

Raspravljajući o tome, na koji bi se način riješio taj problem, autor zaključuje, da je jedino moguće, a i potrebno rješenje izmjena zakona od 2. IV. 1936., na taj način, da se na koncu čl. 8 doda potpuno kratak paragraf, koji bi reproducirao odredbu čl. 108 § 4 Code de commerce (s jedne strane, da se zastarni rok za regres odredi s jedan mjesec dana, a s druge strane, da početak roka teče od dana tužbe protiv prvog vozara).

Ž. M.

J. VILLENEAU: O TAJNIM KARATISTIMA  
(Des quinquataires occultes), DMF 1958. str. 669.

Suvlasništvo brodova, normirano u čl. 220 Code de commerce, za koje se činilo, da će u bližoj budućnosti u praksi nestati, doživjelo je nakon 1945. novi razvoj, i danas se u suvlasništvu nalazi velik broj ribarskih i kabotažnih brodova čak i značajnih plovnih objekata.

Pošto se vlasništvo stiče minimalnim formalnostima, t. j. upisom u registar kod carinarnice i unošenjem tog upisa u upisni list (acte de francisation), omogućuje se stvaranje najjednostavnijeg oblika društva, te je zbog toga taj oblik od uvijek bio veoma raširen, osobito među pomorskim ribarima. S druge strane, iako po mediteranskom običaju i karat predstavlja 1/24 broda (suvlasništvo broda dijeli se na karate, suvlasnici su karatisti), ne postoje nikakve formalne zapreke, da se ono ne dijeli na onoliko dijelova, koliko to žele ugovarači, kao na pr. na 2, 4, 7, 200 ili 10.000. Konačno, postoji još jedan važan razlog, koji ide u korist tog tipa suvlasništva, naime mogućnost, da suvlasnik ostane u pozadini, i da se njegovo ime ne pojavljuje u upisnom listu. To udaljenje od prvobitnog oblika ima mnogo privlačnosti za vlasnike kapitala,

koji zbog ovih ili onih razloga, žele tim svojim kapitalom skriveno poslovati, a s druge strane omogućuje jednom suvlasniku (koji je redovito i zapovjednik broda), da sam figuri-  
ra u upisnom listu, i da se u očima drugih pojavljuje kao  
isključivi vlasnik broda, kojim upravlja.

Čini se, da to pitanje suvlasništva broda (vlas-  
ništvo karata) nije do sada bilo dovoljno proučavano u doktri-  
ni. Zbog toga je autor u ovom članku obradio neka najvažni-  
ja pitanja.<sup>5</sup> U prvom dijelu govori o pravnoj prirodi prava  
neupisanog suvlasnika, i zastupa stanovište, da je taj su-  
vlasnik stvarni vlasnik dijela broda. U drugom dijelu ras-  
pravlja o opsegu prava takvog neupisanog suvlasnika, a u  
trećem o postojanju solidarnosti među suvlasnicima broda.

Članak je interesantan zbog toga, što se autor  
bavi problemom, koji nije specifičan samo za francusko pra-  
vo, a može se i kod nas pojaviti. Nije sigurno, da li bi i  
naši sudovi prihvatili isto stanovište, s obzirom na stro-  
gost naših pravnih načela, po kojima se vlasništvo ili su-  
vlasništvo na brodu stiče jedino upisom u upisnik brodova.

Ž. M.

## ZAKONI I DRUGI PROPISI

### Propisi o Sueskom kanalu

U vezi s nacionalizacijom Sueskog kanala, egipat-  
ska vlada objavila je niz odredaba o režimu, koji vrijedi  
za taj kanal. Glavna načela tih odredaba - koja se odnose  
na njegovu eksploataciju - jesu slijedeća: