

ošteti, dok je sam pretrpio manja oštećenja. Tužitelji traže naknadu štete, navodeći da tuženik nije vršio potrebna preduzimanja, 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.

ENGLJSKI 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/.

Za vrijeme putovanja broda od Liverpoola do Osake, tj. od 13.II 1957. do 25.V 1957. godine, brod je bio na moru 8 i pol tjedana, a 5 tjedana na popravcima. Po dolasku u Osaku brod je ostao na popravku 15 tjedana, tj. do 15.IX. Ukupno su ti popravci koštali 38.900 funti; a bili su nužni da bi se brod osposobio za plovidbu.

Naručitelji su raskinuli ugovor, dok su vlasnici broda podigli tužbu, tvrdeći da naručitelji nisu imali osnove za raskid ugovora.

Naručitelji su u postupku tvrdili da im vlasnici nisu stavili na raspolaganje brod sposoban za plovidbu, da su propustili brod održati u redu, i da brod nije bio u stanju ploviti 12 i pol milja na sat, te da su propustili izvršiti potrebne popravke u razumnom roku, poništavajući na taj način samu svrhu zbog koje je ugovor sklopljen.

Sud je morao odgovoriti na pitanje o kakvom se brodu i posadi radilo u tehničkom pogledu, i to u odnosu na obveze vlasnika obzirom na ugovor, te da li su naručitelji imali pravo - na temelju utvrdjenih nedostaka - raskinuti ugovor.

Sud je utvrdio da je brod, u času kad je stavljen naručiteljima na raspolaganje, u veljači 1957. imao, doduše, stare mašine, ali ipak takve koje bi mogle udovoljavati uvjetima ugovora, da su bile pravilno održavane. Međutim, posada nije bila onakva kakva bi trebala biti i vlasnici broda, prilikom izbora upravitelja stroja postupali su naglo i bez dovoljno opreza. Isto tako ni broj posade za održavanje mašina nije bio dovoljan. Na temelju tih utvrdjenja, sud je došao do zaključka da su vlasnici prekršili odgovarajuće odredbe ugovora, te da su zbog toga odgovorni za štetu koja se dogodila naručiteljima zbog zakašnjenja, kao i zbog šteta nastalih na robu zbog nepažnje vlasnika, za koju nepažnju odgovaraju na temelju tačke 13.

S druge strane, sud je utvrdio da je brod bio u stanju prevladjivati 12 i pol milje na sat, te da plovidbena sposobnost sama po sebi ne daje prava naručiteljima da raskinu ugovor, a da "a fortiori" propust vlasnika da održavaju brod u plovidbenoj sposobnosti, isto tako naručiteljima ne daje prava da raskinu ugovor.

Sud je utvrdio da je 15.IX 1957. brod bio ponovo sposoban za plovidbu, i da je u to vrijeme još preostalo oko 17 mjeseci da isteka ugovornog roka od 2 godine.

Naručitelji su nadalje tvrdili da vlasnici nisu nikada njima predali brod sposoban za plovidbu, pa da prema tome s njihove strane uopće ne može biti govora o njihovoj odgovornosti prema ugovoru, kada druga stranka nije ispunila svoju obvezu. Utvrdivši netočnost ove tvrdnje, sud je stao na

stajalište da bi zakašnjenje moglo biti razlog za raskid ugovora samo kad bi se time onemogućila njegova trgovačka svrha. Prema tome činjenica da su naručitelji bili i mogli biti iritirani čestim i dugim popravcima broda, još nije dovoljna da onemogući ispunjenje svrhe ugovora. U konkretnom slučaju brod je bio spreman i sposoban za plovidbu 15.IX, i to nakon popravaka i ispitivanja kroz tri mjeseca. Da su naručitelji tada na daljnjoj plovidbi ponovo doživjeli poteškoće s brodom, i da se nova posada ponovo pokazala neodgovarajućom, naručitelji bi bili u boljem položaju, jer bi tada opravdano mogli tvrditi da vlasnici nisu u stanju brod osposobiti za plovidbu.

Sud je u ovom slučaju dosudio vlasnicima broda iznos od 158.729 funti, istakavši da bi naručitelji imali pravo na naknadu štete, koju su pretrpjeli zbog zakašnjenja, da su postavili takav zahtjev.

/LLLR 1961, str.159-175/

S.V.

ENGLESKI TRGOVAČKI SUD

/Queen's Bench Division/

Presuda od 10.V 1961.

Rutberg c/a Williams

Primjena kazne za opterećenje broda preko granice određene u Konvenciji o liniji nadvodja - Treba za primjenu povišene kazne da je in concreto porasla mogućnost zarade broda zbog većeg opterećenja

Švedski brod "Indus" uplovio je 19.IX 1960. u luku Cardiff tako opterećen da mu je linija nadvodja bila 2.85 palaca ispod razine mora /"sudmerged"/. Uslijed prijave pomorskog inspektora /"nautical surveyor"/ Ministarstvu saobraćaja proveden je postupak pred sucem luke Cardiff 20.IX 1960. i u tom postupku prijavljeni zapovjednik švedskog broda priznao je svoju krivnju. Čl.44 Merchant Shipping Acta od 1932. /koji ugrađuje u englesko pravo Konvenciju o zaštiti ljudskog života na moru od 1929. i Konvenciju o liniji nadvodja od 1931./ predviđa kaznu od 100 funti za prekoračenje linije nadvodja za britanske brodove / a čl.57 proteže tu odredbu i na inozemne brodove/. Medjutim prema odredbi istog čl.44, st.2 sudac može kaznu povisiti za 100 funti za svaki palac prekoračenja linije nadvodja uzimajući u obzir mjeru u kojoj je tim prekoračenjem povećana korisna nosivost i zaslužba broda /"having regard to the extent to which the earning capacity of the ship was. or would have been, increased by reason of the submersion"/. Prvostepeni sudac je u konkretnom slučaju izrekao zapovjedniku