

gledna problematika iz područja odgovornosti za štetu. Kako je do neke mjere prirodno da od kontrole nastaju neke teškoće i štete, javljaju se odredbe kojim se odgovornost ograničava s obzirom na nerazumnu ili izuzetno veliku štetu, a čini se da imaju značaj propisa o objektivnoj odgovornosti. Poredbeno ispitivanje osvjetljuje i problematiku rješavanja sporova. I tu se javljaju različita gledišta, kao npr. izjednačenje privatne stranke sa samom organizacijom u pravu podnošenja pravnog lijeka nadležnom sudu (npr. za Euratom i Organizaciju za ekonomsku suradnju i razvoj, Sud evropskih zajednica); i obrnuto, postojanje pravnog odnosa isključivo između međunarodne organizacije i država koje primaju pomoć (Međunarodna agencija za atomsku energiju), tako da samo države mogu pokretati postupak kod Međunarodnog suda, koji je tu nadležan. Za to se pak traži da odnosna klauzula o nadležnosti bude sadržana u svakom ugovoru koji zaključuje Agencija. Dalje se razlike pokazuju uspoređivanjem propisa pojedinih organizacija u određivanju predmeta i svrhe kontrole, a to dakako utječe na određivanje samih pojmova; različita je podjela kontrolnih funkcija, tako da se negdje radi zapravo o samokontroli (Euratom); kontrola je negdje prinudna, a negdje zavisna od pristanka; različit je njezin opseg i organizacijski oblik.

Sažeto izlaganje o svim tim pitanjima obilježeno je kako sistematskim određivanjem pojmova, tako i praktičnim iskustvom u pravnom (napose proceduralnom) i tehničkom pogledu koje se odrazuje u obradi ove vrlo složene teme.

*Natko Katičić*

*STUDI IN ONORE DI GIORGIO BERLINGIERI* – Numero speciale di *Il Diritto Marittimo* 1964, VIII-656.

Prof. *Giorgio Berlingieri*, predsjednik Talijanskog udruženja za pomorsko pravo, i poznati pisac pomorskog prava, navršio je 80 godina. Njegova znanstvena djelatnost kao i njegova suradnja na unifikaciji pomorskog prava, područja na kojemu je nastao tamo gdje je prestao raditi njegov otac prof. *Francesco Berlingieri*, koji je bio jedan od prvih članova *Comité Maritime International-a*, a i jedan od njegovih najistaknutijih suradnika, stekle su mu nepodijeljeno priznanje u krugovima pomorskih pravnika u mnogim zemljama. Odras toga priznanja i općeg poštovanja predstavlja i ova zbirka radova izdana u njegovu čast. U njoj su objavljena 44 rada talijanskih, jugoslavenskih, argentinskih, engleskih, belgijskih, francuskih, poljskih, švicarskih, švedskih, indijskih, američkih, grčkih i kanadskih autora.

Bogatstvo sadržaja ove publikacije nameće dužnost da se s njome upozna i naša zainteresirana javnost, jer je rijetko toliko vrijednih doprinosa s područja pomorskog prava najednom ugledalo svijet. Napose s gledišta pomorskog uporednog prava njena pojava je od velikog značaja i koristi.

Radovi su odštampani abecednim redom imena njihovih autora. U ovom prikazu mi ćemo se držati sistematske veze između pojedinih članaka, da tako ukazemo na unutarnju povezanost materije koja je ovim radovima obuhvaćena.

Jednom od kontroverznih pitanja na Ženevskim konferencijama od 1958. i 1960. posvećen je članak *R. Sandiforda* (Italija), »Il problema delle zone di pesca« (484-499) (Problem ribolovnih zona). Polazeći od diskusija koje su vođene na prvom sastanku

talijanskog Centra za proučavanje i planiranje ribolova 11. V 1964, nakon izlaganja toka rada na problemu razgraničenja raznih pojaseva mora u Ženevi, pisac dolazi do zaključka da je potrebna međunarodna suradnja u rješavanju problema ribolovnih zona kako bi se došlo do međunarodnih sporazuma koji bi, uvažujući geografski moment u odnosu na biološka bogatstva raznih područja, doveli do »prave ljudske suradnje u odnosu na bitne potrebe života u interesu stvarne i efektivne miroljubive koegzistencije ljudskog roda«.

