

osovina. Baš zbog tog znanja on je postupao u skladu s. uputama kompetentnog pomorskog instituta i pregledavao stražnju osovina svog broda, svake dvije, umjesto svake tri godine, kako je to uobičajeno. Osovina broda "Lake Chilco" bila je posljednji puta pregledana u travnju 1947. godine. Brod je udario u trupac u svibnju 1947, a osovina je na otvorenom moru pukla u rujnu iste godine. Nakon udaranja u trupac osovina nije ponovno pregledana, ali je posebna pažnja dulje vrijeme posvećena slušanju zvuka osovine.

Sud je našao da "početak putovanja" ne pada u vrijeme sudara sa trupcem u luci Victoria, već tek nakon ukrcaja prvog tereta za tuženog, a to je bilo u luci Mombasa 25. kolovoza 1947. Tek tada je ukrcaj teret i tek tada je došlo do sklapanja ugovora o prijevozu, pa tužitelj mora dokazati da je prije početka tog putovanja upotrijebio svu dužnu pažnju. S obzirom na sve poduzete mjere od strane brodovlasnika, sud je stao na stajalište da je isti upotrijebio "dužnu pažnju", tim više što je postupio pažljivije nego što se to traži prema standardima Lloydovog registra, koji iziskuju pregled osovine svake tri, a ne svake dvije godine.

/LLIR 1960, str. 313-323/

S.V.

KANADSKI POMORSKI SUD U OKRUŽJU QUEBEC

Presuda od 28. XII 1959.

Leval & Co., Inc. c/a Colonial Steamships, Ltd.

Utvrđivanje pukotine na brodu prilikom nasukanja spada u nautičku djelatnost - Odgovornost broдача za konsultacije koje daje zapovjedniku broda njegovi kopneni namještenici

Brod tuženih brodovlasnika "David Barlay" tokom putovanja se nasukao i odsukao. Zapovjednik broda nije mogao utvrditi da li brod ima kakvu pukotinu. Ni u /telefonskoj/ konsultaciji s pomorskim savjetnikom brodovlasnika nije uspio objasniti da li brod propušta vodu, koliko ima vode, niti je mogao utvrditi postojanje kakve pukotine. Zbog toga je nastavio svoje putovanje do odredišne luke /Montreal/, gdje je teret iskrcan. Prilikom iskrcanja utvrđeno je da je teret velikim dijelom oštećen od vode, kao i to da brod ima pukotinu. Primaoci tereta su ustali tužbom u kojoj su postavili tvrdnju da brodska posada nije postu-

pala s teretom dužnom pažnjom, jer nije na vrijeme utvrdila pukotinu na brodu, te da s obzirom na to što je zapovjednik broda bio u telefonskoj konsultaciji s brodovlasnikovim pomorskim savjetnikom sam brodovlasnik snosi osobnu odgovornost za to što šteta na brodu nije bila pravilno utvrđena. Prema tome su tužitelji tvrdili da im je tuženo društvo dužno naknaditi štetu na teretu. Tuženik se opirao tužbi pozivajući se na to da se radi o grešci njegova osoblja u rukovanju brodom a ne teretom i ujedno je poricao da bi intervencija njegova pomorskog savjetnika, kad bi i bila odlučna, mogla značiti njegovu intervenciju i, dosljedno tome, osobnu odgovornost.

Sud je našao, pozivajući se na veliki niz presedana, da greška u utvrđivanju pukotine koja bi mogla ugroziti i sigurnost plovidbe broda predstavlja svakako grešku u rukovanju brodom, a ne teretom, pa kako je brodovlasnik opremio na početku putovanja brod osposobljen za plovidbu, ne pogadja ga - zbog naknadnih mana broda - nikakva odgovornost. Isto ga tako ne pogadja nikakva osobna odgovornost zbog intervencije njegova pomorskog savjetnika. Da bi odgovarao za djela savjetnika, taj savjetnik bi morao biti odgovoran službenik društva koji stvara konačne odluke u poduzeću. Iz tih razloga tužba je odbijena.

