

Knjiga će sigurno vrlo korisno poslužiti onima kojima je prvenstveno namijenjena, ali nipošto neće biti suvišna ni za teoretičare, koji će u njoj naći veliko vrelo podataka najrazličitije vrste, a i poslužit će se fundiranim stajalištima pisca o pojedinim institutima.

Očekivati je da će knjiga doživjeti i dalja izdanja. Ukoliko bi se to dogodilo, bilo bi osobito korisno kad bi pisac detaljnije i opsežnije obradio poglavlja o arbitražnom postupku, naročito engleskih institucionalnih arbitraža u vezi s engleskim pozitivnim propisima, zatim kolizijske norme, te ugovor o osiguranju, ukoliko se odnosi na transportno osiguranje. Detaljnijom obradom tih instituta knjiga će sigurno dobiti ne samo na teoretskoj zaokruženosti nego i na praktičnoj upotrebljivosti.

B.J.

Jean Warot: KLAUZULA "ONOLIKO BLIZU
KOLIKO" I KLAUZULE "SIGURNA LUKA" I
"SIGURAN VEZ" U CHARTER-PARTIJAMA

/Le Clause "aussi près que" et les clauses
de "safe port" et de "safe berth"
dans les chartes-parties/

Dir.mar.1960.II str.145-161

Prva obveza koja tereti brodaru u brodarskom ugovoru tj. da stavi brod na raspolaganje naručitelju u luci ili na mjestu koje je ovaj odredio, često se u praksi sukobljuje s poteškoćama koje ju otežavaju, ili čak čine njeno izvršenje nemogućim. Brod može naime na tako odredjenome mjestu doći u opasnost ili pretrpjeti avarije. Zbog toga, da se predusretnu inače neizbježni sporovi, i da se točno odredi odgovornost za takve slučajeve, uobičajilo se stavljati u ugovore /charter-partije/ klauzule, koje ograničavaju izbor naručitelju, i omogućuju brodaru da izbjegne zahtjevima koji bi stavljali brod u opasnost, a takodjer da dodje do naknade štete radi toga što je naručitelj označio luku ili sidrište "koje nije sigurno". Autor u svom članku raspravlja o trima klauzulama koje se vrlo često u tu svrhu stavljaju u charter-partije /"onoliko blizu koliko", "sigurna luka" i "siguran vez"/.

Prvi dio članka odnosi se na klauzulu "onoliko blizu koliko" /"aussi près que"/, kojom si brodar - koji često puta ne raspolaže točnim podacima o mogućnosti pristupa mjestu označenom od naručitelja - zadržava pravo da ne ide u tu luku ako njegov brod u nju ne može ući sa sigurnošću. Postavlja se pitanje pod kojim se uvjetima i ograničenjima brodar može osloboditi obveze da brod dovede u odredjenu luku, odnosno kad može dovesti brod u tu luku na opasnost naručitelja. Postoje dva gledišta,

jedno po kojem klauzula djeluje samo u slučaju više sile, i drugo po kojem se klauzula primjenjuje i na događaje i činjenice koje su se mogle predvidjeti u času zaključenja ugovora. Autor izlaže praksu nekoliko prava /francuskog, engleskog, nizozemskog/, a sam smatra da događaj koji predstavlja zapreku ulaska broda u luku ne mora imati karakter više sile. Nema pak sumnje da se brodar, ako je zapreka koja sprečava brod da udje u luku mogla biti poznata u času zaključenja ugovora, ne će moći pozivati na tu klauzulu, jer on poznaje osobine svog broda i dužan je prethodno se obavijestiti o važnim okolnostima, ako je to moguće.

Ako se pak radi o privremenoj zapreci, autor misli da je razumno stajalište zauzela jedna arbitražna odluka /arbitri Ripert, Aicard, Dor/, koju i citira, i koja smatra da klauzula može doći do primjene samo ako bi zakašnjenje koje bi pretrpio brod, čekajući da zapreke nestane, bilo tako veliko da ga stranke nisu mogle predvidjeti u času zaključenja ugovora.

U drugom dijelu članka raspravlja se o klauzulama "sigurna luka" i "siguran vez" /"safe port" i "safe berth"/. Sloboda izbora luke ili sidrišta koju ima naručitelj ograničena je dužnošću da izabere samo sigurnu luku, tj. onu u kojoj će se konkretni brod nalaziti u sigurnosti. Autor konstatira da francuska praksa, po njegovu znanju, nije dala značajnih rješenja koje bi se odnosile na ove dvije klauzule, te radi toga izlaže uglavnom stajalište anglosaske judikature, koje bi se moglo sumirati u slijedećem:

1/ Pod "lukama" ne treba smatrati samo mjesta koja po svojim tehničkim osobinama mogu biti smatrana lukama, nego sva mjesta na kojima brodovi običavaju boraviti i krcati, odnosno iskrcavati robu.