Nekoliko članaka posvećeno je pitanju državne pripadnosti brodova. *Nagendra Singh* (Indija), pod naslovom »Maritime flag as an attribute of sovereignty« (507–521) (Pomorska zastava kao atribut suverenosti) pokazuje na osnovi obilne dokumentacije kako tek suverenitet jedne zemlje dopušta i upotrebu pomorske zastave. U ovom članku se, međutim, obrađuje problem samo s obzirom na dekolonizaciju, a da nisu uvaženi ni obrađeni oni slučajevi u kojima je u prošlosti postojalo odstupanje od toga načela u Evropi, a napose u Sredozemlju. *M. Casanova* (Italija) u članku »Requisiti di nazionalità e dismissione di bandiera« (137–153) (Preduvjeti za državnu pripadnost i otpuštanje iz državne pripadnosti) obrađuje problem prethodnog postupka za brisanje broda iz domaćeg upisnika u Italiji na temelju propisa Zakonika o plovidbi od 1942. prema kazuistično postavljenoj problematici. Pri tome naročitu pažnju obraća pitanju valjanosti kupoprodajnog ugovora o brodu, pa dolazi do zaključka da obveznopravni ugovor o kupoprodaji broda u korist stranca prethodi postupku za otpust iz državne pripadnosti, ali da taj postupak mora opet sa svoje strane prethoditi izvršenju ugovora. Začudo se autor ne obazire na pitanje odobrenja za promjenu državne pripadnosti u slučaju prinudne dražbe broda, iako je ono, upravo s obzirom na talijansko pravo, osobito aktuelno nakon slučaja »Accrux«. Konačno *W. Müller* (Švicarska) »Le transfert de pavillon et ses effets sur les droits privés« (393–401) (Promjena zastave i njeni učinci na privatna prava) ističe kako promjenom državne pripadnosti broda dolazi i do promjene u stvarnim pravima. Ta promjena nije toliko bitna kod promjene sadržaja prava vlasništva između zemalja privatnog vlasništva i planirane privrede, jer do te promjene dolazi s pristankom vlasnika, koliko može biti bitna kod privilegija i hipoteka. Ta stvarna prava postoje upravo na temelju pravnog poretka kojemu je stvar-brod podvrgnuta, pa je ne samo pogođeno pravo odnosnih ovlaštenika nego ona i ne postoje u onom razdoblju koje nužno mora proteći između brisanja broda u jednom upisniku i njegovog upisa u novi upisnik. Uslijed toga autor pledira za takvu soluciju na području unifikacije prava koja bi odgovarala rješenju koje je postignuto u Ženevskoj konvenciji o upisu brodova unutarnje plovidbe od 1964, a naime da se najprije brod zavisno od brisanja u predašnjem upisniku upiše u novi upisnik, a potom briše u dosadanjem upisniku.

*M. Scerni* (Italija), »Rilievi critici intorno all'art. 9 delle disposizioni preliminari del codice della navigazione« (500–506) (Kritičke napomene oko čl. 9. uvodnih odredaba zakonika o plovidbi) kritizira odredbu čl. 9. Zak. o plovidbi prema kojoj se na ugovore o zaposlenju pomoraca (kao i zračnog osoblja i osoblja unutrašnje plovidbe) primjenjuje zakon zastave, ali ako se radi o brodovima strane državne pripadnosti, samo onda ako stranke nisu drukčije ugovorile. Pisac smatra da je zakonodavac htio omogućiti ugovaranje talijanskog prava u slučaju zaposlenja talijanskih pomoraca na stranim brodovima, ali autonomija volje stranaka u tom slučaju nije dopustiva, prema piscu, jer joj suprotstoji međunarodnopravna običajna norma prema kojoj »unutrašnji život broda« ostaje uvijek podvrgnut »pravu države čiju zastavu brod vije«. Tu svoju

