

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

ošteti, dok je sam pretrpio manja oštećenja. Tužitelji traže naknadu štete, navodeći da tuženik nije vršio potrebna prematranja, da se nije uklonio s puta brodu koji mu je bio na desnoj strani, te umjesto da prodje iza njega, pokušao je proći ispred njega, te konačno da u odlučnom času nije smanjio brzinu, ni zaustavio, ni zavezio mašinama natrag. Tuženik je priznao svoju krivnju, no tvrdi da je i tužitelj kriv, budući da nije dao zvučne znakove upozorenja, niti je na vrijeme poduzeo manevar da spriječi sudar, te u odlučnom času nije okrenuo brod nalijevo, čime bi smanjio kut sudara.

Sud je rješavajući o prigovorima tuženika došao do zaključka da i tužitelj snosi dio krivnje, jer nije dao zvučne signale upozorenja, i nije na vrijeme poduzeo manevar da spriječi sudar. Što se tiče manevra okretanja kormila udesno, sud je došao do uvjerenja da to ne bi materijalno utjecalo na smanjivanje štete. Iz tih razloga sud je razdijelio krivnju u omjeru 3/4 prema 1/4 na strani tužitelja.

V.F.

ENGLESKI TRGOVAČKI SUD

/Queen's Bench Division/

Presuda od 17.II 1961.

Hongkong Fir Shipping Company, Ltd.
c/a Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.

Time-charter - Brod nesposoban za plovidbu - Posada - Raskid od strane naručitelja čarter-partije ugovorene na odredjeni vremenski rok - Da li nesposobnost broda za plovidbu daje pravo naručiteljima da raskinu ugovor

Vlasnici broda "Hongkong Fir" - tužitelji - zaključili su time-charter s tuženima naručiteljima dne 26.XII 1956. godine, na rok od 24 mjeseca, i to počev od 13.II 1957.godine. Ugovor je predviđao da će brod biti sposoban ploviti 12 i pol morskih milja na sat pri povoljnom vremenu, a osim toga da će biti sposoban za prijevoz tereta u svakom pogledu. Vlasnici su se obvezali da će snositi troškove osiguranja broda, plaću za posadu, te da će brod za čitavo vrijeme održavati u ispravnom stanju, i to i u pogledu vanjske opreme i u pogledu mašina. Vlasnici su takodjer preuzeli odgovornost za zakašnjenje u predaji broda kod stupanja na snagu ugovora, ili za zakašnjenje, za gubitak ili štetu nanесenu teretu, u koliko ista bude nanесena nedostatkom pažnje od strane vlasnika ili posade, i to u smislu neodržavanja broda sposobnim za plovidbu /tačka 13/.