

treba paziti po službenoj dužnosti, to je trebalo žalbu tužitelja kao neosnovanu odbiti i presuditi kao u dispozitivu (čl.356. Zakona o parničnom postupku).

V.V.

PRIKAZ KNJIGA I ČASOPISA

Emilio Pallua, POMORSKO UPOREDNO PRAVO, Rijeka 1975, str.1-220.
Izdavač Viša pomorska škola Rijeka,
Žrtava fašizma 43, cijena din.100.-

Viša pomorska škola u Rijeci razveseli nas s vremena na vrijeme kojom praktičnom i vrijednom publikacijom s područja pomorskog prava. Najnovije izdanje te škole "Pomorsko uporedno pravo" predstavlja ciklus predavanja koje je znanstveni savjetnik E. Pallua održao u nastavi III stupnja na Pravnom fakultetu u Zagrebu. Ova knjiga je primjer kako teoretska razmatranja i usporedna analiza stranih pravnih instituta mogu biti od koristi našoj sudskoj i poslovnoj praksi. Knjiga je podijeljena na četiri poglavlja od koje svako za sebe predstavlja zaokruženu cjelinu. Svako od poglavlja sadrži iscrpne bilješke koje upućuju na upotrebljenu literaturu i sudske presude i kad vidimo da ih ima 418 shvaćamo koliki je trud uložan u taj posao.

Već u samom uvodu pisac nas na pregledan način upozna je s karakteristikama anglo-američkog prava i uloge koju u tom sistemu imaju sudske rješidbe u stvaranju prava. Pri tom je ukazano na ulogu organizacije sudova i razvojni proces koji je doveo do stvaranja pojedinih instituta pomorskog prava u doktrini i u judikaturi, ali različitog u SAD i Engleskoj pa se govoreći o common law-u mora uvijek imati na umu da se radi zapravo o dva srodna prava. Iako naša pomorska praksa velikim dijelom posluje upravo sa zemljama common law-a nije dosada bilo u nas pregledne studije s toga područja izuzev skripata istog pisca za III stupanj privrednog prava (Specifični instituti angloameričkog građanskog i privrednog prava.)

U poglavlju pod naslovom "Brodovi" pisac se detaljno bavi državnom pripadnošću brodova koja se

javlja u praksi kao osnovni problem pomorskog prava, jer upravo državna pripadnost broda određuje koje se međunarodne konvencije odnose na brod, koja će se kolizijska pravila primijeniti i konačno tko će vršiti jurisdikciju nad brodom. Tu nalazimo i odgovore na pitanja koja su se javila u pripremnim radovima za Ženevske konvencije o pravu mora od 1958. U vezi s tim izlaže poteškoće koje se javljaju u pogledu imuniteta državnih trgovačkih brodova koje još nije sasvim obuhvaćeno međunarodnom unifikacijom do koje je došlo 1926. Dosljedno provodeći komparativnu analizu između instituta angloameričkog prava i kontinentalnog prava, Pallua nas uvodi u odsjeku o stvarnim pravima na brodovima na područje mortgagea i lienova odnosno hipoteke i privilegija na brodu kako su obrađeni u konvencijama od 1926. i 1967. Nepotrebno je isticati kako upravo kreditiranje pomorske privrede potpuno zavisi o ovim institutima.

Poglavlje pod nazivom "Brodovlasnik" obrađuje institut ograničene odgovornosti brodovlasnika koje će, nadajmo se, ratifikacijom Konvencije od 1957. uskoro postati naše pozitivno pravo. Pallua međutim detaljno izlaže sve modalitete ograničenja odgovornosti kako se javljaju u pojedinim državama. U posebnom odsjeku prikazana su posebna ograničenja odgovornosti u slučaju nuklearne štete (Konvencija od 1962) i u slučaju zagađenja naftom (Konvencija od 1969) u kojem su istaknuti specifični sistemi odgovornosti za te posebne kategorije šteta.

Dalje poglavlje o "Specifičnim obveznim odnosima" sastoji se iz tri dijela: u prvom, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Pallua daje detaljnu analizu Haških pravila i prateće međunarodne unifikacije zaključujući da sudbina ugovora i odgovornosti koja iz njih nastaje su upravo zbog fragmentarnosti unifikacijskih rješenja još danas uvijek izvrgnuta aleatornosti slučajnog ili namjernog izbora foruma. U drugom, o sudaru, pisac ističe da nakon Konvencije od 1910. pa sve do danas su još uvijek kao nerješena pitanja utvrđjivanje načela prema kojima se dosudjuje naknada štete i izvršnost stranih, napose arbitražnih presuda u inozemstvu. Konačno, u trećem dijelu, o spasavanju i pružanju pomoći na moru, Pallua nakon iscrpne analize pokazuje kako je na tom području u svim osnovnim načelima postignuta unifikacija, a još uvijek su nerješena ona pitanja koja se tiču razdiobe nagrade između osoba u pomorskom pothvatu.

No pisac pri tome s pravom zaključuje da je teško zamislivo da ta pitanja budu uopće riješena budući da se tiču unutarnjeg poretka osoba na brodu.

U zaključnom poglavlju pisac nastoji nadopuniti rukopis (koji je predan još u rujnu 1970!), pa izlaže novonastalu situaciju na području unifikacije pomorskog prava, gdje je težište organizacijske strukture prešlo na IMCO, UNCITRAL i UNCTAD. Ukratko su analizirane i nedavno zaključene konvencije o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnog materijala (1971), o osnivanju međunarodnog kompenzacionog fonda za zagađenje od nafte (1971) i o prijevozu putnika i prtljage morem (1974). Završavajući svoju knjigu Pallua nas upozorava na promjene koje će se uskoro dogoditi s obzirom na predstojeću reviziju Konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova od 1957. i Konvencije o teretnici (Haških pravila) od 1924.

Na kraju još samo tri primjedbe. Na žalost knjiga nije podvrgnuta konačnoj reviziji pa sadržava dosta nepotrebnih stamparskih pogrešaka. Knjige nema u našim knjižarama a neće je ni biti, jer Viša pomorska škola to izdaje za svoje školske potrebe pa ju je potrebno izravno od nje naručiti. Konačno, knjiga predstavlja materijal predviđen za III stupanj, pa je nije moguće na svim mjestima potpuno razumjeti, bez odredjenih stručnih predznanja. No to je i bila svrha ove publikacije da mladjim generacijama znanstvenih radnika bude putokaz u daljem istraživanju.

V.F.