/LLIR 1960, str.198-205/

E.P.

Bilješka.- Kako je kanadski zakon /Water Carriage of Goods Act, 1936/ osnovan na Bruxelleskoj konvenciji o teretnici od 1924. kao i naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od 1959, ova je presuda, koju je donijela i engleska zbirka tekućih presuda, od interesa i za naše učesnike u pomorskoj privredi. Sudovi nailaze na najveće neprilike u razgraničavanju pojmova rukovanja teretom i brodom, jer je jedva moguće te dvije aktivnosti sasvim razlučiti. Prema tome ne preostaje nego od slučaja utvrditi da li u odnosnoj aktivnosti preteže briga za brod ili za teret i prema tome osloboditi broдача odgovornosti za tu djelatnost posade njegovog broda ili mu naprotiv nametnuti odgovornost. U konkretnom slučaju štetu je dođuše pretrpio teret, ali se radilo doista o takvoj grešci od koje je u prvom redu bila ugrožena sigurnost broda, i stoga je, čini nam se, rješenje suda pravilno. Uostalom bogata kazuistika na koju se sud pozvao upućuje na to. Sud je dakako uzimao u obzir presude anglosaskog prava, ali su i sudovi ostalih zemalja imali često prilike da se o ovom pitanju izjasne, pa i njihove presude predstavljaju dobru

orijentacionu kazuistiku. Vidi i presudu na str. 52 ove publikacije, koja takodjer rješava jedan konkretan slučaj istog problema.

E.P.

VRHOVNI SUD NOVOG JUŽNOG WALESIA

Presuda od 1.VII 1960.

Westfal-Larsen & Co., A/S c/a Colonial Sugar Refining Company, Ltd.

Zajednička avarija - Nesposobnost broda za plovidbu - Odgovornost brodovlasnika prema time-chartereru

Tužitelji su dali u time-charter tuženima brod "Evanger". Prema ugovoru o time-charteru brodovlasnik je zadržao odgovornost samo za one štete na teretu koje nastanu zbog gubitka, oštećenja ili zakašnjenja koje se mogu pripisati njegovoj krivnji ili krivnji njegova zapovjednika, ali je izričito isključio odgovornost za krivnju svih ostalih svojih namještenika, pa čak ako bi se radilo i o sposobnosti broda za plovidbu. Na putovanju se ispostavilo da je gorivo ulje na brodu bilo neispravno, i zbog toga je došlo do čina zajedničke avarije. Brodovlasnik je time-charterera tužio da plati dio u zajedničku avariju. Tuženi se plaćanju usprotivio navodeći da je neispravno ulje bilo na brodu u vrijeme kada je on brod preuzeo, a da je i prema ugovoru neka količina ulja morala biti na brodu te smatra da nije dužan pridonijeti u zajedničku avariju koje nije ni bilo, jer da je do odnosnog čina došlo samo zato što brodovlasnik nije osposobio brod za plovidbu. Sud je konstatirao da bi doista brodovlasnik odgovarao za sposobnost broda za plovidbu, ali da je on izričito ugovorio da za tu sposobnost ne odgovara ako bi do nesposobnosti došlo zbog čina ili propusta ostalih osoba, a ne njegovih i zapovjednikovih. Kako je utvrđeno da je konkretno gorivo ulje preuzeo i morao nadzirati prvi oficir stroja, a ne zapovjednik, sud je stao na stajalište, da - kao što tuženi ne bi mogao zbog spomenute klauzule u ugovoru o time-charteru - uspjeti s tužbom zbog zakašnjenja uslijed ove greške na strani broda - tako ne može uspjeti prigovorom tužiteljevu zahtjevu za plaćanje doprinosa u zajedničku avariju, i stoga je sudio po zahtjevu tuže.

/LLLR 1960, str. 206-221/

E.P.