

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

Juglart: DIOBA ILI JEDINSTVO UGOVORA
 O POMORSKOM PRIJEVOZU? RJEŠIDBE OD 17.V 1960.
 (Sectionnement ou unité du contrat de transport maritime? Les arrêts du 17 mai 1960)
 DMF 1960, 451-464

U ovom članku je kritički i sistematski obradjena najnovija rješidba francuske Kasacije u kojoj se moralo rješiti pitanje: da li je valjana ili nije klauzula u teretnici prema kojoj pomorski vozar ne odgovara za gubitak tereta zbog požara na kopnu ili u skladištu. Pisac ističe kako se to pitanje moglo postaviti u ovom sporu stoga što se radilo o unutrašnjem prijevozu, na koji dolazi do primjene Zakon od 2.IV 1936, jer bi u slučaju međunarodnog prijevoza došla do primjene Međunarodna konvencija o teretnici od 1924. prema kojoj bi, zbog odredbe čl.7. Konvencije odnosna klauzula bila valjana. Francuska teorija je odredbu čl.1. Zak. od 2.IV 1936, prema kojoj zakon dolazi do primjene "samo od preuzimanja tereta pod čekrkom do predaje pod čekrkom primaocu" tumačila na tri načina: jedni (Sauvage, Scapel) su stajali na stajalištu da je Zak. od 2.IV 1936. raskinuo jedinstvo pomorskog prijevoza i da na razdoblje prije preuzimanja tereta pod čekrkom kao i na razdoblje nakon predaje tereta pod čekrkom dolazi do primjene propis o kopnenom prijevozu iz čl.103. Trg.zak. u redakciji od 1905, prema kojemu je vozar oslobođen odgovornosti za gubitak ili oštećenje tereta samo u slučaju vlastite mane robe, ili više sile, a da su sve suprotne klauzule nevaljane; drugi (Ripert, Grandmaison i dr.) stajali su na stajalištu jedinstva pomorskog prijevoza i primjene pomorskopravnih propisa II knjige Trg.zak. na razdoblje prije i poslije čekrka osnivajući to na redakcijskoj povijesti Konvencije od 1924, judikaturi koja je prethodila Zak. od 1936. i namjeri zakonodavca u 1936.- Treći (Fraikin) smatrali su da su razdoblja prije i poslije čekrka izvan pomorskog prijevoza, ali se u tima razdobljima pomorski vozar ne pojavljuje kao vozar i prema tome ne potpada pod odredbe o kopnenom prijevozu, nego se pojavljuje kao poduzetnik i prema tome može ugovarati slobodnije uglave o neodgovornosti. Pisac nakon toga iznosi razne rješidbe sudova, Kasacije i apelacija, koji nisu zauzeli određeno stajalište, ali iz kojih se moglo zaključiti da smjeraju na primjenu pravila o kopnenom prijevozu na sporna razdoblja.

Jasno stajalište su zauzele rješidbe pariške apelacije od 27.I 1956. ruanske apelacije od 1.VI 1956, koje su primijenile na ta razdoblja propis čl.103. Trg. zakona. **Rješenje** Kasacije prema kojemu su operacije koje slijede iskrcaju robe do njena izručenja primaocu dio pomorskog prijevoza i koje u načelu nisu operacije kopnenog prijevoza na koje se odnosi čl.103. Trg. zakona, nameće, po mišljenju pisca, tumačenje već navedenih riječi iz čl.1. Zak. od 2.IV 1936. tako da je težište na riječi "samo", budući da bi onda kad bi zakonodavac bio htio isključiti ta razdoblja iz pomorskog prijevoza morao upotrijebiti riječ "dakle" tj. apodiktičku tvrdnju da pomorski prijevoz obuhvata samo razdoblje od čekrka do čekrka. Pisac smatra da ta rješidba na međunarodnom planu unapređuje unifikaciju prava, a da na unutrašnjem planu rješava sporno pitanje isključujući primjenu kopnenog i riječnog prava kao i Zakona od 2.IV 1936. na sporna razdoblja i omogućujući primjenu čl.433. i 435. Trg. zakona (iz II knjige o pomorskom pravu). Ipak otvara se novo pitanje, a to je da li zbog opće tvrdnje Kasacije da su operacije iza iskrcaja pod čekrk do izručenja robe primaocu dio pomorskog prijevoza ne nastaje nesklad s drugim načelom usvojenim od Kasacije 28.VI 1956. da skladištari (acconier, Wharf) nisu pomorski vozari. U konkretnom slučaju se to pitanje nije postavilo, jer je sam brodar robu uskladištio u svom skladištu, ali ono bi prema piscu moglo biti možda riješeno u skladu sa stavom Kasacije iz rješidbe od 28.VI 1956. samo tako da se s obzirom na stilizaciju čl.433. i 435. Trg. zakona uzme da se pomorski propisi odnose samo na stranke u pomorskom prijevozu (ti članovi govore o "kapetanu", "osigurateljima" i "naručiteljima prijevoza").

E.P.

Bertrand de la Grassiere, P.: VLASTITA MANA
ROBE U POMORSKOM PRAVU
(Le vice propre des marchandises en droit
maritime), DMF 1960, 515-522 i 579-588

Pisac ističe da trgovački zakon od 1807/u skladu s prijašnjim odredbama Ordonanse od 1881/ne govori nigdje o tome da vlastita mana robe oslobadja pomorskog vozara od odgovornosti za manjak i oštećenje tereta, nego se poziva na vlastitu manu robe samo u vezi s napustom tereta za dužnu vozarinu (čl.310), pomorskim zajmom (čl.326), pomorskim osiguranjem (čl.352) i avarijama (čl.403). Ipak su pisci (Ripert,