

realna mogućnost mirnog rješenja spora. Naš novi Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi dozvoljava strankama da nakon nastanka štete pismeno produže zastarni rok. Koliko će se pismenom formom priznavati razmjena pisama, stvar je judikature. Nama izgleda da bi trebalo priznavati. U vezi s ovim navodimo obrazloženje suda s kojim je priznao valjanost produženja zastarnog roka koji u francuskom pravu nije izričito priznat. U Konvenciji o teretnici navedeno je da se razlozi obustave i prekida zastare produljuju prema propisima države suda. Premda to u presudi nije izričito navedeno, ipak iz njenog sadržaja slijedi da se sud uhvatio za ovaj propis i stao na stajalište da tužitelj nije mogao uložiti tužbu dok ne protekne vrijeme ugovoreno za pokušaj nagodbe. Ovo stajalište, premda mu se sa striktno primjene prava može prigovoriti jer sporazumom stranaka da do određenog datuma neće podići tužbeni zahtjev ne prijeći tužitelja da taj zahtjev podigne, ipak zaslužuje pažnju i mislimo da bi drukčije postupanje bilo protivno poštenju i savjesti u prometu. Iz toga se može izvesti zaključak, kao što to čini i gornja presuda, da vrijeme zastare do ugovorenog datuma ne teče.

B.J.

APELACIONI SUD, Poitiers

Presuda od 23.VI 1976.

Claude Richard c/a Francis Michel

Sudar pomorskih brodova - Brod koji ulazi u luku odnosno kanal mora voziti toliko umjerenom brzinom da može izbjeći svaku opasnost koja mu se ispriječi na putu - Nije za sudar kriv brod usidren pred lukom, premda nema istaknuta svjetla, ako ta svjetla ne mora imati istaknuta - I prema ovom brodu za sudar je kriv brod koji ga je udario, ako je vidljivost bila takva da se usidreni brod mogao opaziti na vrijeme i bez istaknutih svjetala

Pred ulazom u luku Sables d'Olonne bila je usidrena jedna jahta. Noću, prilikom ulaska u luku, u jahtu je udario jedan brod. U sporu o naknadi štete koju je u sudaru pretrpjela jahta, tuženi - brodovlasnik i zapovjednik broda koji je udario u jahtu, branio se da jahta nije imala istaknuta propisana svjetla, koja okolnost mu je priječila da je opazi.

Prvostepeni i drugostepeni sud su proglasili tuženoga odgovornim i obvezali ga u smislu tužbenog zahtjeva iz slijedećih bitnih razloga:

Prilikom ulaska u luku, zapovjednik broda mora voziti toliko umjerenom brzinom da može uvijek na vrijeme izbjeći svaku opasnost koja mu se ispriječi na putu. Posebno što se tiče ulaska u luku mora uvijek pretpostavljati da mu se može na putu naći brod koji izlazi iz luke. Činjenica da brod koji je usidren pred lukom nije imao istaknuta svjetla, ne oslobadja brod kojim je udario krivnje za sudar, ako je vidljivost bila takva da je zapovjednik tog broda mogao, upotrebom dužne pažnje, na vrijeme opaziti usidreni brod i poduzeti potreban manevar da se sudar izbjegne. Ovo posebno ako usidreni brod, kao što je to u konkretnom bio slučaj, nije morao isticati brodska svjetla.

(DMF 1977, str.85)

B.J.

Bilješka.- Potpuno se slažemo s gornjom presudom, kako u pogledu stajališta suda o umjerenosti brzine, tako i o utjecaju pomanjkanja brodskih svjetala na krivnju za sudar. U ovom slučaju postoji ta specifičnost da jahta nije morala imati istaknuta brodska svjetla, pa se postavlja pitanje kako bi sud postupio da je, pod istim atmosferskim okolnostima došlo do sudara s brodom koji protivno propisima nije imao istaknuta svjetla. Čini nam se da bi se u ovim slučajevima radilo o podijeljenoj krivnji. Premda je točno, što je navela gornja presuda, da su atmosferske prilike bile takve da je zapovjednik broda upotrebom potrebne pažnje i vožnjom umjerene brzine, mogao izbjeći sudar, ipak se ne može zanijekati činjenica da je pomanjkanje brodskih svjetala i te kako otežavalo pregled zapovjedniku broda koji je udario u jahtu. O omjeru podijeljene krivnje sud mora rješavati uzimajući u svakom slučaju u obzir sve relevantne okolnosti.

B.J.