po tome se engleska sudska praksa bitno razlikuje od kontinentalne, po kojoj teret dokaza o krivnji brodaru leži na onom, koji tvrdi, da ta krivnja postoji. Po Bruxelleskoj konvenciji od 1957. o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova u čl.1. st.6. kaže se, da će pitanje, na kome leži teret dokaza, da dogadjaj, zbog kojeg je nastala tražbina, proizlazi iz krivnje brodaru, biti riješeno zakonom lex fori.

V.F.