

манског јавног права. На основу брижљиво прибрране и одабране грађе, писац је пратио историјски развој ових установа од почетка VII века па даље. Он је успео да расветли њихов постанак, успон и опадање и да утврди чиниоце који су током времена на то деловали.

Халифе су у почетку долазиле на власт избором и признањем заједнице. Они су тада оличавали јединство државне заједнице и власти. То је било за прве четворице халифа до године 661. После тога на овај положај долазило се присвајањем власти и наслеђем, али се ипак све до половине VIII века, одржало јединство државе. Тада се држава цепа на Источно царство са седиштем у Багдаду и Западно царство са седиштем у Кордови.

Халифе у Багдаду успеле су да за извесно време у својим рукама одрже јединство духовне и световне власти. Они су по узору на византиске и персиске владаоце били апсолутни господари. То је нарочито дошло до изражаја за време владавине халифе Харун ал-Рашида. Међутим, већ од IX века почиње опадати политичка моћ халифе. Високи војни и дворски службеници, преузимају постепено у своје руке световну власт. Халифе постају играчке у њиховим рукама и долазе на свој положај по њиховој вољи и њиховом избору. Уместо халифе световну власт вођи емир улумера, шеф кога бирају војни и дворски службеници. Из ове установе развија се султанат, једна врста световног поглавара коме је подређен халифа као духовни поглавар. Дакле, ту наступа цепање духовне и световне власти. Оне и даље постоје једна поред друге, али је духовна подређена световној власти.

Писац овде лепо очачава сукоб права и факта и победу факта над правом. Уједно износи и настојање да се у начелима шеријата нађу ослонац и докази за правно оправдање створеног стања. Писац је ове сложене проблеме поставио јасно и образложио их убедљивим доказима и сигурним чињеницама. Његово дело може корисно послужити онима који изучавају општу историју, а посебно историју наших народа под турском владавином.

М. Беговић

Jasper Ridley: *THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY LAND, SEA AND AIR*, London, 1957, Shaw & Sons Ltd., XLVIII + 245 pp.

У првом делу књиге реч је о праву које регулише превоз копненим путевима, под којим аутор подразумева превоз друмом, железницом и унутрашњим воденим путевима. Овај последњи, иако има доста елемената права које регулише поморски превоз, много је више везан са правним правилима о превозу робе копном. Превоз унутрашњим воденим путевима аутор излаже прилично укратко, напомињући да се ситуације у овој врсти саобраћаја решавају на основу одредаба закона и *common law*-а о копненом и поморском превозу.

У Енглеској је друмски превоз робе још увек у највећој мери регулисан нормама *common law*-а, док је, напротив, превоз железницом сав обухваћен писаним законским прописима (*statutes*) и стандардним условима донетим у оквиру овлашћења закона о железничком превозу.

У Енглеској се разликују јавни и приватни превозиоци. Између осталог, јавни превозилац дужан је да превози робу за свакога, осим у случајевима кад је овлашћен да превоз одбије. Приватни превозилац нема овакву обавезу. Јавни превозилац, поред тога, одговоран је за све штете или губитке робе у току превоза, осим у пет изричито набројаних случајева и зато има и карактер осигураватеља робе. Приватни превозилац, напротив, одговара једино у случају ако штете или губици настану услед његовог нехата.

Прелазећи на уговор о превозу, аутор резимноа правну ситуацију која настаје уколико јавни превозилац не закључи такав уговор. Према правилима *common law*-а не сматра се да јавни превозилац вођи превоз на основу једног претпостављеног уговора, већ на основу обичаја који влада у превозилачкој

струи. У том случају одговорност превозиоца за штете, губитке или закашњење при превозу најпре је општа грађанска одговорност власнику робе (*liability in tort*). Ако приватни превозилац не закључи уговор о превозу, претпоставља се као да уговор постоји, но питање ко је друга уговорна страна је увек фактичко питање сваког појединог случаја.