tvrdnju autor obrazlaže činjenicom da zakonodavstva svih pomorskih država radne odnose pomoraca na brodovima svoje zastave podvrgavaju svome pravu, zatim da je suprotan postupak sudova SAD izazvao proteste brojnih država, i konačno što i čl. 5. Konvencije o otvorenom moru od 1958. predviđa da država nad brodovima svoje zastave mora vršiti jurisdikciju na socijalnom području. Prema tome pisac smatra da bi pravo zastave moralo imati prednost pred ugovorenim pravom, a da bi se ugovoreno pravo države A za radne odnose na brodovima države B moglo u državi A primijeniti samo ako je to dopustivo prema pravu države B. Čini nam se da su izvodi pisca uvjerljivi, i da se doista može govoriti o postojanju takve običajne pravne norme s razloga što bi bez nje bilo nemoguće da država zastave broda odgovara za disciplinu na brodu, na što pisac ispravno ukazuje, i to tim više što je to pitanje uvijek u prijedlozima za kodifikaciju prava u vezi s položajem pomorskog broda u područjima stranog suvereniteta bilo tako rješavano. Ipak, premda i bilateralne konvencije redovito ovo pitanje na taj način tretiraju, kad ga se dodiruju, ono nije nesporno. Stoga bi na području bruxelleske unifikacije prava ovo pitanje trebalo izričito riješiti, pogotovu jer interna sudska praksa država ne postupa uvijek u skladu s pretpostavljenom normom međunarodnog običajnog prava. Kod toga je pojava fiktivnih zastava okolnost koja donekle opravdava tu suprotnu sudsku praksu, koja se u pravilu odnosi na takve države.

Nekoliko studija bavi se pitanjima uporednog pomorskog prava u vezi sa suvremenim kodifikacijama. V. Brajković (Jugoslavija), »Linee generali sulla legge jugoslava sui contratti di utilizzazione delle navi marittime« (117–132) (Opći značaj jugoslavenskog zakona o iskorišćivanju pomorskih brodova) predstavlja sistematski prikaz Zakona o ugovorima o iskorišćavanju pomorskih brodova, koji sintetično daje opću sliku ovog zakona, na kojemu je pisac dao znatan doprinos. Posebno se zadržao na pitanju sistematizacije ugovora i na mjestu koje je u našem zakonu dano »time charteru« čime je autor dao mogućnost da se u tom uvijek aktuelnom i neriješenom pitanju pride daljem teoretskom produbljivanju i na međunarodnom planu unifikacije s obzirom na taj toliko sporni institut. St. Suchorzewski (Poljska) »Les traits caractéristiques de nouvel Code Maritime de Pologne« (544–548) (Karakteristične crte novog poljskoga pomorskog zakonika) daje pregled sadržaja i odnosa novoga poljskog pomorskog zakonika prema unifikaciji pomorskog prava. K. Pineus (Švedska) »La révision du Code maritime suédois« (431–438) (Revizija švedskog pomorskog zakonika) prikazuje način na koji je organiziran i rezultate koje je dosad dao rad na reviziji pomorskog zakonika. Interesantno je konstatirati da se (kao i u Jugoslaviji) pristupilo etapnom normiranju odnosno noveliranju zakonodavstva, tako da je već 1. VII 1964. stupio na snagu (za sve nordijske zemlje tj. Švedsku, Dansku, Norvešku, Finsku) novi zakon o ograničenju odgovornosti brodaru koji je uveo u domaće pravo Konvenciju o istom predmetu od 1957. Sada odbor koji je vlada imenovala, i u kojemu su vodeći članovi Švedskog udruženja za pomorsko pravo, radi na propisima o izvještajima o pomorskim nezgodama i o podjeli nagrade za spasavanje brodaru, zapovjedniku i posadi. Prema prijedlogu odbora od čiste nagrade 60% ima pripasti brodaru, 13,33% zapovjedniku, a 26,67% posadi. Zanimljivo je da odbor predlaže da se o zajedničkoj avariji donese samo jedan materijalni propis i to definicija zajedničke avarije, a da se u ostalom uputi na primjenu »načela međunarodno prihvaćenih«, misleći pri tome na York-Antwerpenska Pravila 1950. Konačno odbor očekuje međunarodno rješenje pitanja revizije Haških pravila i Konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama od 1926. da bi pristupio radu na tim materijama. M. Prodromidès (Francuska) »Projet de Convention sur le contrat de transport international combiné de marchandises«

