

čaju izgleda da je protest brodaru podnesen sa zakašnjenjem. Ova činjenica ne uvjetuje gubitak tužbenog zahtjeva prema brodaru, već samo prebacivanje tereta dokaza na primaoca da je roba bila predana u oštećenom stanju. Mislimo da su se sudovi morali pozabaviti i ovim pitanjem.

B.J.

APELACIONI SUD, Rennes

Presuda od 24.III 1964.

Cie générale d'assurances c/a  
Sté E. & A. Gautier Frères

Sudar brodova - Magla - Za utvrđivanje činjeničnog stanja o okolnostima sudara mjerodavan je izvještaj o pomorskoj nezgodi koji je podnesen najkasnije za 4 sata nakon dolaska broda u luku - Izvještaj kojim zapovjednik drugog broda koji se sudario podnese nakon tog roka ne uzima se u obzir - Brod u magli koji plovi mora davati propisane zvučne signale - Nije dovoljno da samo ima upaljena svjetla - Isto tako mora organizirati dovoljno djelotvornu brodsku stražu - Brzina u magli od 4,5 čvora broda koji inače normalno plovi brzinom od 10 čvorova, smatra se primjerenom brzinom, osobito ako je to minimalna brzina potrebna za mogućnost manevriranja - Brod "plovi" u smislu Pravila za izbjegavanje sudara na moru, premda je zaustavljen na mjestu, ako mu strojevi rade, pa makar i na prazno, a nije usidren, privezan uz obalu ili nasukan - Ovaj brod, premda je u magli, mora se ukloniti s puta drugom brodu koji mu siječe pravac s njegove desne strane

Pred luku Lorient dne 15.III 1961. oko 2,15 sati ribarski brod Charles-Tellier /CT/ udario je u penišu Eternel-Errant /EE/ i potopio ju. Osiguratelji su nadoknadili štetu, pa tuže brodara broda CT za naknadu isplaćene osigurnine. Prvostepeni sud je tužbu odbio. Protiv te presude tužitelj se žali navodeći slijedeće razloge:

Brođ EE bio je zaustavljen. Kako je vladala gusta magla, zapovjednik je organizirao djelotvornu stražu, a i sva propisana brodska svjetla su bila upaljena. Nasuprot tome brod CT plovio je velikom brzinom, jer se žurio da proda ulovljenu ribu u gradu Lorient. Krivnja CT za sudar da je očita jer: 1/ Nije opazio EE koji je bio propisno osvijetljen, i nije poduzeo nikakav manevar ni s motorom ni s kormilom da izbjegne sudar; 2/ Plovio je velikom brzinom; 3/ U času sudara brzina je bila nepropisna s obzirom na maglu; 4/ Nije organizirao nikakvu djelotvornu stražu.

Apelacioni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda.

Ne prihvaća razloge tužitelja, jer je prvostepeni sud pravilno utvrdio činjenično stanje. Osim toga sud ističe da je zapovjednik CT podnio propisan izvještaj o pomorskoj nezgodi u roku od 24 sata nakon sudara, a zapovjednik EE tek nakon mjesec dana. Na temelju čl.242. francuskog trgovačkog zakonika, treba isključivu vjeru pokloniti onom izvještaju koji je na vrijeme podnesen. Iz oba izvještaja proizlazi da je magla bila gusta. Ovo je potvrdio i mornar broda EE koji se u momentu sudara nalazio na straži, a uz to je posvjedočio da je vidljivost broda bila kraća od 300 metara. U izvještaju zapovjednika CT navedeno je da je njegov brod plovio brzinom od 4,5 čvora. Sud, uzevši u obzir i druge konkretne okolnosti, vjeruje ovom izvještaju i smatra da je ta brzina bila umjerena i kao takova primjerena za prilike odnosnog slučaja. Normalna brzina broda CT iznosi 10 čvorova, a brzina od 4,5 čvora je najmanja brzina koja omogućava brodu manevriranje. Ovo su razlozi koje sud smatra relevantnim za utvrđivanje umjerene brzine u magli. Zapovjednik CT posvjedočio je da je on osobno vršio stražu pomoću dva mornara, a sud je ustanovio da se sva posada EE, osim jednog mornara straže, u času sudara nalazila u unutrašnjosti broda. Nesporna je činjenica da je EE imao upaljena sva brodska svjetla. Međutim sud stoji na stajalištu da to, s obzirom na gustu maglu, nije bilo dovoljno. Brod EE bio je u plovidbi. Premda je bio zaustavljen, strojevi su mu radili na prazno, a nije bio ni usidren, ni privezan uz obalu, a ni nasukan. Ove okolnosti prema Pravilima za izbjegavanje sudara na moru, plovnom objektu daju kvalifikaciju broda koji plovi. EE je morao, kaže sud, davati i propisane zvučne signale, a to nije učinio. Osim toga CT se približavao brodu EE s desne strane pa se, prema navedenim Pravilima, EE morao ukloniti s puta brodu CT. S obzirom na ove razloge sud je brod EE proglasio isključivo krivim za sudar, i tužbu osiguratelja odbio.

