

POMORSKI ODJEL PRVOSTEPENOG SUDA ENGLLESKE

/Admiralty Division/

Presuda od 27. III 1961.

The "Arabert" br. 2

Ograničenje odgovornosti brodovlasnika - Ograničenje odgovornosti može se istaci i protiv tražbine radi naknade troškova vadjanja podrtine tuženom vjerovniku - U postupku ograničenja odgovornosti dužnik nema pravo na naknadu parničnih troškova prema vjerovniku koji mu nije nerazborito osporio pravo na ograničenje makar se radilo i o pravnom pitanju

Tužitelj, brodovlasnik broda "Arabert", izgubio je parnicu koju je protiv njega pokrenuo tuženi, brodovlasnik broda "Cyprian Coast": radi naknade štete od sudara brodova "Arabert" i "Cyprian Coast", jer je sud našao da isključiva krivnja za sudar leži na brodu "Arabert". Nakon toga tužitelj je zatražio da se primjenom propisa Sect. 503 Merchant Shipping Acta od 1894, i Sect. 3 Merchant Shipping Acta o odgovornosti brodovlasnika i drugih od 1901, njemu prizna ograničenje odgovornosti na iznos od 19.118 funti i 16 šilinga za odgovornost radi naknade štete. Pod ograničenje odgovornosti tražio je da se podvrgne tražbina tuženog vlasnika potonulog broda "Cyprian Coast", koja potječe od toga što je tuženi morao platiti lučkoj vlasti troškove dizanja podrtine iz luke u iznosu od 30.593 funti i 17 šilinga.

Tuženi se tome protivio, jer se ne radi o tražbini na koju se odnosi tekst spomenutih zakonskih propisa, nego se radi o šteti koja je tuženom nastala na osnovi njegove obveze iz zakonskih propisa, koji su to pravo dali lučkim organima. Osim toga pozvao se na to da je analogan slučaj pred škotskim sudom Court of Session riješen tako da je takav zahtjev za ograničenje odgovornosti odbijen.

Sudac Lord Merriman, predsjednik Pomorskog suda, 11 dana nakon zaključenja rasprave izrekao je presudu, kojom je usvojio zahtjev tužitelja na ograničenje odgovornosti i za ovu tražbinu. Tuženikova tražbina nastala je tako što je Komisija za održavanje Tyne javila vlasnicima "Cyprian Coast" da će na temelju Zakona o lukama, dokovima i obalama od 1847, Merchant Shipping Acta od 1894, i raznih zakona o održavanju Tyne od 1850. do 1950. ukloniti podrtinu broda koja ugrožava sigurnost plovidbe, pa je to i učinila, i brod vratila vlasnicima radi odlaska u dok, i tražila naknadu troškova. Medju strankama je bilo neprijeporno da je tužitelj dužan na temelju krivnje za sudar naknaditi štetu tuženom. Medjutim je medju strankama bilo sporno da li konkretna tražbina spada u okvir šteta na koje se ograničenje odgovornosti odnosi prema uvodno spomenutim zakonskim odredbama na koje se tužitelj poziva. Tuženi se kod toga pozivao na odluku škotskog prvostepenog suda /Court of Session/

