

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

predmetom raspravljanja na X. diplomatskoj konferenciji za pomorsko pravo u Bruxellesu, 1957. Autor analizira i zauzima kritični stav prema odredbama madridskog nacrt konvencije uspoređujući ih s odredbama Varšavske konvencije o prijevozu zrakom i nacrt konvencije o cestovnom prijevozu, kao i s odredbama Bernske konvencije o prijevozu putnika željeznicom od 1952. s obzirom na odgovornost za prtljagu (jer ta konvencija nema odredaba o odgovornosti za putnike). Što se tiče centralnog pitanja, oslobodjenja brodara od odgovornosti, autor kritizira nacrt na način, koji je interesantan zato, što odgovara načelima usvojenim naknadno na Bruxelleskoj konferenciji za 1957. Tamo je naime madridski projekat izmijenjen tako, da brodar snosi rizik za skrivenu manu broda i da mora, da bi se oslobodio odgovornosti, dokazati nekrivnju svoju i svojih ljudi u slučaju brodoloma, sudara ili nasukanja. U ostalim slučajevima putnik mora dokazati krivnju brodara ili njegovih ljudi. Tako izmijenjen nacrt konferencija je izglasala kao definitivna, i on bi se imao podnijeti na prihvatanju novoj diplomatskoj konferenciji.

E.P.

MEDJUNARODNI UGOVORI

Medjunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisana 25. VIII. 1924 u Bruxellesu^{1/}

Čl. 1

U ovoj konvenciji upotrebljavaju se slijedeće riječi u niže navedenom značenju:

^{1/} Francuski (originalni) i engleski tekst te konvencije objavljeni su u Zborniku Jadranskog instituta "Ugovori o iskorišćivanju brodova na moru", Zagreb, 1951, str. 77 i d.