

abandonom, s razloga što smatra da nije točno, da šteta uvijek nastaje iz djelovanja zapovjednika (na pr. to se ne može reći za slučaj, kad zapovjednik zbog elementarne sile izgubi kontrolu nad brodom). Naprotiv pisac smatra, da se teškoće uklanjaju time, što se čuvarom smatra upravo zapovjednik, i to s razloga što on faktično vrši odnosnu funkciju. Funkcija čuvara jest činjenica i ne može se delegirati; netko ili jest ili nije čuvar, a to zavisi od efektivne kontrole nad čuvanom stvari. Ako je pak čuvar broda zapovjednik, odredba čl. 1384 franc. građ. zak. vrijedit će za njega, dok se brodar može po čl. 216 franc. trg. zak. osloboditi od odgovornosti napuštanjem broda, ukoliko on sam nije skrivio štetu:

E.P.

ZACHARIASEN, François: OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI
BRODARA U NORVEŠKOM PRAVU (La limitation de la
responsabilité de l'armateur en droit norvégien),
DMF 1957, str. 185

Donosi tekst norveških propisa o ograničenju odgovornosti brodarara u poredbi s odredbama Konvencije o ograničenju odgovornosti brodovlasnika od 25. VIII. 1924.

E.P.

PRODROMIDES, M.: ODGOVORNOST VOZARA U MEDJUNARODNOM PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE
(La responsabilité du transporteur dans le transport international des passagers et de leurs bagages), DMF 1957, str. 195-205 i 259-282

Ova se rasprava bavi nacrtom Konvencije o odgovornosti za prijevoz putnika na moru, koji je usvojen na Madridskoj konferenciji Comité Maritime International i koji je zatim bio