/DMF,1965, str.538/

B.J.

Bilješka.- Propis francuskog prava /čl.242 Trg.zakonika/ o dokaznoj snazi izvještaja o pomorskoj nezgodi bio je kod nas derogiran još u bivšoj Austro-Ugarskoj procesnim propisima o ocjenjivanju dokaza po slobodnom uvjerenju suda. I danas je nespojiv s našim propisima procesnog prava koji daju ovlaštenje sudu da dokaze ocjenjuje po svom slobodnom uvjerenju. Izvještaj o pomorskoj nezgodi ne može se smatrati javnom ispravom, jer joj nedostaju svi elementi koji jednu ispravu čine takvom, pa prema tome nema ni pretpostavljene dokazne snage koje bi sadržaj za sud bio mjerodavan sve dok ga protivna stranka ne obori.

Što se tiče stajališta suda koje je zauzeo u gornjem slučaju, čini nam se da je pogriješio u dva pravca:

a/ Premda sud potpuno opravdano prigovara zapovjedniku broda EE da nije davao zvučne signale, ipak ne ulazi uopće u ispitivanje da li je takve signale davao i brod CT. Možda je u postupku i utvrđeno da su ti signali davani, ali to iz obrazloženja presude ne rezultira. Iz ovoga se daje zaključiti da sud uopće ne smatra relevantnim okolnost da li je brod CT davao signale. Mislimo da takvo stajalište ne bi bilo prihvatljivo. Sigurno je da između propusta dužnosti koju nameću Pravila za izbjegavanje sudara na moru i samoga sudara mora postojati uzročna veza. Sud bi mogao s pravom zaključiti da bi u konkretnom slučaju brod EE bio isključivo kriv za sudar i pod pretpostavkom da CT nije davao zvučne signale. Da bi to bilo tako, morao bi ustanoviti da između propusta broda CT o davanju signala i sudara nije bilo uzročne veze. Iz činjenice da na brodu EE nije bila dovoljno djelotvorna straža, ne može se nikako zaključiti da bi se sudar dogodio i pod pretpostavkom da su s broda CT davani pravilni zvučni signali. Dapače, vrlo je vjerojatno da bi ti signali upozorili na opasnost mornara koji je bio na straži, i koji bi po svojoj prilici bio nešto poduzeo da se izbjegne sudar.