2/ Luka treba da bude "fizički sigurna". Putevi pristupa treba da takodjer budu sigurni, tj. da brod može ući i izići s punim teretom bez opasnosti. Brod ne smije doći u situaciju da se zbog lošeg vremena nadje u neprilici. Luka treba da bude sigurna za brod odredjen u ugovoru. Privremena opasnost nije razlog da se luka označi kao nesigurna.

3/ Luka treba da bude "politički sigurna". Ona nije u tom smislu sigurna ako npr. nakon potpisa charter-partije izbi- je revolucija u zemlji luke odredišta, ili ako zemlja, čiju držav- nu pripadnost ima brod, udje u rat s zemljom luke u koju brod tre- ba da ide.

4/ Zapovjednik, koji primi naredbu da plovi u luku za koju zna da je notorno "nesigurna", mora odbiti da to učini, i tražiti od naručitelja da odredi drugu luku, inače ovaj neće biti odgovoran za eventualno nastalu štetu.

5/ Kad kapetan uplovi u odredjenu luku, pošto su ga naručitelji i lučke vlasti uvjerili da je luka sigurna, brodar će imati pravo na naknadu štete koja se dogodi brodu dok se tamo na- lazi.

Čitav članak, a naročito analiza rješidaba koje autor daje u dijelu koji raspravlja o klauzulama "sigurna luka" i "siguran vez", i u dijelu o klauzuli "onoliko blizu koliko" vrijeđan su prilog doktrini.

Ž.M.

Lafage G.H.: DOKAZ KRIVNJE U "IZUZETNIM SLUČAJEVIMA" NABROJENIMA U Čl.4, St.2 BRUXELLESKE MEDJUNARODNE KONVENCIJE OD 25.VIII 1924. /La preuve de la faute dans les "cas exceptés" énumérés à l'article 4, paragraphe 2 de la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924/, DMF 1961, 150, str.324-332.

Pisac ukazuje na to, da je Francuska ratificirala Konvenciju o teretnici od 1924., a da nije rezervirala mogućnost dokazivanja krivnje broдача za izuzete slučajeve iz čl.4, st.2 Konvencije, iako je u internom zakonu o prijevozu robe morem od 2.IV 1936. dopustila dokazivanje krivnje broдача u tim slučajevima. Odatle pisac izvodi, upirući se na mišljenja G.Riperta, P. Chauveau-a, a pobijajući suprotno mišljenje Bertrand de la Grassière-a, da francuski sudovi ne bi mogli dopustiti u slučajevima u kojima dolazi do primjene Konvencija, a ne interni zakon od 2.IV 1936., dokaz krivnje brođareve za nastupanje izuzetnih slučajeva iz čl.4, st.2. On dopušta da bi francuski sudovi možda takvo stajalište mogli zauzeti kad bi Konvencija bila uzakonjena u Francuskoj jednostavnim usvajanjem njenog teksta, jer bi se onda ovaj morao tumačiti u jedinstvu pravnog sistema. Medjutim ovako kako je Konvencija proglašena ona dolazi do primjene isključivo na medjunarodne odnose, i zbog toga, budući da nema odgovarajuće rezerve, ne može biti dokaza krivnje brođareve za izuzetne slučajeve, a ni o njegovoj krivnji da je do izuzetnog slučaja došlo /npr. do pomorske nezgode radi toga što brođar nije poštivao meteorološku najavu nevremena/, ukoliko se radi o krivnji za postupak koji je tekao usporedo ili prethodio izuzetnom slučaju. Medjutim sama činjenica da je došlo do nerazboritog, skretanja s puta, zbog odredbe st.4 čl.4 Konvencije prebacit će na brođara krivnju za izuzetni slučaj do kojega ne bi došlo bez skretanja s puta. Isto tako će se moći dokazivati i krivnja za postupke koji su slijedili iza izuzetnog slučaja /npr. dužna pažnja za postupak s teretom iza brođoloma, ili nakon štrajka/. Svakako će brođar uvijek odgovarati za sposobnost brođa za plovidbu prije putovanja i za sve posljedice povrede te svoje dužnosti, pa ma se one očitovale u obliku izuzetnog slučaja do kojeg bez te sposobnosti za plovidbu ne bi došlo. Ali uvijek se radi o dokazivanju velike ili male nepažnje, jer dolus po pravilu "fraus omnia corrumpit" prekida vezu s ugovornim odnosom, i prema tome je uvijek moguće dokazivanje dolusa brođara.

E.P.