

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,

Danjon) smatrali da iz općih pravnih načela, a i iz niza spomenutih pojedinačnih propisa, izlazi oslobođenje odgovornosti pomorskog vozara za manjak i štete zbog vlastite mane robe, a i presude su išle istim putem. Tek Haška pravila u svojim sukcesivnim redakcijama (1921.ILA, Komisija diplomatske konferencije za pomorsko pravo 1923, Konvencija 1924) i francuski zakon od 2.IV 1936. izrično su predviđjeli ovo oslobođenje od odgovornosti pomorskog vozara. Ali ni ti tekstovi nisu definirali vlastitu manu robe, iako su donekle riješili sporno pitanje u kojem je odnosu vlastita mana robe s njenom prirodom. Pisци (Emerigon, Lyon Caen i Renault, Danjon, Smeesters i Winkelmolen, Lemonnier, Leopold Dor i Choteau) uključili su i prirodu robe u pojam vlastite mane čak i u slučaju kad je roba zdrava i normalna, ali se može pokvariti bez ikakvog vanjskog utjecaja. Ipak postoji razlika između vlastite mane robe i njene prirode (na pr. krhkosti) u prijevozu i u osiguranju. Vozar će biti oslobođen odgovornosti u jednom i u drugom slučaju, a osiguratelj će biti oslobođen obveze iz osiguranja samo ako se radi o vlastitoj mani robe, ali ne i u slučaju da se radi o šteti koja je nastala zbog prirode osigurane robe. Što se tiče tereta dokaza, vozar snosi teret dokaza za to da šteta potiče od vlastite mane robe, ali prema judikaturi francuskih, engleskih i američkih sudova taj se dokaz može pružiti i tako da se utvrde činjenice zbog kojih će biti opravdana faktična predmnjeva da je šteta potekla od vlastite mane robe. Postavlja se pitanje koga tereti dokaz krivnje vozara koja bi prekinula kauzalnu vezu vlastite mane robe i štete. Taj dokaz bi po mišljenju nekih trebao teretiti primaoca, ali sudovi pokazuju tendenciju da traže od vozara dokaz da je on upotrijebio dužnu ponnju u prijevozu odnosne robe. Pisac smatra da ta tendencija judikature nije na uštrb voza- ra, jer je dokaz dužne ponnje lako producirati, a uspjeh u tom dokazu utvrđuje ujedno u postojanje uzročne veze između vlastite mane robe i štete.

E.P.

Bilješka. - Naš Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova također normira ovaj slučaj. Prema čl.54. brodar ne odgovara - među ostalim - za štete koje nastanu zbog "prirodnog gubitka u težini ili zapremeni tereta, ili oštećenja, manjka ili gubitka, što nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili osobite prirode tereta". Ne radi se, dakle, samo o manama robe nego uopće o njenim prirodnim svojstvima, pa i kada ta svojstva nisu skrivena. Da bi se brodar oslobodio

odgovornosti, on mora dokazati da je šteta nastala iz jednog od navedenih uzroka. Nije dovoljno da dokaže da je šteta mogla nastati, već je dužan dokazati da je šteta zbog tih uzroka stvarno i nastala. U ovom pogledu se pomorski prijevoz razlikuje od željezničkog, gdje željeznica mora samo učiniti vjerojatnim da je šteta mogla nastati iz tih uzroka. Ali, ako brodar i dokaže ovu okolnost, protivna stranka će moći dokazati da je, unatoč tome, brodar ipak kriv što je šteta nastala. Osim krivnje broдача može dokazati i krivnju osoba s kojima se brodar u izvršenju ugovora služi. I za krivnju tih osoba brodar odgovara. Brodar prema našem zakonu ne mora dokazivati da je upotrijebio dužnu pominju, već protivna stranka mora dokazati bilo njegovu krivnju bilo krivnju osoba za koje on odgovara.

B.J.

Sandiford, R. - Juglart, M.: ANTIDATIRANE
TERETNICE

(Les connaissements antidates), DMF 1960, 643-655

Pisci polaze od toga da francuski trgovački zakon, kao ni većina drugih zakona ne propisuje da teretnica mora sadržavati i datum izdanja, a da rok u čl. 282, Franc. trg. zak., koji određuje izdanje teretnice 24 sata nakon ukrcanja tereta, nije u praksi strogo primjenjivan. Krcatelj naznačuje datum na teretnici koju podnosi broдару, a na temelju potvrde ukrcanja na kojoj je naznačen datum ukrcanja. Brodar može, ali ne mora ispraviti datum koji je u teretnici naznačio krcatelj. Medjutim pisci navode da može postojati i mjesni običaj prema kojemu se redovito upotrebljavaju ili raniji ili kasniji datum kao datum izdanja teretnice na toj ispravi i nalaže da takav običaj mora doći do primjene, iako ističu da ima u judikaturi rješenja prema kojima se takvi običaji smatraju interpretativnim običajima, koji dolaze do primjene samo ako se stranke na njih izričito ili muče pozovu. Ako takvog lučkog običaja nema, smatrat će se izdavanje antidatirane teretnice nepravilnim, ali se sada postavlja pitanje - koje pravne posljedice iz tog slijede. Prema piscima banka bi trebala primaocu odgovarati, u poslovinama CIF, ako je teretnica antidatirana, a bilo je za nju moguće da ispita ispravnost datuma (npr. traženjem potvrde broдача da je doista teret ukrcan), a svakako će primaocu (CIF kupcu) biti odgovoran krcatelj (CIF prodavalac). Medjutim pisci smatraju da brodar neće biti odgovoran primaocu, jer iz ugovora ne može biti odgovoran, budući da je krcatelj kao naru-