(439-447) (Nacrt konvencije o međunarodnom kombiniranom prijevozu robe) izlaže rezultate rada Međunarodnog instituta za unifikaciju privatnog prava u Rimu na toj materiji. Autor navodi glavna načela koja su u tom nacrtu postavljena kao i činjenicu da je u njemu predviđeno fakultativno izdavanje negocijabilnog papira za teret, koji bi nosio naslov »Titre du transport combiné« (kratica TTC) i odgovornost koja bi bila kogentne prirode.

Sistematikom ugovora o iskorišćivanju pomorskih brodova u talijanskom pravu bave se dvije studije. *F. Berlingieri* (Italija) »Note per una sistemazione del time charter« (15-32) (Bilješke za sistematiziranje time-chartera) smatra da je »noleggio« (naval) Zakonika o plovidbi ugovor u kojemu davalac u naval preuzima obvezu prijevoza, pa u okvir »noleggio« ulazi prema tome i time-charter. Kad to ne bi bilo tako, naime kad »noleggio« ne bi značio i preuzimanje obveze na prijevoz, ne bi bilo moguće obuhvatiti njime time-charter. Autor smatra da propisi čl. 386 c.d.n. (o dužnostima davaoca u naval da daje brod sposoban za plovidbu) i čl. 393 c.d.n. (o tome da je zapovjednik dužan vršiti naloge uzimaoca u naval u pogledu trgovačke potrebe broda, i da za njegove trgovačke greške u izvršenju tih naloga davalac u naval ne odgovara) upravo upućuju na to da je davalac u naval dužan dati prijevoz. Naprotiv *E. Spasiano* (Italija) »I contratti di utilizzazione della nave e dell'aeromobile« (522-531) (Ugovori o iskorišćivanju broda i zrakoplova) smatra da naval (noleggio) ima prijevoz samo kao motiv, a da je kauza ugovora davanje usluge uslijed koje tek postaje moguć prijevoz, ali koja nije prijevoz. Prijevoz vrši uzimalac u naval, pa je s time u skladu i propis čl. 393. c.d.n. o neodgovornosti davaoca u naval za trgovačke operacije s brodom. Kontrola broda u rukama je davaoca u naval, ali je od toga različito čuvanje tereta koje je u rukama uzimaoca u naval. *Spasiano* misli uostalom da je zakonik slijedio praktičare, pa je tako neopravdano uvrstio među ugovore o iskorišćivanju broda zakup (locazione), jer se tu radi samo o pretpostavci za iskorišćivanje broda, a ne i o iskorišćivanju. Objе ove studije, *F. Berlingieri* i *E. Spasiano* bave se pitanjem koje je osobito kontraverzno u talijanskoj literaturi, a koje je i u vezi sa sistematskom podjelom ugovora o iskorišćivanju brodova u našem Zakonu od 1959. Sigurno će i one doprinijeti diskusijama o tim pitanjima i kod nas i u okviru međunarodne unifikacije (u vezi s javnošću upisa brodara i ugovora o iskorišćivanju brodova).

