

TRGOVAČKI SUD, Marseille

Presuda od 27.VI 1961.

Piana c/a Salvador

Sudar brodova - Brodar broda koji je udario u drugi brod odgovara za skrivene mane svoga broda - Na odgovornost brodova o sudaru ne primjenjuju se propisi o prijevozu stvari - Prilikom pristajanja zapovjednik broda mora voditi računa o brodovima koji su privezani blizu mjesta na koje želi pristati - Mora pretpostavljati da neće eventualno moći na vrijeme s brodom izvršiti namjeravani manevar - Mora pristajati sa zaustavljenim strojevima

Prilikom manevra pristajanja jedna jahta je udarila u drugu koja je bila privezana uz mjesto blizu kojega je prva jahta namjeravala pristati. U sporu koji je nastao za naknadu štete, tuženik se branio da nije kriv za sudar, jer da je isti nastao skrivenom manom njegovog broda. Konkretno da zbog mane, koja do tada nije bila poznata, stroj nije zavozio krmom kad je bio poduzet manevar za takvu vožnju. Navodi nadalje da prema propisima zakona od 2.IV 1936. on ne odgovara za skrivene mane svoga broda.

Sud nije prihvatio ovo stajalište tuženikovo, nego ga je obvezao na naknadu štete.

Odbacio je navod da se na ove slučajeve moraju primijeniti načela zakona o prijevoznom poslu. Taj se zakon primjenjuje samo na ugovorne odnose iz prijevoza, a u nijednom slučaju na kvazideliktne odgovornosti. Sud primjenjuje propise trg.zak., prema kojemu brodar može osloboditi odgovornosti samo viša sila. Na temelju toga upustio se u ispitivanje da li se u ovom slučaju radi o višoj sili.

Jedno od osnovnih pravila manevra pristajanja u luci, kaže sud, nalaže zapovjedniku broda koji pristaje da vodi računa o svim vidljivim zaprekama na koje može naići. Mora tako postupati da bude u mogućnosti zaustaviti brod na vrijeme da ne bi nekome nanio štetu. Ovo se osobito odnosi na pristajanje u luci u kojoj se nalaze brodovi međusobno privezani uz bok. Mogućnost zaustavljanja broda ne smije zavisiti od okolnosti da stroj momentalno zavozio krmom, jer je poznato da takav manevar nije nikad potpuno siguran. Zapovjednik se morao približavati s brodom sa zaustavljenim strojevima. Da je tako postupio, šteta bi se mogla izbjeći.

/DMF 1962, str. 682/

B.J.

Bilješka.- U gornjem slučaju radilo se o dva francuska broda, pa je sud primijenio francusko interno pravo. Da se radilo o jednom ili oba strana broda, morao bi primijeniti Konvenciju za izjednačenje nekih pravila o sudaru pomorskih brodova od 1910. Prema toj konvenciji nije samo viša sila razlog za oslobodjenje odgovornosti, nego i slučaj. Ako bi sud došao do zaključka da se u gornjoj presudi radilo o slučaju, morao bi tuženika osloboditi odgovornosti. Inače što se tiče stajališta suda da se u stvari radi o krivnji tuženika, izgleda da je to stajalište potpuno opravdano.

B.J.

TRGOVAČKI SUD, Cherbourg

Presuda od 30.III 1962.

Sté normande de récupération
maritime c/a Fiat

Pravni pojam broda - Brod u raspremi ne gubi pravno svojstvo broda

Radi se o sudaru brodova u luci. Jedan brod je bio privezan uz obalu, dok je drugi blizu njega prolazio nepropisnom brzinom. Nastali valovi prouzrokovali su štetu privezanom brodu. Oštećeni brod bio je u raspremi. U sporu koji je tim povodom nastao među strankama, sud se upustio u ispitivanje primjene pravnih propisa. Naime da li će primijeniti propise pomorskog prava o sudaru, ili opća pravila građanskog prava. Rješenje ovog pitanja zavisi od toga da li se brod u raspremi može smatrati brodom u pravom smislu te riječi. Sud je odgovorio pozitivno. Brodovi su imali upisni list. Dok imaju tu ispravu moraju se i u pravnom smislu smatrati brodovima, bez obzira da li se nalaze na popravku ili u raspremi.

/DMF 1962, str. 749/

B.J.