iz 1953. po Lordu Sorn-u u predmetu "Urka" /koji se u Škotskoj citira kao slučaj "Portugal" po brodu koji je u sudaru stradao/, a koja nije dopustila ograničenje odgovornosti s obzirom na jednaku tražbinu. Sudac ističe da u ovom slučaju /"Arabert"/ nije sporno da je u prvotnoj parnici između istih stranaka temelj tužbe bila nepažljiva plovidba zbog koje je došlo do štete. Prema tome sudac smatra da bi na prvi pogled bilo ne-sumnjivo da bi i naknada iznosa plaćenog za dizanje podrtine morala biti smatrana dijelom naknade štete za koju je dopušteno ograničenje, jer bi sigurno bila u okviru takve štete potraživanja za popravak broda. Koća Lordova u jednoj presudi iz 1956. /slučaj Stonedale br.1/ utvrdila je da se ograničenje odgovornosti proteže samo na odgovornost za naknadu štete. U spomenutom slučaju riješeno je pitanje da na posebnim zakonskim propisima utemeljeno potraživanje lučkih organa za podizanje podrtine kao zakonska obveza ne dolazi pod ograničenje odgovornosti, ali i za takav slučaj nisu riješili pitanje da li takvo potraživanje dolazi ili ne dolazi pod ograničenje odgovornosti u onim slučajevima kad nema posebnih zakonskih propisa, nego se potraživanje temelji na Common Law-u. Sasvim je druge vrste tražbina koja se temelji na zakonu odgovornosti iz koje se ne može ograničiti prema luci od tražbine koja je upravljena prema oštetitelju od strane oštećenog, radi naknade tako isplaćenog iznosa kao štete koja mu je nastala, jer se upravo radi o tome da se ograničenje odgovornosti odnosi samo na naknadu štete. Tuženi se pozivaju na to da se u sl. /ii/ sect.503 Merchant Shipping Acta od 1894. govori o "gubitku ili šteti brodovima" /"loss of, or damage to, vessels."/, nalazeći da bi brod morao biti izgubljen potpuno, ili da mora biti fizički oštećen da bi se radilo u pravu na ograničenje, a nalaze da se i onda kad se u Sect.1 Merchant Shipping Acta od 1900 govori o šteti prouzročenoj "vlasništvu ili pravima bilo koje vrste" /"to property or rights of any kind"/ i opet ne može biti govora o obvezi iz dizanja podrtine, jer se tu ne radi o povredi fizičke stvari /koja se podrazumijeva pod vlasništvom/ niti o pravu na takve stvari. Sudac se nije upustio na tumačenje riječi "loss of" u Sect.503 iz 1894., jer je smatrao da su mu dovoljne riječi "damage to". Kod toga se on poziva na presudu Apelacionog suda od 1914. u slučaju "The Carinbahn", u kojoj je rečeno da riječi "šteta ili gubitak" /"damage or loss"/ u Sect.1 Zakona o pomorskim konvencijama od 1911. /kojim su u englesko pravo recipirane unifikacijske konvencije od 1910./ znače gubitak ili oštećenje broda u tom smislu da obuhvaćaju prava i obveze koje su nastale strankama interesiranim na brodu uslijed pogrješne plovidbe osoba za koje su odgovorne. Sudac citira iz spomenute presude u stvari "Cairnbahn" riječi suca Warringtona o personifikaciji broda, i o tome da je istina da u svrhu utvrđenja pravnog učinka takvih riječi "riječ u jednom kontekstu označuje one koji su odgovorni za plovidbu broda, u drugom one koji su interesirani na njemu, na teretu i vozarini a u trećem one koji su pravno odgovorni za ponašanje onih kojima je povjeren" /scil.brod/, i ističe da smatra da te riječi vrijede u svim pomorskopравnim sporovima u kojima

je uobičajeno personificirati brod. Iako je ta presuda izrečena s obzirom na zakon izdan 17 godina poslije onoga o čijoj se primjeni radi u konkretnom slučaju, ima dovoljno sličnosti u tekstu ovih dvaju propisa da bude opravdano upotrijebiti ovaj slučaj ovdje. Medjutim u konkretnom slučaju treba ratjasniti kako se ovaj spor odnosi prema rješidbi u slučaju "Urka" škotskog suda, koji je odbio zahtjev za ograničenje u analognom slučaju. Sama po sebi škotska presuda nije obavezna kao precedent u engleskom pravu, ali je ona od velikog značenja /"greatest possible authority"/. Škotski sudac tumačio je propis Sect. 503 Acta od 1894. i Sect. 1 Zak. od 1900. na slijedeći način: Propis iz 1894. radi samo o gubitku i šteti koji su u vezi s posebno naznačenim predmetom vlasništva /brod/. Naprotiv kod propisa od 1910. treba razlikovati da li propis govori o "Property" ili "rights". Kod prvoga pojma uvijek se misli na gubitak ili oštećenje vlasništva fizičke stvari /"corporeal property"/, dok se kod "rights" radi o gubitku ili šteti na pravima vjerovnika. U skladu s time zaključio je da tada kad je nastala tražbina analognog vjerovnika, vlasnika broda "Portugal", tj. kad je lučki organ tražio naknadu troškova za dizanje podrtine, nije se radilo o nikakvom oštećenju ili gubitku njihovog prava niti su oni imali taj trošak tražeći svoje vlasništvo ili pravo. Sudac u ovom slučaju ne primjenjuje precedent spomenute škotske presude, jer smatra da riječi "šteta... brodu" iz propisa od 1894. pokrivaju i konkretnu tražbinu, jer i ona predstavlja štetu koja je nastala vjerovniku. Isto je tako tražbina vjerovnika i unutar odredaba propisa iz 1900., pravna narav tražbine vjerovnika prema tom propisu je u tome da se uvijek radi o vlasništvu i pravu osoba koja postavlja zahtjev prema dužniku. Zahtjev brodovlasnika "Cyprian Coast" za naknadu troškova dizanja podrtine, zahtjev je za naknadu troškova potrebnih za pripremu broda za popravak, i takav trošak je dio štete za koju se traži naknada na deliktnoj osnovi radi nemarne plovidbe /"negligent navigation"/ tužiteljevog broda. Takva priroda zahtjeva tuženog opravdava zahtjev tužitelja za ograničenje odgovornosti. Prema tome iako sa žaljenjem sudac utvrđuje da je škotski slučaj "Urka" bio pogrješno riješen.