Niz radova bavi se samim ugovorima o iskorišćivanju pomorskih brodova, odnosno izabranim, osobito interesantnim pitanjima iz toga područja, koja su i u vezi s onim problemima koji su se ponovo pojavili na terenu bruxelleske unifikacije pomorskog prava. Ovamo spada članak *C. Millera*, potpredsjednika CMI-a (Engleska) »The Construction of Charter Parties in English Law« (342-359) (Tumačenje čarter partija u engleskom pravu). U njemu je dan na jasan način izvod postavaka koje su mjerodavne za tumačenje čarter partija u engleskom pravu, a koje vrijede za tumačenje ugovornih obveza uopće pred engleskim sudovima. Šteta je što članak nije popraćen kritičkim aparatom, ali i ovako daje neobično korisna upozorenja, koja upućuju na to koliko važnost treba pridati potpunom i jasnom (terminološki) formuliranju međusobnih obveza stranaka. *Birch Reynardson* (Engleska) »Statements in bills of lading« (49-62) (Konstatacije u teretnicama) analizira koji je odnos između predložene revizije odredbe čl. 3, § 4. Haških pravila, prema kojoj bi teretnica u rukama savjesnog trećeg ovlaštenog imaoca teretnice dala potpun dokaz o teretu i sadanjeg engleskog prava. Pisac rezimira englesko pravo (Bills of Lading Act 1855, čl. 3. i judikaturni precedenti) tako da kaže da teretnica daje: a) potpun dokaz o količini tereta prema zapovjedniku, a samo pretpostavku do protudokaza prema brodaru; b) pretpostav-

ku samo prema zapovjedniku za težinu oznake i kvalitet tereta, i konačno c) potpun dokaz prema zapovjedniku i brodaru za vanjski izgled i stanje tereta. Judikturni precedenti su svoje rješene donijeli na temelju tumačenja načela izričitog ovlaštenja («express authority») i pretpostavljenog ovlaštenja («implied authority») zapovjednika i instituta «estoppel». Po njegovom mišljenju promjene koje bi revizija u tom pogledu nametnula engleskom pravu nisu bitne, jer protudokaz protiv pretpostavke («prima facie evidence») i onako mora biti dan putem »naročito snažnih dokaza« («most cogent evidence») prema precedentu *Venesta v. Walford Lines, 1922.* Izvodi pisca (tajnika Britanskog udruženja za pomorsko pravo) osobito su korisni s obzirom na predvidive diskusije u krilu diplomatske konferencije o ovom pitanju, a pokazuju kako je zapravo dikcija Konvencije od 1924. nevjerno reproducirala englesko pravo, kojemu je htjela saobraziti svjetsku praksu. Za to je dovoljno ukazati na brojne diskusije u vezi sa spornim domašajem Konvencije od 1924. u tom pogledu u njemačkoj, talijanskoj, francuskoj, pa i našoj literaturi.

*Renzo Berlingieri* (Italija) bavi se pitanjem »Muncaster Castle« i s tim povezanog prijedloga revizije odredaba Konvencije od 1924. koji je pokrenulo i nametnulo Stockholmskoj konferenciji CMI-a od 1963. Britansko udruženje za pomorsko pravo. U tom članku pod naslovom »Il Muncaster Castle, l'Amstelslot e la revisione dell'art. III, n. 1 della Convenzione di Bruxelles 1924« (33-48) (Muncaster Castle, Amstelslot i revizija čl. III, br. 1 Bruxelleske konvencije od 1924) pisac ukazuje na to kako je »Muncaster Castle« dobro uokviren načelima istaknutima u odluci Kuće Lordova u »Amstelslot«, a da prijedlog revizije zapravo svodi odgovornost brodaru na »culpa in eligendo vel in vigilando«, što da je potpuno nezadovoljavajuće. Osim toga upozorava i na to kako je načelo tih dviju engleskih odluka u skladu s judikaturom niza drugih država. Pisac je opravdano zaključio da je predložena revizija sasvim oprečna modernoj tendenciji prema objektivnoj odgovornosti, što je argumentirao i člankom koji je Van Ryn objavio u jednom od prethodnih brojeva iste revije («La Convention de Bruxelles de 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance.» Résultats de son application et projets d'amendement, *Diritto Marittimo* 1964, 165 i d. napose 183 i d.) i u kojemu je ukazano na to da su s Kućom Lordova u skladu i judikature Sjedinjenih Država Amerike, Kanade, Danske, Nizozemske, Italije, Francuske i Belgije, a da od nje djelomice odstupaju Njemačka i Švedska.

