

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 mora-ju 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

naknadu štete, ali nije govorio o podrtinama. Teorija se kritički odnosila prema takvoj judikaturi, ali Državni savjet je štiti-
tio interese državnog budžeta i nije htio tumačiti novelirano
čl.216 trg.zak. u duhu u kojemu je novelu od 1885. zakonodavac
donio. Uredba od 26.XII 1961. o režimu pomorskih podrtina /koja
je stupila na snagu 12.I 1963./ postavlja dva uvjeta za pojam
podrtine: da se radi o pomorskom brodu koji je nesposoban za plo-
vidbu, i da je on napušten od posade. Vlasnik podrtine ovlašten
je na abandon podrtine za troškove dizanja podrtine, ako je di-
zanje izvršila Pomorska uprava /"administration de l'Inscription
maritime"/, u slučaju da se radilo o podrtini koja sprječava
plovību ili ribolov, ili se radilo o hitnoj potrebi, ili o
općem interesu; ili od Uprave puteva, pomorskog odsjeka /"admi-
nistration des Ponts et Chaussées, service maritime"/, ako pod-
rtina stvara teškoće u luci, ulasku u luku, u prolazu ili u
sidrištu. Pisac ističe da će po ovoj Uredbi abandon biti moguć
onda kad se radi o podrtini prema definiciji iz Uredbe, ali kako
se Uredba ne poziva na čl.216 trg.zak., moći će doći do abandona
i onda kad se radi o djelu samoga vlasnika, budući da više
nema uvjeta iz trg.zak. za abandon. Pisac kritizira to što se
i za napuštanje podrtine sa strane posade upotrebljava glagol
"abandonnés" kao i za sam pravni čin abandona, ali ističe da će
to vjerojatno lako biti riješeno. No kako Uredba ne govori, po-
put čl.216 trg.zak., o šteti lučkih postrojenja i o naknadi šte-
te, nastat će druge teškoće. Naime, tada kad se više ne bude
radilo o brodu nego o podrtini, neće se moći abandonirati podr-
tina za tražbine zbog oštećenja lučkih postrojenja, a isto tako
neće abandon djelovati onda kad se bude radilo o tražbinama iz
naknade štete za nemogućnost poslovanja u luci. Vlasnik podrtine
moći će abandonirati samo za troškove dizanja podrtine, a ne i
za ove druge tražbine. Pisac ističe kako i ova Uredba daje poti-
caja za nastavak doktrinarnog spora o tome da li se radi kod
abandona o osobnoj obvezi ograničenoj pravom abandona, kao što
zastupa Ripert, ili pak o stvarnoj odgovornosti /"responsabi-
lité réelle"/, kako to zastupaju Chauveau i Juglart. Konačno u
članku se ističe da je i ovo rješenje dano u Uredbi originalno,
i potcrtava partikularizam pomorskog prava koje se razvija pod
diktatom ekonomskih potreba, i zbog toga se ne obazire na apri-
orne juridičke koncepcije.

E.P.