Nakon proglašene presude, sudac je na zahtjev tužitelja uputio stranke da načine rješenje koje će sudskog tajnika /"Registrar"/ uputiti za postupak ograničenja odgovornosti o vremenu unutar kojega se zahtjevi imaju postaviti u javnom oglasu ograničenja. Medjutim u pogledu troškova nastala je nova rasprava među strankama, jer tuženom u postupku ograničenja odgovornosti uvijek pripada naknada troškova, ako je osporavao razumno ograničenje na temelju činjenica, ali nije dosad bilo riješeno kako biva ako se radi o razumnom pobijanju na pravnom temelju. Sudac je riješio, obzirom na to što u ovom slučaju tuženi svoj prigovor temelji na jedinom postojećem precedentu o ovom pitanju koji mu je bio u korist - iako nije bio engleski, a tužitelj tvrdio da bi se bio morao povesti za praksom dugih decenija u Engleskoj u kojoj nije došlo do takva spora -

da njegov prigovor nije bio nerazuman, i stoga mu pripadaju troškovi postupka.

/LLLR 1961, str.363-375/

E.P.

Bilješka.- Ova rješidba je zanimljiva po tome što otklanja primjenu, istina u Engleskoj neobavezan škotski precedens za ovaj spor. Nesporno, za vrijeme na koje se rješidba odnosi, neograničena odgovornost vlasnika podrtine za troškove dizanja podrtine /ukoliko postoji odgovarajući zakonski propis/ ukinuta je Merchant Shipping Actom od 1894. kako je izmijenjen zakonom od 1.VIII 1958. Sada naime ograničenije odgovornosti postoji i za potraživanja radi troškova za dizanje podrtine u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti brodovlasnika od 1957. Isto tako spor kao što je bio konkretan više ne bi bio moguć s razloga što je izrično rečeno, kako bi se izbjeglo sporovima, da se obveze i odgovornost za takve troškove smatraju kao odgovornost za štetu. Konačno treba istaći da brodovlasnik snosi troškove spora o ograničenju odgovornosti uvijek kad prigovori tuženog nisu "nerazumni" makar i uspio u parnici.

E.P.

POMORSKI ODJEL PRVOSTEPENOG SUDA ENGLLESKE
/Admiralty Division/
Presuda od 31.V 1961.

Brod "Jaladhir"

Sudar brodova - Kod križanja kurseva brodova dužan je i brod koji ima prednost na vrijeme poduzeti mjere da spriječi sudar i davati propisane signale - Podjela krivnje

Tužitelj, vlasnik motornog ribarskog broda, Loch Melfort traži naknadu štete od tuženika, vlasnika motornog broda "Jaladhir", za teža oštećenja koja je pretrpio njegov brod prilikom sudara. Do sudara je došlo na otvorenom moru prilikom križanja kurseva brodova. Vidljivost je bila dobra, tako da je vođa palube ribarskog broda, koji je vršio dužnost oficira straže, opazio "Jaladhir" na udaljenosti od četiri milje. Primjetio je da im se kursevi križaju, no budući da je imao prednost /dolazio je s desne strane/, nije mijenjao kursa i nastavio je vožnju nesmanjenom brzinom. Nakon stanovitog vremena, kad su brodovi došli na malu udaljenost /prema izjavi vođe palube na otprilike jedan kabel, 185 m/ i kad je već sudar bio neizbježan, stavljene su mašine ribarskog broda "punom parom nazad". "Jaladhir" je međjutim, nastavio istim pravcem i brzinom, te udario pramcem pod širokim kutem u desnu stranu Loch Melforta i pritom ga teško