

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. Međutim pisci navode da može postojati i mjesni običaj prema kojemu se redovito upotrebljava ^{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 nužno 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 poslovima 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). Međutim pisci smatraju da brodar neće biti odgovoran primaocu, jer iz ugovora ne može biti odgovoran, budući da je krcatelj kao naru-

čitelj sklapao ugovor zbog kojega je primalac upravo stekao i prava iz teretnice kao njen nasljednik, a iz delikta ne može biti odgovoran, jer je deliktna odgovornost apsorbirana kontraktualnom prema francuskoj civilističkoj nauci. Stoga primalac može uspješno ustati tužbom samo prema banci i krcatelju, a ne i prema brodaru.

E.P.

Bilješka. - Stajališta pisaca izazivaju interesantne probleme koji njihovom obradom nisu definitivno riješeni. Narocito nam se njihovo rješenje pitanja odgovornosti broдача prema primaocu čini diskutabilno, ali neobično zanimivo, osobito za praksu, jer se interesenti mogu na njega u svoju korist i pozivati. I radi toga objavljujemo ovaj prikaz.

E.P.

CHARTERING PRACTICE, HANDBUCH FÜR DIE TRANP - UND
LINIENSCHIFFFAHRT, von J. Bes, Eckardt & Messtroff
Verlag, Hamburg 11, 1960, 351 str.)

J. Bes autor zamislio je to djelo kao nadopunu svoje knjige "Chartering and Shipping Terms", koja je već prevedena na sedam jezika.

Djelo sadržava sve značajnije međunarodne charter-uvjete i u posebnom poglavlju, rasporedjene po vrsti robe, posebne charter-uzance na odredjenim brodskim rutama. Ti su propisi za trampere i linijske brodove prikazani odjeljeno, tako da omogućuju zanimljivu usporedbu. Knjiga je u originalu izdana od londonske kuće Barker & Howard Ltd i okarakterizirana od engleskog Institute of Chartered Shipbrokers kao "narocito vrijedna". Cijena njemačkom izdanju iznosi 42 DM.

/Verkehr, 1960, 44, str.1584/

V.F.