Аутор наводи случајеве у којима је јавни превозилац овлашћен да одбије превоз. Између осталог, он није дужан да превози робу кроз крај изложен побуну или метежу, затим тзв. опасне ствари подобне да оштете лица или возило превозиоца, робу која није добро спакована или је неподобна да се превози. Осим тога није дужан да обезбеди специјално превозно средство, ван редовно уобичајених, те и такав захтев може одбити, итд.

Пошто се осврнуо на одговорност превозиоца у случајевима одступања од уговорене или уобичајене маршруте превоза, одговорност превозиоца као складиштара и на заустављање робе *in transitu*, аутор говори и о другим правима превозиоца на роби коју превози као гаранцију за дужну возарину. Занимљиво је да, према правилима *common law*-а, превозилац, ипак, нема право задржавања робе ради наплате заосталих превозних трошкова који се не односе на задржану већ на раније превезену робу. Као и сва друга питања и ово се може регулисати уговором између странака на тај начин што се превозиоцу признаје тзв. опште право залог не само на роби коју у конкретном случају превози, већ и на свим другим својим потраживањима у односу на власника односно пошљачицу робе.

На крају дела о друмском саобраћају аутор укратко приказује закон о превозницима из 1830 који је и данас на снази. Законом се углавном регулишу питања ограничења одговорности јавног превозиоца (*common carrier*), посебно у случајевима кад пошљачац није означио вредност робе. Закон се не односи на приватне превозиоце нити на поморски превоз.

Превоз робе железницом регулисан је углавном законом о железницама из 1921 и стандардним условима за превоз робе железницом. Законом о транспорту из 1947 којим је извршена национализација британских железница нису углавном измењени услови превоза.

Говорећи о систему одговорности у превозу железницом аутор констатује да је она готово идентичне природе са одговорношћу у друмском транспорту. Тако је железнички превозилац ослобођен одговорности за штету, погрешну испоруку или губитак робе коју превози, уколико докаже да су штетне последице наступиле услед више силе, акта „крађевих непријатеља“, наредба владе, иманентних својстава робе, случајне пропасти, која подразумева ватру или експлозију, итд. Превозилац неће бити одговоран такође за насталу штету ако је она последица акта или пропуста пошљачаца, односно власника робе дате на превоз.

Ограничења одговорности железничког превозиоца, установљена поменутиим стандардним условима за превоз иду, међутим, и даље с тим што превозилац никуом случају не одговара за евентуални губитак тржишта изазван нормалним превозом нити за посредне и тзв. последичне штете. Стандардним условима дато је и железничком превозиоцу право поидржаја, односно опште право залог на роби коју превози, а у одређеним случајевима и право продаје робе — уколико дужник на време не исплати цену превоза. Превозилац је том приликом дужан да постигне уобичајену цену на тржишту (уз изузетке кад је реч о лако кварљивој роби и сл.).

Британски закон о железницама одређује да се стандардни услови неће примењивати у случају кад се превоз робе железницом обавља на основу посебног писменог уговора између странака. Међутим, и ови посебни уговори морају бити у складу с одредбама закона о железничком и каналском саобраћају (из 1854), према којима је сваки уговор којим железничка компанија ограничава своју одговорност ништав уколико није писмено састављен и потписан и уколико истовремено није „праведан и разуман“.

У другом делу књиге реч је о поморском превозу. Од 1925 највећи број уговора о поморском превозу, чија је лука укрцаја једна од енглеских лука, регулише се према Хашким правилима, које се налазе у Бриселској конвенцији и којима је дата законска снага у Великој Британији кроз закон о поморском превозу робе од 1924. Хашка правила се, у ствари, налазе текстуално инкорпорисана и у многим уговорима о поморском превозу код којих се укрцајна лука не налази у Великој Британији, тако да се и ти уговори регулишу према енглеском праву.

Према гледишту енглеских правника поморски превозиоци и превозиоци на унутрашњим воденим путевима могу се поделити на три категорије: јавни превозиоци (*common carriers*) који се у погледу тог својства изједначају с професионалним превозиоцима у сувоземном саобраћају, и који су дужни да под једнаким условима врше јавни превоз робе; посебна категорија јавних превозиоца (*public carriers*) који су овлашћени да одбију превоз, тј. нису дужни да примају сваку робу која им се преда на превоз, — но кад робу прихвате у свему су одговорни као јавни превозиоци (прве категорије). Најзад, у трећу категорију спадају лица која се не баве превозом као редовном професијом већ спорадично врше превоз, као и лица која врше превоз само за једног клијента. Ова категорија је у истом положају као и приватни превозиоци робе копненим путевима.