Istim pitanjem bavi se i *W. Tetley* (Kanada) pod naslovom »Due diligence and seaworthiness« (575-587) (Dužna pažnja i sposobnost za plovidbu) on ističe da iz kazuistike (koju citira) slijedi da brodar odgovara za razboritu pažnju, a potom prilazi analizi engleske judikature («Angliss» - »Muncaster Castle» - »Amstelslot») pa nalazi da presuda Kuće Lordova u »Muncaster Castle« ima znatnih mana: u njoj nije ratio decidendi jasan, jer se činjenice moraju tražiti u presudama triju stepena, zatim iz govora *C. Millera* u Stockholmu izgleda kao da je u prvostepenoj raspravi bilo neosporno da su popravljajući broda bili nemarni pa brodar nije dokazivao svoju nepažnju, nego se raspravljalo o odgovornosti nalogodavca za samostalnog poduzetnika, i konačno da se radi o sumnjivom precedentu («questionable precedent») što da slijedi iz toga što se Kuća Lordova u slučaju »Amstelslot« nije na njega pozvala.

Zanimljiva detaljna pitanja obrađuju radovi *N. Balestra* (Italija) »La clausola »whether in berth or not« e il momento iniziale del tempo di stallia« (5-14) (Klausula »whether in berth or not« i početak toka stojnica) i *U. Maresca* (Italija) »Contratto di noleggio firmato dal mediatore« (272-283) (Ugovor o navlu potpisan od posrednika). Na kraju treba spomenuti obilno dokumentirani rad *A. Mordiglia* (Italija)

»Legislazione Anti-Trust Statunitense e trasporti marittimi internazionali« (368–401) (Američko antitrustovsko zakonodavstvo i međunarodni pomorski prijevozi) koji se bavi pravnom problematikom u vezi s poznatim Bonner Law i njenim reperkusijama na međunarodne brodarske konferencije.

*P. Civiletti* (Italija) »Crediti assistiti da privilegi sulla nave e fallimento dell'armatore non proprietario« (174–183) (Tražbine s privilegijem na brodu i stečaj brodarka nevlasnika) bavi se pitanjem da li priznanje tražbine u stečaju brodarka nevlasnika djeluje kao ovršni naslov prema brodovlasniku za ostvarenje privilegija. *G. Romanelli* (Italija) »Pubblicità ed opponibilità ai terzi delle locazioni di navi ed aeromobili« (466–482) (Javnost i djelovanje prema trećima zakupa brodova i zrakoplova) konstatira da prema propisima čl. 265. i d. talij. zak. o plovidbi od 1942. publicitet svojstva brodarka nema učinka publiciteta prava iz zakupa nego samo brodarskog poduzetništva. Prema tome u pogledu djelovanja prava zakupa kod brodova dolaze do primjene odredbe građanskog zakonika (čl. 1380. i 1599) o uvjetima za djelovanje prema trećima pa čak i dostacima na prinudnoj dražbi. Međutim za područje zračnog prava, s obzirom na to što je 1952. stupila na snagu u Italiji Ženevska konvencija o međunarodnom priznanju prava na zrakoplovima (v. čl. 1, sl. c) Konvencije), upisuje se pravo zakupa duljeg od 6 mjeseci, bez kojega upisa pravo prema trećima ne djeluje. Autor stoga nalazi da je situacija s obzirom na brodove nezadovoljavajuća, a da je zadovoljavajuća za zrakoplove.

*B. Bissaldi* (Italija) istražuje u radu »Questioni intorno all' art. 162 del c. nav.« (63–73) (Pitanje oko čl. 162 zak. o plov.) pitanje uvjeta uz koje i kada se može dopustiti putovanje zaplijenjenom ili sekvestriranom brodu. Talijanska praksa je u tom pogledu oskudna. U našim pravnim pravilima iz 1940. postoji analogna odredba čl. 162. talij. zak. o plovidbi, ali, koliko nam je poznato, ona još nije došla do praktične primjene.

