

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

povišenu kaznu od 400 funti, jer je uzeo da "nema razloga sumnji da je povišen privredni kapacitet broda priznatim preopterećenjem". Na priziv je drugostepeni sud preinačio prvostepenu odluku i oslobodio optuženog od povišene kazne, jer iako je prvostepeni sud ispravno utvrdio prekoračenje dopuštenog opterećenja kao i mogućnost da je radi toga došlo do povećanja mogućnosti zarade, on ipak nije utvrdio mjeru u kojoj je do toga povećanja došlo a to bi bilo nužno utvrditi da bi se moglo u smislu spomenute odredbe zakona od 1932. izračiti primjerno povišenje kazne.

/LLLR 1961, str.580-582/

E.P.

Bilješka.- Jugoslavija je takodjer država ugovornica Konvencije o liniji nadvodja od 1931. i u našem pravu predviđena je kažnjivost prekoračenja linije nadvodja u Uredbi o izmjenama i dopunama Uredbe o saglašavanju posebnih propisa o prekršajima u Uredbama i drugim propisima Vlade FNRJ i njezinih organa s odredbama Osnovnog zakona o prekršajima u čl.3 /Sl.L.FNRJ br.41/53/.

E.P.

LONDONSKI GRADSKI SUD /POMORSKI ODJEL/

/Mayor's and city of London court/

Presuda od 3.V 1961.

J. & J. Cunningham, Ltd. i Cardoso Freire, Ltd
c/a Codan Shipping Company, Ltd, Stephens &
Walkington, Ltd. i A.E. Smith Coggins /Belfast/, Ltd.

Brodar se klauzulom u teretnici može osloboditi odgovornosti za manjak koji nastane od časa kada njegov agent primi robu pa do ukrcaja na brod - Agent koji nastupa u svojstvu agenta ne odgovara osobno za štetu - Stivador koji je sklopio ugovor s agentom ne stupa u ugovorni odnos s krcateljem - Stivador odgovara za manjak koji je nastao njegovom /conversion/, iako nije stupio s krcateljem u ugovorni odnos

Radi se o prijevozu krumpira za sjeme koji je prodan CIF Lisabon. Prodavalac je sklopio prijevozni ugovor s brodarevim agentom. U zaključnici agent je izričito naveo da ugovor sklapa u svojstvu agenta svoga principala. Kako brod nije bio u luci ukrcaja u času sklapanja ugovora, to je prodavalac /naručitelj/, prema uputi agenta, predao robu u javna skladišta, gdje je bila uskladištena sve do dolaska broda. Nakon ukrcaja tereta agent je izdao teretnicu koja je, medju