

koji zakon se kod nas primjenjuje kao pravno pravilo. Sud je prihvatio stanovište tužitelja, da za sudare treba primijeniti na cijeloj našoj obali dvogodišnji zastarni rok iz pravnih pravila Zakona o sudaru brodova na moru i o spasavanju i pomaganju na moru od 29. VII. 1912. (L.d.z. br. 151/1912), jer da je taj zakon u skladu s propisom čl. 7 Medjunarodne konvencije o izjednačenju nekih pravila o sudaru brodova od 23. IX. 1910., koju je naša država ratificirala 22. XI. 1931. (Sl. 1. od 6. XII. 1931.).

Sud je konstatirao, da je do sudara došlo obostranom krivnjom, unatoč tome što su stranke iznosile, što je koja od njih poduzimala, da se u posljednjem času izbjegne sudar. Sud je naime došao do uvjerenja, da nijedna od stranaka nije ništa poduzela, da bi prema pravilima pomoračke vještine na vrijeme učinila manevar, s kojim bi se izbjegao sudar, i ovu je činjenicu ocijenio kao bitnu u prosudjivanju krivnje za nastali sudar. Smatrao je naime, da je svaka stranka bila dužna da odlučno i na vrijeme poduzme manevar, da se izbjegne sudar onako, kako to treba da učini dobar pomorac. Naknadni manevri, koji su poduzimani, kada je već nastala neposredna opasnost sudara, prema mišljenju suda, nisu bitni za prosudjivanje krivnje.

B.J.

POMORSKA ARBITRAŽA PRI SAVEZNOJ VANJSKO-TRGO-

VINSKOJ KOMORI FNRJ, 27. I. 1958.

Vijeće: Katičić, Cerić, Smokvina

Za valjanost protesta potrebno je, da se iznesu konkretne činjenice.

Tužitelj traži naknadu štete, koja je prema njegovim navodima nastala u toku prijevoza tereta (165 sanduka ležaljki za pa-

lubu) na tuženikovu brodu uslijed djelovanja morske vode. Da je šteta nastala za vrijeme prijevoza, dokazuje izvještajem o iskrcaju (Landing Account) izdanim od strane primaočeva stivadora "Port of London Authority" 28. VI. 1955. i prijepisom isprave istog stivadora od 16. VI. 1955., u kojoj se navodi, da je tegleničar uskratio potpis kod preuzimanja robe; a odatle bi imalo proizlaziti, da je roba iskrcana s broda u oštećenom stanju.

Tuženik tvrdi, da je odnosni teret stigao neoštećen na određite, kako to proizlazi iz izvještaja njegova stivadora Super Cargo Ltd. od 16. VI. 1955. o iskrcaju, koji je uslijedio 10. VI. 1955. Producira izjavu poduzeća Thos. Miller & Son od 18. X. 1956., u kojoj se kaže, da vozar nije odgovoran za teret, čim se teret iskrca u teglenicu i teglenica se od broda odbije, već da će od tog časa rizik snositi primalac ili "Port of London Authority", koja ga preuzima za primaočev račun.

Vijeće je tužbu odbilo, jer smatra, da dopis od 16. VI. 1955. nije ispravan protest. On je podnesen izvan trodnevnog roka iz Bruxelleske konvencije o teretnici, i u njemu se govori sasvim apstraktno o razlikama u brojenju i oznakama tereta, a ne upućuje se ni na teretnicu, o kojoj se radi, niti je govora o bilo kakvom oštećenju, a najmanje o konkretnom oštećenju odredjenog broja sanduka morskom vodom. Prema tome tom ispravom nije prebačen teret dokaza na tuženog broдача, već je i dalje ostala na snazi presumpcija, da je teret u redu predan, koju je tuženik preko svoje dužnosti još i podupro izvještajem svoga stivadora. Tužitelj nije dokazao ništa protivno, tim manje što je zapisnik o utvrdjenju štete načinjen tek u unutrašnjosti zemlje, i to 4. VII. 1955.

E.P.