Čini nam se da je vrijedno, s obzirom na pripremu u našem zakonodavnom radu u istom predmetu, posebno istaći radove koji se odnose na pitanja u vezi sa spasavanjem i pružanjem pomoći na moru. *S. Ferrarini* (Italija) »Sulla prestazione del soccorritore nel soccorso contrattuale« (205–215) (Prestacija pomagača u ugovornom pomaganju) istražuje sadržaj i značaj obveze iz takvog ugovora. *P. Chauveau* (Francuska) u članku »Sauvetage et remorquage devant les tribunaux français« (154–173) (Spasavanje i tegljenje pred francuskim sudovima) daje analizu francuske judikature o graničnim slučajevima između tegljenja i spasavanja, i dolazi do zaključka da je zapravo nepotrebna sva umješnost pojmovnog distinguiranja, kojemu je samo svrha da se tegljačima u graničnim slučajevima ne prizna nerazmjerna naknada prema uloženom trudu ako se ispravno primijene kriteriji čl. 8. Konvencije od 1910. i odgovarajućeg francuskog internog propisa, jer se i po njima može nagrada primjereno nisko odmjeriti.

*A. Lefebvre d'Ovidio* (Italija) »Assicurazione obbligatoria dei marittimi e risarcibilità dell'opera del soccorritore« (238–245) (Obavezno osiguranje pomoraca i naplata obveza pomagača) na temelju povijesne i pozitivističke analize pravne situacije nalazi da nema razloga da se ne prizna nagrada za spasavanje pomoraca prema socijalnom osiguranju. *K. Spiliopoulos* (Grčka) »The Greek Courts on Certain Cases of Salvage« (532–543) (Grčki sudovi i neki slučajevi spasavanja) naročito udara naglasak na to da ne bi trebalo grčki zakonik o pomorskom pravu tumačiti kao da ne bi brodovlasnik imao aktivnu legitimaciju na zahtjev za čitavu nagradu stoga što zapovjednik i posada mogu ustati tužbom za svoj dio nagrade (čl. 255. grčkog pom. zak.). Tomu propisu je samo svrha da brodovlasnik ne bi mogao njih isključiti od prava na nagradu.

Niz rasprava bavi se pitanjima koja su u vezi sa sudarom, a naročito s nadležnošću u tim sporovima.

*J. P. Govare* i *J. Warot* (Francuska) »La fixation des dommages intérêts en matière d'abordage en droit français« (216–224) (Utvrđenje naknade štete iz sudara u francuskom pravu) daju presjek francuske judikature. Možda je kod toga interesantno, s obzirom na buduću unifikaciju, ukazati i na to kako oni ističu da i naručitelji iz brodarskog ugovora za putovanje mogu tražiti naknadu štete koja im je nastala iz toga što nema putovanja, suprotno od stajališta engleskih sudova koje je došlo do izražaja u nedavnoj presudi »The World Harmony«.

*P. Manca* (Italija) »La Convenzione in materia di danni derivanti da urto di navi« (263–271) (Konvencija u predmetu šteta koje potječu od sudara brodova) kritički obrađuje francuski nacrt konvencije o toj materiji (kojemu nacrtu su autori pisci pret hodnog članka).

Procesualnim pitanjima bave s *F. Minerbi* (Italija) »Invalidità della deroga consensuale alla competenza per territorio nelle cause per sinistri marittimi« (360–367) (Nevaljanost sporazumnog derogiranja teritorijalnoj nadležnosti u sporovima iz pomorskih nezgoda) i *A. C. Cappagli* (Argentina) »Procedimiento argentino en los casos de abordajes« (133–136) (Argentinski postupak u slučajevima sudara).

