

JUGLART, Michel de: KRCANJE NA PALUBU I ODGOVORNOST VOZARA (Le chargement en pontée et la responsabilité du transporteur), DMF 1957. str. 391-400

Pisac rješava nekoliko pitanja u vezi s krcanjem tereta na palubu, i to: 1/ koji se zakon ima primijeniti na takav prijevoz, 2/ kakva ovlaštenja mora dati naručitelj za takvo krcanje, 3/ kako saopćuje vozar krcatelju svoju namjeru da ukrca teret na palubu, 4/ obveza broдача da se pobrine za uredno slaganje tereta na palubu, i 5/ kako se problem postavlja u okviru francuskog zakonika od 2. IV. 1936.

1/ Po Konvenciji o teretnici od 1924. njene se odredbe primjenjuju na teretnicu ili sličnu ispravu izdanu na temelju čarter-partije od časa, kada ta isprava određuje odnose vozača i nosioca teretnice; iz toga se može zaključiti, da je teretnica mjerodavna za te odnose tek od časa, kada je iz ruku naručitelja došla u treće ruke. Po internom propisu Zakona od 2. IV. 1936. teretnica je mjerodavna za te odnose od časa izdavanja. Autor smatra, da za teretnicu vrijedi po vladajućem shvaćanju pravo mjesta zaključenja ugovora (lex loci contractus), kad ne dolazi do primjene Konvencije o teretnici, i prema tome, ako je ugovor sklopljen u Francuskoj, a nije podložan Konvenciji, dolazi do primjene Zak. od 2. IV. 1936.

2/ Krcatelj mora prema vladajućem shvaćanju čl. 229 franc. trg. zak. dati pismeno odobrenje za krcanje na palubu, a ako je takvo odobrenje sadržano u prijevoznoj ispravi, ta isprava mora biti potpisana od krcatelja.

3/ Vozar mora prije odlaska broда obavijestiti krcatelja o svojoj namjeri, da se posluži dobivenim ovlaštenjem za krcanje na palubu, osim u kabotažnoj plovidbi, u kojoj je takav način krcanja uobičajen. To mora učiniti napose zato, da bi krcatelj mogao poduzeti što je potrebno za sklapanje ugovora o osiguranju tereta. Obavijest mora stići krcatelju prije odlaska

broda, a mora se otpremiti najkasnije prilikom potpisivanja te-
retnice.

4/ Klauzula, po kojoj rizik krcanja tereta na palubi pada na krcatelja, ne oslobađja brodara od obveze, da se po-
brine za uredno slaganje tereta, niti prebacuje teret dokaza
na krcatelja. Vozar će dokazivati da je ispunio svoju obvezu,
da poduzme sve mjere opreza, izvještajem o pomorskoj nezgodi.
Taj izvještaj mora biti predan u roku od 24 sata, no svakako
prije početka iskrcaja, a mora biti provjeren preslušavanjem
članova posade od strane predsjednika trgovačkog suda, da bi
mogao poslužiti za rasterećenje zapovjednika i kao dokaz na
sudu (art. 247 C. com.).

5/ St. 3 čl. 9 Zak. od 2. IV. 1936. izuzima krcanje na
palubu od odredaba zakona o klauzulama neodgovornosti, napose
od st. 1 i 2 čl. 9, no ne i od ostalih odredaba. Tako svi o-
stali propisi dolaze do primjene i na takav prijevoz, a na
prvom mjestu propisi o pismenim rezervama kod primanja tereta,
o roku u kojem ih treba podnijeti i o njihovom pravnom učinku.
Vozar tereta krcanog na palubu podlozan je Zakonu od 2. IV.
1936. u cijelosti, izuzevši klauzule neodgovornosti.

E.P.

BESSÉ, Alain: POSTANAK I ZNAČENJE KLAUZULE "SLO-
BODNO OD AVARIJA" U POMORSKOM OSIGURANJU (Genève
et importance de la clause "franc d'avaries dans
l'assurance maritime"), DMF 1957, str. 456-465

Iznosi se historijat odnosnih klauzula, s obzirom na
opseg osiguranja, od teorije i judikature prije francuske revo-
lucije, pa do suvremenih pisaca i sudova. Pisac ističe ekonom-
sku ulogu tih klauzula, koje ograničuju osigurateljeve obveze
iz ugovora o osiguranju i time omogućuju sniženje premija. To
je napose vrijedilo za prvi stadij razvoja tih klauzula, kad su
rizici bili kud i kamo znatniji.

E.P.