

njezini sudovi nehotice nesvijesno favorizirati kupca. Bellot međjutim ovdje ističe, da "razvoj trgovine, a naročito pomorske kupoprodaje, pokazuje sve izrazitije napuštanje prednosti koje je kupac bio pribavio u početku", te navodi da kupoprodaja CIF prodavaoca oslobadja od svih rizika, iako je kod ranijih oblika bilo drukčije. Bellot to povezuje s prestankom autarkičnog položaja Europe, koja kod nužnog prekomorskog uvoza mora popuštati i u klauzulama, te smatra, da sudska praksa mora biti elastična i ne smije primjenjivati "stroga pravila" za CIF, jer će inače postepeno prevladati kupoprodaja FOB, koja je za prodavaoca, po Bellotu, jednostavnija.

S.B.

FRANKIN, Guy: SKLADIŠNA VLAGA KAO ČESTI UZROK OŠTEĆENJA (Une cause fréquente d'avaries: La buée de cale), DMF 1957, str. 3.

Autor iznosi, kako ni međjunarodna Konvencija o teretnici od 1924. ni francuski Zakon od 2. IV. 1936. (kojim su preuzeta u Francuskoj neka načela Konvencije o teretnici) ne spominju skladišnu vlagu medju onim uzrocima štete na teretu, za koje brodar ne odgovara ("cas exceptés"), i kako se stoga u praksi postavilo pitanje odgovornosti za te štete. Brodari tvrde, da za redovni teret nije moguće poduzimati sve skupe mjere, koje bi bile potrebne za uklanjanje skladišne vlage, a krcatelji opet zahtijevaju, s obzirom na pomanjkanje domaćih i međjunarodnih propisa, da brodar dokaže bilo višu silu bilo vlastitu manu tereta. Analiza judikature pokazuje, da kako kod primjene Zakona od 1936. tako i kod primjene Konvencije od 1924. sudovi traže od brodara dokaz, da je konkretni teret imao vlastitu manu ili da je postojala viša sila, a ne zadovoljavaju se općom tvrdnjom, da je do štete od skladišne vlage došlo zbog okolnosti nezavisnih od brodara.

E.P.