

pitanje. Propisi o unutrašnjom prijevozima u tom pogledu daleko su iscrpniji. Radi se većinom o normama kojima se reguliraju modaliteti izvršenja ugovora. Takve eventualne praznine će se, po svojoj prilici, u praksi, a na teritoriju SSSR-a, rješavati primjenom propisa o unutrašnjim prijevozima. Kao karakterističnu okolnost treba navesti i to da se zakonik samo na nekoliko mjesta poziva na ugovorne odredbe stranaka. Za provedbu svojih propisa zakonik se poziva na odredbe Generalne direkcije.

B.J.

### PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

G.H.Lafage: KOMERCIJALNA I NAUTIČKA  
KRIVNJA /Faute commerciale et faute  
nautique/, DMF 1963, 104-111

Pisac polazi od odlučne važnosti koju ima razlikovanje komercijalne od nautičke krivnje obzirom na brodarovu odgovornost po francuskom internom zakonu od 1936, i po Konvenciji o teretnici od 1924. Kod toga konstatira da nema problema kad se radi o greškama počinjenima u plovidbi ili u upravi brodom, koje se odnose na održavanje i sigurnost broda bez obzira na teret, jer se tada radi o nautičkoj krivnji, a da isto tako nema problema ni onda kad se radi o greškama u brizi o teretu i njegovoj kondiciji koja nema veze s plovnošću broda /tenue du navire à la mer/, jer se tada radi o komercijalnoj krivnji. Poteškoće nastaju onda kad jedna greška ima svoj nautički i komercijalni vid. Rješenje poteškoće našla je jedna rješidba francuske kasacije u objektivnom kriteriju, tj. u tome što je trebalo biti izvedeno /in concreto je umjesto nautičkog manevra punjenja balasta izvršeno poplavljenje skladišta/ i odbila priznati u takvom slučaju nautičku krivnju. Međutim druge rješidbe /napose Apelacije u Aixu/ slijede subjektivni kriterij, pa smatraju da se radi o nautičkoj krivnji svaki puta kad je operacija o kojoj se radilo imala nautičku svrhu. Pisac smatra da je kriterij cilja čina logičan i lagan, ali on je nesiguran obzirom na one nepažnje kod kojih čin nije imao nikakav konkretan cilj. Kasacija je u jednoj rješidbi iz 1942. stala na stajalište /u sporu u kojem se radilo o tome da je brod zaboravio zatvoriti skladišna vrata, pa je kroz njih tokom putovanja prodrta voda u skladište/ da se ne smije voditi računa zato da se kvalificira greška o stvarnim posljedicama koje je imala, nego samo o njenoj vlastitoj prirodi /a in concreto zatvaranje vrata skladišta je mjera koja se tiče sigurnosti broda/. Dalje pitanje koje se postavlja jest pitanje transformacije krivnja, a na prvome mjestu da li trgovačke krivnja može postati nautičkom krivnjom? Kasacija je uzela da komercijalna krivnja zbog lošeg slaganja tereta postaje nautičkom krivnjom time što je zbog lošeg slaganja došlo do povrede trupa broda i ulaska vode u jedno

od skladišta. Protiv toga stajališta ustao je prof. Juglart u jednoj bilješci uz odnosnu kasacionu presudu, ali su tu presudu slijedile i druge, prvostepene presude. Pisac smatra da nautička greška nikada ne može postati komercijalnom, makar ona prouzročila štetu na teretu, ali da pogreška u slaganju, koja je, - prema redakcijskoj historiji Konvencije o teretnici od 1924. i francuskog zakona od 1936., - komercijalna greška, i za nju prema tome snosi odgovornost brodar, može postati nautičkom greškom, ako ugrozi stabilitet broda. U tom slučaju moraju se razlikovati štete koje potječu od komercijalne greške /razbijanje tereta/ od nautičkih nezgoda /nagibom broda odleti teret s palube/, jer će brodar odgovarati za štetu radi komercijalne greške, ali neće odgovarati za štetu koja je nastala od nautičke pogreške.

Medjutim postoje greške koje su mješovite prirode, jer same po sebi mogu dovesti u opasnost i brod i teret /npr. slabi poklopci na grotlima kroz koje može prodrijeti voda koja ošteti samo teret, ili pak ako su oni sasvim slabi, voda u tolikoj količini ulazi da se brod mora skloniti u najbližu luku/. Kod ovih grešaka judikatura pokazuje tendenciju da ih kvalificira kao nautičke kad je od njih više u opasnosti sigurnost broda, a kao komercijalne onda kad preteže štete na teretu. Pisac zaključuje svoj rad nalazeći da su ovi kriteriji za nautičku grešku: 1/ priroda događaja, 2/ svrha radi koje je čin, koji joj je bio povod, izvršen, ili vrsta djelatnosti u koju se čin uvrštava, i 3/ u nautičkom karakteru posljedice koje su nastale iz mješovitih grešaka. U tom posljednjem slučaju brodarova neodgovornost može se primijeniti samo na štete na teretu koje se mogu pripisati nautičkoj grešci, a ne onima koje izravno ili isključivo slijede iz komercijalne greške.

Ovaj rad je zanimljiv i s gledišta našega Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova od 1959., koji u st.3, čl.53 određuje da brodar ne odgovara za štetu nastalu zbog radnja i propusta osoba kojima se u svom poslovanju služi u "plovidbi i rukovanju brodom". Ova odredba preuzeta je iz sl.a/, st.2, čl.4 Konvencije o teretnici od 1924.

E.P.

Jacques Villeneau: ABANDON POMORSKIH  
PODRTINA /L'abandon des épaves mari-  
time/; DMF 1963, 259-266

Pisac najprije konstatira da je judikatura Državnog savjeta otklanjala da dopusti abandon podrtina u slučaju nastanka potraživanja države za uklanjanje podrtina i to stoga što je, dođuše, novelirani čl.216 franc.trg.zak. /koji u noveliranom obliku još kod nas vrijedi kao preвно pravilo/ dopuštao abandon broda i za štete nanesene lučkim postrojenjima kao i za svaku