Писац износи правила о одговорности поморског превозиоца, о њеном ограничењу, о одговорности за нехат, о дужности да гарантује пловидбеност брода, тј. способност да плови и прими терет, итд. Посебне делове писац је посветио коносману и свим његовим својствима према енглеском праву, а затим узансама утовара, истовара, испоруке примаоцу, правима залоте на терету уколико не дође до исплате возарине, итд.

Аутор констатује да је и по енглеском праву поморски превозиоца у истој мери одговоран за закашњење као и превозиоца сувоземним путевима, дакле, одговара само ако робу не преда у границама нормалног рока за превоз услед свог нехата, уколико не постоји посебан уговор којим би се установила појачана одговорност и за закашњење краће од оног које се обично толерира. И право превозиоца у поморском превозу да заустави превоз робе у случају инсолвентности пошиљаоца је, углавном, регулисано истим правним правилима као и у сувоземном превозу. Ствар се, ипак, компликује у поморском превозу услед постојања коносмана.

У одсуству посебне клаузуле која би стипулисала обрнуто, претпоставља се да је поморски превозиоца дужан да робу превезе једним бродом, тј. он нема право претовара робе у други пловни објект, с обзиром на повећану опасност губитка робе приликом поморског претовара. Тиме се ове одредбе у поморском превозу разликују од сличних у сувоземном превозу.

Последњи део књиге посвећен је превозу робе ваздушним путем. Уколико се превоз врши на основу правила *common law*-а (што је у мањем броју случајева), ваздушни превозиоца одговоран је у свему као и сувоземни приватни превозиоца у друмском саобраћају, — тј. за нехат а под условима и ограничењима наведеним у конкретном уговору о превозу. У ваздушном превозу не постоји апсолутна претпоставка обавезе превозиоца да ваздухоплов оспособи за лет, већ је превозиоца једино дужан да предузме „разумно потребне мере“ за то оспособљавање, те је одговоран само за доказан нехат.

Законом о ваздушном превозу из 1932 инкорпорисана је Варшавска конвенција (која на међународном плану регулише овај превоз) у енглеско законодавство, те аутор углавном описује њене главне принципе, наводећи да по јединим специфичним спооним питањима из конвенције у Британији нема неке нарочите судске праксе. Прописи конвенције, иначе, примењују се на међународни превоз робе ваздушним путем, као и превоз путника и њиховог пртљага. Конвенција се примењује како на комерцијални тако и на бесплатни превоз који врше ваздухопловна предузећа.

Године 1952 донета је посебна уредба о тзв. немеђународном ваздушном превозу, а на основу овлашћења садржаних у закону из 1932. Њена правила поимењују се на унутрашњи ваздушни превоз, уз одређене изузетке.

С обзиром на специфични положај Велике Британије, њених посела као и других чланица Комонвелта, аутор на крају разматра и нека питања примене Варшавске конвенције на превоз робе у случајевима кад је тешко одлучити о карактеру превоза.

Прва особина која пада у очи при читању ове, по претензијама, скромне књиге јесте њега концизност која, међутим, никако није утицала негативно на излагање једне, иначе, по обиму широке материје. Уважавајући чињеницу да живимо у једном свету у коме је воеме сваким даном све више скупо, аутор је успео да на страницама своје књиге сажме и практично изложи најважније аспекте правних решења превоза на суву, мору и у ваздуху, и да их пружи у облику који је, истовремено, погодан за правника—практичара, за студента права а и за дубље студије. Самим тим својим особинама књига — иако говори искључиво о енглеском праву — прелази по значају границе земље за коју је писана и представља вредан допринос и правнику који се бави упоредним правом.

(Из Института за упоредно право)

*Ђурица Крстић*