

Sud je nadalje razmatrao razne osnove na temelju kojih bi tužitelj mogao tražiti primjenu sredstava equity, i to mogućnost da se radi o povredi antitrustovskih zakona, mogućnost da se radi o povredi međunarodnog javnog prava, te mogućnost da se radi o povredi pomorske vanugovorne obveze /maritime tort/.

Odbacivši prve osnove, Sud je utvrdio da se zaista radi o povredi pomorske vanugovorne obveze /maritime tort/. Međutim, američki federalni sudovi kad sude kao pomorski sudovi od samoga početka svoga postojanja nemaju nadležnosti da primjenjuju sredstva equity, i zbog toga pomanjkanja nadležnosti Sud je odbio tužiteljev zahtjev.

/REDI, 1960, str. 113/

B.V.

Bilješka. - Važno je ovdje napomenuti da u Velikoj Britaniji, za razliku od SAD, Admiralty Division High Court-a, koji odjel sudi u pomorskim sporovima, može primjenjivati sredstva equity. Prilikom spajanja postupka equity i common law donošenjem Judicature Act-a /1873/ sva odjeljenja High Courta dobila su nadležnost u primjeni sredstava equity, pa tako i Admiralty Division.

B.V.

APELACIONI SUD SJEDINJENIH DRŽAVA AMERIKE

Presuda od 15.I 1964.

Predsjednik Indije c/a West
Coast Steamship Company

Sposobnost broda za plovidbu - Pomanjkanje radara ne znači da je brod nesposoban za plovidbu - Brodar se smije oslanjati na zapovjednika u pogledu upravljanja plovidbom

Tužitelj, vlasnik tereta, tražio je naknadu štete od brodar za oštećenje tereta prilikom nasukanja broda na grebene u Sulu moru na Filipinima, i tvrdio da je brod bio nesposoban za plovidbu budući da nije bio opremljen radarom, zatim da je brodar bio nemaran stoga što nije zapovjedniku dao posebne upute za plovidbu opasnim morima, i što nije zapovjednik poduzeo sve potrebne mjere za spas tereta nakon što je vijak bio povrijeđen prolaskom kroz grebenje u tome moru. Tuženi brodar branio se time što je tvrdio da je brod bio sposoban za plovidbu i da nije odgovoran za štetu koja je nastala isključivo zbog zapovjednikovih pogrešaka obzirom na propise američkog Carriage of Goods by Sea Act-a od 1936.

Prvostepeni sud /sudac Kilkenny/ odbio je tužbu iz razloga što smatra da upotreba radara na brodu nije od tako bitne važnosti da bi njegovo pomanjkanje značilo da je brod nesposoban za plovidbu, da je brodar namjestio pravilno osposobljenog zapovjednika, da put kroz more Sulu nije opasniji nego drugi putevi, i da se brodar može pouzdati u zapovjednikovo prosuđjivanje o plovidbenim pitanjima, pa nije potrebno da mu dađe posebne upute. Prema tome brodar je uspio s dokazom da je brod sposoban za plovidbu. Neposredni uzrok štete na teretu bila je pogreška zapovjednikova u plovidbi i upravljanju brodom neposredno prije i u vrijeme dodira s grebenom, pa stoga brodar nije odgovoran za štetu na teretu.

Priziv tužiteljev Apelacioni sud je jednoglasno odbio s razloga što je prvostepeni sud pravilno ocijenio sposobnost broda za plovidbu, i što je pravilno uzeo da je jedini uzrok oštećenju zapovjednikova pogreška u plovidbi broda.

/LLLR, 1964, str. 443/

E.P.

Bilješka. - Ova rješidba značajna je po tome što smatra da oprema radarom nije nužni preduvjet sposobnosti broda za plovidbu, i što smatra da se brodar može pouzdati u zapovjednika u pogledu izbora pravca plovidbe i ponašanja u opasnim morskim područjima. Smatra se da je na taj način dano restriktivno tumačenje dužnosti broдача u pogledu plovidbe broda i pojma sposobnosti broda za plovidbu, pri čemu treba imati na umu da američki sudovi inače imaju tendenciju da taj pojam tumače ekstenzivno.

E.P.

KASACIONI SUD FRANCUSKE

Presuda od 11.IV 1964.

Cie maritime des chargeurs
réunis c/a Sté S.E.C.T.A.

Prijevoz stvari morem - Oštećenje tereta - Zakašnjeli protest - Brodar unatoč zakašnjelom protestu odgovara za štetu ako je vaganje izvršeno u roku protesta te ako iz isprave o vaganju ne proizlazi da je vaganje izvršeno sa zakašnjenjem

Brodar je iz Buenos Airesa prevezao u Le Havre 39.071 kg zaledjenog svinjskog mesa. Primalac tuži broдача