

rješidbi In re Missouri Steamship Comp, gore već citiranoj) okolnost što jedan od uglavaka spornog ugovora ne bi bio valjan kada bi se primijenilo strano, a ne englesko pravo. Naime to je upravo jedno od onih pitanja koja bi tek trebao da prosudi parnični sud, pa je teško uzeti da bi to mogao biti valjan razlog za iznalaženje mjerodavnog prava. Načelo "ut res magis valeat quam pereat" nesumnjivo može doći do primjene kod interpretacije jednog ugovora, ali ju je teško primijeniti već kod utvrđivanja mjerodavnog prava.

Naš ZOUIPB poznaje takodjer u čl.132. načelo da se primjenjivo pravo ima odrediti tako da se utvrdi koje je pravo u najbližoj vezi s ugovorom ili ugovornim odnosom. Ovo u slučajevima u kojima stranke nisu odredile primjenjivo pravo niti se njihova namjera u tom pogledu može utvrditi, ili se tako određeno pravo ne može primijeniti. Medjutim ako se ni to ne može (a vjerojatno bi u našem slučaju naš sud našao da se baš o tome radi) onda zakon upućuje za ocjenu glavnih prava i obveza ugovornih stranaka (to bi bio upravo i zahtjev analogan onome u prikazanom engleskom slučaju) na pravo mjesto zaključenja ugovora, ali samo ako se ne radi o formularu brodarara za ugovore o prijevozu stvari ili putnika, jer onda dolazi do primjene pravo države brodarara. (U toj odredbi je postavljena jedna presumpcija, koje u engleskom pravu nema.) Ako bi naš sud uzeo da je formular Gencon brodarov opći formular za brodarske ugovore za putovanje, onda bi vjerojatno i naš sud u slučaju da se radi o našem brodaru primijenio jugoslavensko pravo, dakle ne pravo zastave broda, nego pravo državljanstva odnosno državne pripadnosti brodarara.

E.P.

APELACIONI SUD, Rouen

Presuda od 23.IV 1971.

Zapovjednik broda "Mitidja"  
c/a zapovjednika broda "Ask"

Sudar pomorskih brodova - Sumnjivi sudar, tj. sudar kod kojega nije mogla biti utvrđena krivnja - O ovom sudaru radi se kad nisu utvrđjene važne okolnosti pod kojima se sudar dogodio kao što su mjesto sudara, brzina brodova i kut sudara, a krivac u sudaru nije mogao biti ustanovljen - Kod ovog sudara svaka stranka snosi vlastitu štetu

Dva pomorska broda sudarila su se u rijeci Seini i to u blizini njenog ušća. U času sudara vladala je gusta magla. Brod "Mitidja" plovio je uzvodno, a brod "Ask" nizvodno.

Zapovjednici obaju brodova smatraju jedan drugog isključivo krivim za sudar.

Prvostepeni sud je stao na stajalište da se radi o sudaru kod kojega se nije mogla utvrditi krivnja ni jednog broda, te je presudio da svaka stranka snosi vlastitu štetu koja je u sudaru nastala.

Protiv ove presude žalili se zapovjednik broda "Mitidja" jer je na njegovu brodu nastala daleko veća šteta.

Žalitelj među ostalim navodi da je zapovjednik broda "Ask" kriv za sudar jer nije zaustavio strojeve pa je zbog toga plovio velikom brzinom. Zapovjednik broda "Ask" naprotiv tvrdi da je brod "Mitidja" kriv jer je došao s lijeve strane, a poznato je da se na području sudara mora dolaziti s desne strane ili voziti krmom.

Drugostepeni sud je potvrdio presudu prvostepenog suda iz slijedećih bitnih razloga:

U ovom sporu ostale su nerazjašnjene okolnosti koje su dovele do sudara, a na temelju kojih bi se mogla utvrditi krivnja jednog ili drugog broda.

U prvom redu nije se mogla utvrditi točna pozicija na kojoj su se brodovi sudarili. Vještak je doduše izjavio da se sudar dogodio otprilike na sredini rijeke, ali to svoje mišljenje temelji na prilično nesigurnim pretpostavkama, tako da je sud stekao uvjerenje da je točno mjesto sudara ostalo neutvrđeno.

Isto tako sud smatra da nije utvrđena ni brzina kojom su brodovi plovili u času sudara. Vještaci su, računajući vrijeme koje je bilo potrebno brodovima da prijedju put od zadnje pozicije koja se mogla vremenski utvrditi pa do sudara, izračunali da su oba broda plovila umjerenom brzinom. Sud ovo stajalište vještaka nije prihvatio. Na navedeni način bi se srednja brzina brodova mogla utvrditi da su brodovi plovili pod normalnim okolnostima. U ovom slučaju mijenjali su brzinu s obzirom na gustoću magle i broj maglenih oblaka na koje su nailazili. Osim toga brzina broda u času sudara nije mogla biti utvrđena i zbog toga što je dokazano da je jedan brod u agoniji sudara zavozio krmom, a drugi zaustavio strojeve, te tu brzinu nije ni bilo potrebno utvrđivati.

Napokon stranke nisu bile u stanju utvrditi u kojem kutu su se brodovi sudarili.

Sud smatra dokazanim da je zapovjednik broda "Ask", kad je na radaru opazio u svojoj opasnoj blizini drugi brod, zaustavio strojeve.

Što se tiče prigovora da je zapovjednik broda "Mitidja" došao s lijeve strane, sud je došao do zaključka da je takav manevar izvršen u agoniji sudara da ga se izbjegne, pa da za taj manevar zapovjednik ne može biti kriv.

Na temelju ovakvog činjeničnog stanja sud zaključuje da s jedne strane nisu utvrđene važne okolnosti sudara, a s druge da nije dokazana krivnja nijednog broda, pa smatra da se radi o "sumnjivom" sudaru, tj. o onome za koji nije moglo biti utvrđeno koje su osobe krive za sudar, pa je, potvrđujući prvostepenu presudu, presudio da svaka stranka mora snositi vlastitu štetu.

(DMF 1972, str.28)

B.J.

Bilješka.- Nije nam jasno stajalište suda prema kojemu nije u ovom slučaju bilo potrebno ulaziti u ispitivanje kojom su brzinom brodovi plovili u času agonije sudara. Ovo je jedna od bitnih okolnosti za utvrđivanje krivnje, i to neovisno o okolnosti što u ovom slučaju tu brzinu nije bilo moguće utvrditi. Dapače nije relevantna brzina prije agonije sudara, nego ona kojom su brodovi plovili u neposrednoj opasnosti sudara, a koja se brzina redovito može utvrditi na temelju one kojom su brodovi prije toga plovili. Sud je međjutim izrekao u ovom pogledu jedno načelno stajalište koje nam ne izgleda prihvatljivo.

B.J.

APELACIONI SUD, Aix

Presuda od 25.V 1971.

Comptoir languedocien de transit et de manutention (C.L.T.M.) c/a Abitbol et Sté Van Nievelt, Goudriaan i zapovjednik broda "Marian Maria"

Prijevoz stvari morem - Brodarova odgovornost - Skladištara-  
va odgovornost - Štrajk u luci odredišta - Iskrcaj tereta u  
drugoju pogodnoj luci - Klauzula koja brodara ovlašćuje da u  
slučaju štrajka iskrca teret u drugoj pogodnoj luci - Klau-  
zula kojom brodar otklanja svoju odgovornost za štetu prije