

po DOZ-ovoj tarifi računala za odgovarajuće rizike. S obzirom na odredbu, da svota osiguranja ima biti obračunata po disparitetnom kursu, izlazi, da svota osiguranja može biti izražena samo u dinarima, te je i odšteta plativa u dinarima.

P. H.

### NACRTI TIPSKIH UGOVORA

#### POLJSKA DIREKтна TERETNICA

Odbor za dokumentaciju poljske vanjske trgovačke komore osnovan je krajem 1953. sa zadatkom, da izrađuje i daje mišljenja o ispravama pomorskog transporta. Taj odbor je, između ostalog, izradio i poljski tipski brodarski ugovor "Polgen", ugovor o tegljenju, a nedavno i poljsku direktnu teretnicu.

Formular direktne teretnice sadržava samo nekoliko točaka, i što je bitno za vlasnika tereta, čini svakog vozara odgovornim za njegov sektor puta. Ta direktna teretnica ne odnosi se samo na pomorski prijevoz i prekrcavanje, nego i na prijevoz kopnom (željeznički, cestovni i riječni saobraćaj). U početku se namjeravalo i zrakoplovni saobraćaj uključiti u tu teretnicu, ali je na kraju zaključeno, da je to zasada preurnjeno.

Sličan dokumenat već je prihvaćen u čehoslovačkoj i ruskoj vanjskoj trgovini.

Poljske oceanske linije već primjenjuju tu teretnicu u praksi. Vrlo je vjerojatno, da će uskoro taj dokumenat usvojiti i poljsko parobrodarsko društvo u Szcecinu.

Prihvaćanje takvog dokumenta u njegovu pojednostavljenom obliku dozvoljava otpremu svih tereta na svako odredište svijeta u oba pravca.

(Polish Maritime News, November  
1959., str.5)

V.F.

Bilješka. - Donosimo gornju bilješku radi naših zainteresiranih privrednih faktora, koji mogu doći u situaciju, da se služe poljskom direktnom teretnicom. I inače je pitanje direktne teretnice danas u svijetu aktuelno, pa treba svako uvadjanje te isprave na pojedinim sektorima puta držati u evidenciji, i to s obzi-

rom na specifične pravne odnose između vozara učesnika u tim prijevozima. Mi ćemo, prema raspoloživom materijalu, nastojati što češće donositi pojedine presude, koje se odnose na direktne prijevoze, da bismo tako upozorili na sudsku praksu i na smjernjena kretanja. Kod ovih je prijevoza sudska praksa naročito važna s obzirom na to, da se, uz pomanjkanje pozitivnih propisa, ti prijevozi zasada baziraju na stanovištu sudova.

V.F.

### PR IKAZ I KNJ IGA I ČASOP ISA

Paul Chauveau: Brodarski ugovor na putovanje  
(La charte au voyage)  
DMF 1960, str. 3-14

U ovom veoma interesantnom članku raspravlja se o osobinama charter-partije i teretnice.

U prvom dijelu, koji nosi naslov "Analiza ugovora", izlažu se bitne osobine teretnice i charter-partije, te daju kratke analize i uporedbe tih dviju isprava.

Drugi dio rasprave odnosi se na pravni režim teretnice i charter-partije. Odmah u početku razmatranja odredaba Code de commerce-a autor se osvrće na jednu bilješku prof. Rodière-a, u kojoj je ovaj napomenuo, da su na unutrašnjem planu prijevozi morem podvrgnuti dvostrukom režimu: režimu Code de commerce-a i režimu Zakona od 2. IV. 1936., te smatra, da ta dvostrukost pravnog režima odgovara i dvostrukosti ugovora, koja se uvijek ne uočava dovoljno jasno, i to: a) prijevoz pod teretnicom i b) charter-partija, koja ne mora biti prijevoz u uobičajenom smislu te riječi.

Zatim autor analizira odredbe Bruxelleske konvencije od 1924. i Zakona od 2. IV. 1936.

Zakon od 2. IV. 1936. uveo je više manje odredbe Konvencije u francusko pravo. Čl. 1 toga zakona određuje, da se on ne primjenjuje na charter-partije, ali se u slučaju brodarskog ugovora na putovanje (čarterovanje broda na putovanje) primjenjuje na teretnice, koje bi bile izdane. To je, može se reći, kopija čl. 5 Konvencije, ali Zakon od 1936. nije, nažalost, reproducirao čl. 1 Konvencije, čije definicije razjašnjavaju smisao njezina čl. 5. Na temelju te razlike, Kasacioni sud je u svojoj presudi od 6. VII. 1954. smatrao, da je Zakon od 1936. odbacio u