*J. C. Sweeney* (SDA) »Proportional Fault in Both to Blame Collision« (549–574) (Razmjerna krivnja u sudarima obostranom krivnjom) analizira poznate razlike američkog prava i konvencijskog prava, i navodi razloge radi kojih nije došlo dosad do ratifikacije Konvencije o sudaru od 1910. u SAD, pa nakon kritičkog osvrtu zaključuje da bi bilo poželjno da ratifikacijski postupak, koji je u toku, uspije.

Posebno zanimljivo pitanje iz pomorskog osiguranja obrađuje *S. Turci* (Italija) u članku »Note sull'assicurazione dei danni di avaria comune« (588–605) (Bilješke o osiguranju šteta iz zajedničkih avarija).

Konačno niz radova zasijeca ili u problematiku zajedničku raznim granama prava, ili u sasvim posebna pitanja. Među tim radovima treba navesti rad *St. Matisyka* (Poljska) »Fragment des relations Polono-Italiennes de commerce maritime dans la charte-partie et dans les connaissements dans les années 1590–1591« (320–328) (Fragment poljsko-talijanskih pomorsko trgovačkih odnosa u čarter-partiji i teretnicama u godinama 1590–1591.) u kojem se na temelju formulara onoga doba analiziraju interesantni pravni odnosi; zatim *C. Medina* (Italija) »Appunti in margine all'art. 240 del cod. nav.« (329–341) (Napomene uz čl. 240. Zak. o plov.) o razlikama u pogledu jamstva za skrivene mane kod brodogradnje u odnosu na analogne građanskopravne odnose; *De Smet* (Belgija) »Les Nations« (184–204) (Nacije) historijska i pozitivistička studija o slagačkim organizacijama u antverpenskoj luci i dr.

Zbirka rasprava i članaka objavljena u čast 80-godišnjice G. Berlingieri-a daje obilan doprinos uporednom pomorskom pravu, jer ne samo što su u njoj sadržane studije o pravnim institutima i pravnoj praksi raznih zemalja, nego i tamo gdje se te studije bave talijanskim pravom obradeni su većinom problemi koji su aktuelni i u drugim pravnim sistemima (kao što je to slučaj kod sistematizacije ugovora o iskorišćivanju pomorskih brodova) ili pak i u radu na unifikaciji pomorskog prava (kako je to osobito slučaj s javnošću upisivanja svojstva brodarar ili ugovora o iskorišćivanju pomorskih brodova). Ujednačenost vrijednosti objavljenih radova pokazuje siguran izbor autora koji su redaktori izvršili, jer se inače redakcionalni zahvati u samoj publikaciji ne osjećaju. Metode kojima su se pojedini autori služili jako se razlikuju: način citi-

ranja, pa i jezične osebnosti ostale su kod svih jednako netaknute. Odatle potječu neki manji nedostaci u nekim od objavljenih radova, ali oni iščezavaju pred prednošću koju predstavlja izvornost načina obrade pojedinih pitanja na pozadini tako različitih pravnih shvaćanja. Posebna prednost zbornika je i u tome što se uporedo, često u obradi srodnih pitanja, susreću radovi pravnika zemalja Common-lawa s onima zemalja rimsko-pravne tradicije, a koji plastično prikazuju s jedne strane jedinstvenost pomorskopravnih instituta, ali i s druge strane poteškoće koje nastaju od njihova uokvirivanja u pravne sisteme koji se razlikuju. Tako je omogućeno još i bolje sagledavanje u čemu se sastoje poteškoće s kojima treba računati u radu na unifikaciji pomorskog prava.

Ovom zbirkom studija dobio je prof. *Giorgio Berlingieri* zasluženo priznanje koje je došlo posebno do izražaja i u uvodnim riječima s kojima je ovu zbirku popratio predsjednik Comité Maritime International-a Albert Lilar, a iz kojih rado ponavljamo kako djelo međunarodne unifikacije pomorskog prava i njen doprinos općeljudskoj solidarnosti u pomorstvu ne bi bili ostvarivi »bez suradnje ljudi značenja i vrijednosti *Giorgia Berlingieri-a*«.

*E. Pallua*



ZBORNIK  
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

---

1967