

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

4/ Klauzula, po kojoj rizik krcanja tereta na palubi pada na krcatelja, ne oslobađa 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 podložan 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.