

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 brođara za izuzete slućajeve iz čl.4, st.2 Konvencije, iako je u internom zakonu o prijevozu robe morem od 2.IV 1936. dopustila dokazivanje krivnje brođara u tim slućajevima. 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 slućajevima u kojima dolazi do primjene Konvencija, a ne interni zakon od 2.IV 1936., dokaz krivnje brođareve za nastupanje izuzetnih slućajeva 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 tumaćiti 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 slućajeve, a ni o njegovoj krivnji da je do izuzetnog slućaja došlo /npr. do pomorske nezgode radi toga što brođar nije poštivao metereološku najavu nevremena/, ukoliko se radi o krivnji za postupak koji je tekao uspoređo ili prethodio izuzetnom slućaju. 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 slućaj do kojega ne bi došlo bez skretanja s puta. Isto tako će se moći dokazivati i krivnja za postupke koji su slijedili iza izuzetnog slućaja /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 slućaja 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.