

ODLUKE STRANIH SUDOVA I ARBITRAŽA

SUDAR BRODOVA

COURT OF APPEAL

Presuda od 11. travnja 2000. godine

The "Selat Arjuna" i

"Contship Success"

Vijeće: Lord Justice Roch, Lord Justice Clarke i Sir Christopher Slade, kapetan P.G.J. Murison R.N. i kapetan P.D.F. Cruickshank, sudski savjetnik

Čin same nepažnje nije dovoljan za podjelu odgovornosti pri sudaru ako je zapovjednik udarenog broda poduzeo sve potrebne radnje kako bi izbjegao sudar.

Dana 27. srpnja 1993. godine, kratko iza ponoći, u Arapskom moru blizu Jemena sudarili su se tužiteljjev brod "Selat Arjuna" i tuženikov brod "Contship Success". Oba broda su pretrpjela štetu a brod "Selat Arjuna" je potonuo. Vidljivost je bila dobra.

"Selat Arjuna" je bio registriran u Ujedinjenim Arapskim Emiratima, 497,78 tona bruto registarske tonaže, 149 tona neto registarske tonaže, 56,4 metra dug i 11,6 metara širok. Od navigacijske opreme je sadržavao autopilot "Decca", kompas, i dva radara. Posadu je sačinjavalo deset ljudi uključujući zapovjednika, kapetana F. R. Inguina.

"Contship Success" je registriran u Hamburgu, 16.250 tona bruto registarske tonaže, 163,40 metara dug i 27,50 metara širok. Brod je bio opremljen globalnim sustavom pozicioniranja (GPS) a od navigacijske opreme je imao dva radara. Posadu je sačinjavalo devetnaest ljudi uključujući zapovjednika, kapetana E. Shrodera i trećeg časnika gosp. Arnolda.

Tužitelj je tvrdio da su brodovi namjeravali proći jedan pokraj drugog svojom desnom stranom, i kad su se počeli mimoilaziti tuženikov brod "Contship Success" je iznenada i neočekivano napravio veliki zaokret u desno i udario u desnu stranu tužiteljevog broda koji je uslijed udara potonuo.

Tuženik je naveo da su brodovi bili na putu jedan drugom i da je brod "Selat Arjuna" trebao propustiti brod "Contship Success". Nadalje je naveo da "Selat Arjuna" nije to učinio i da je unatoč promjeni smjera broda "Contship Success" i smanjene brzine istog došlo do sudara. Tuženik je zaključio da je veća krivnja na strani tužitelja. Tužitelj je tvrdio da je tuženik sam kriv ili da snosi veći dio krivnje.

Suci Prvostupanjskog suda su podržali navode tužitelja. Zaključili su da je krivnja na strani broda "Contship Success" jer posada broda nije pažljivo pratila radar, krivo su interpretirali informacije s radara, pogrešno su promijenili kurs plovidbe na desno i udarili u brod sa strane, nisu na vrijeme smanjili brzinu i nisu upozorili brod s desne strane odgovarajućim signalima.

Nadalje, Prvostupanjski sud je utvrdio da ne postoji krivnja na strani broda "Selat Arjuna". Brod je sigurno izveo manevar prolaska desnom stranom, a neočekivani manevar broda "Contship Success", koji nije mogao biti očekivan niti predviđen od strane tužiteljevog broda, izazvao je sudar.

Tuženik se žalio s osnove da i tužitelj treba snositi dio krivnje pa je spor dospio pred Žalbeni sud. Žalbeni sud je zauzeo stav da žalitelj nije iznio argumentaciju kojom bi pobio navode iz odluke prvostupanjskog suda. Štoviše, tuženik dio svoje krivnje priznaje ali tvrdi da je i tužitelj dijelom odgovoran.

Nadalje, suci su ustanovili da crveno svjetlo upozorenja broda tuženika nije bilo vidljivo s tužiteljevog broda prije samog sudara i da brod "Selat Arjuna" uz svu dužnu pažnju nije mogao izbjeći sudar. Mjerodavni sudski vještak je naveo da je zapovjednik broda "Selat Arjuna" uradio ono što je mogao u datom trenutku. Nije mogao brod okrenuti desno zbog tuženikovog broda, niti je mogao usporiti jer bi se našao na putu tuženikovom brodu. Također nije mogao nikako predvidjeti manevar tuženikovog broda. U tom trenutku jedino što je mogao učiniti bilo je da brod jače usmjeri prema luci i možda ublaži udar. To se može opisati kao nepažnja ali nije dovoljno za ustanovljavanje krivnje tužitelja.

Stoga su suci Žalbenog suda odbacili žalbu tuženika.

(Lloyd's Law Reports, Part 11(2000) Vol.1, p. 627)

Dino Pinjo, dipl.iur.