b/ Sud u ovom slučaju smatra da je brod EE morao postupati prema Pravilu 19. Pravila za izbjegavanje sudara na moru, tj. budući da je CT njemu sjekao pravac s desne strane, brod EE morao se ukloniti s puta. Mislimo da se ovo još manje može prihvatiti nego stajalište navedeno pod a/. Protiv ovoga stajališta govore i stvarni i pravni razlozi. Što se tiče pravnih razloga treba navesti da Pravila za izbjegavanje sudara na moru propisuju: kad jedan brod u magli čuje zvučne signale s otprilike svoje prednje strane, da mora postupiti dužnom pažnjom, a prema okolnostima i zaustaviti strojeve. Odlučan manevar mora poduzeti tek kad sigurno ustanovi činjenično stanje. Pravila nikako ne propisuju da brod mora postupati prema propisima za izbjegavanje sudara koji vrijede kad se brodovi vide međusobno pod uvjetima normalne vidljivosti. To Pravila ni ne mogu propisivati, jer su okolnosti u magli takove da bi postupanje prema općim propisima koji vrijede, u pogledu vidljivosti, za normalne atmosferske prilike bilo takovo da bi često puta povećavalo opasnost od sudara. Tih se Pravila redovito nije ni moguće pridržavati, jer brodovi ne mogu na vrijeme ustanoviti međusobnu poziciju, a kad ju ustanove, toliko su blizu jedan drugome da treba poduzeti manevar primjeren okolnostima slučaja.

Specijalno što se tiče gornjeg slučaja nametanje dužnosti brodu EE da se ukloni s puta čini nam se još manje opravdanim. Sud, naime, polazi od stajališta da je magla bila toliko gusta i vidljivost tako smanjena da su se brodovi tek u zadnji čas opazili. Zaista je čudno da sud pod

ovim okolnostima nameće brodu EE dužnost da se ukloni s puta. On to nije ni mogao, jer nije mogao znati odakle mu brod dolazi. U koliko je i mogao ustanoviti da mu zvučni signali /u pretpostavci da su uopće i dani/ dolaze s desne strane, ne samo da nije trebao, nego nije ni smio poduzeti bilo kakav odlučniji manevar, jer bi svaki takav manevar pod ovim okolnostima mogao biti katastrofalan. Ako je naprotiv vidljivost bila takova da su se brodovi mogli vidjeti na udaljenosti dovoljnoj za poduzimanje propisanog manevra, onda bi brod EE nesumnjivo bio dužan ukloniti se s puta. Međutim u tom slučaju bi i brod CT morao poduzeti nekakav manevar za izbjegavanje sudara čim mu je postalo jasno da se EE ne miče s mjesta, pa bi krivnja za sudar bila podijeljena, iako ne eventualno na jednake dijelove. Međutim pod ovom pretpostavkom ne bi bilo uzročne veze između sudara i okolnosti da s broda EE nisu davani zvučni signali, ili ako bi i postojale te veze, ona ne bi bila odlučna za isključivu krivnju toga broda.

B.J.

APELACIONI SUD, Paris

Presuda od 17.VI 1964.

Talijansko parobrodarsko društvo  
Unione i Matthews Wrighton Burbidge  
Ltd. c/a Sté union chimique française  
i Sté en nom collectif Brodeur  
et Fils

Pomorski agent - Sklapanje brodarskog ugovora bez punomoći - Agent koji sklopi ugovor u ime svoga komitenta bez njegove punomoći ne obvezuje komitenta - Agent osobno odgovara - Budući da u slučaju prekoračenja punomoći brodarski ugovor nije sklopljen, agent odgovara brodaru za naknadu štete zbog zadržavanja broda, ako je šteta nastala brodaru povjerenjem u valjanost zaključenog posla po načelima građanskog prava, a ne iz ugovora o prijevozu - Običaji u pomorstvu odnose se samo na dokazivanje sklopljenih ugovora, a ne i na opseg agentove punomoći.

Jedna francuska firma za kemijsku industriju obratila se pariškom pomorskom agentu s molbom da joj pronadje brod i sklopi ugovor za prijevoz 9.500 metričkih tona amonijakovog sulfata iz Sète u Hong-Kong. Pariški agent je stupio u vezu s londonskim brokerom koji mu je ponudio brod talijanskog broдача. Na upit pariškog agenta kemijska firma je dala protuponudu s rokom odgovora do 10.IV u 10 sati. Nakon nekoliko međusobnih telefonskih razgovora londonski broker je ispunio formular čarter partije i poslao ga francuskom agentu da ga potpiše njegov komitent. Kemijska firma je odbila potpis ugovora smatrajući da nije više obvezna jer je istekao rok njezine protuponude.