

ПРИКАЗИ

Проф. др Миодраг Трајковић, ПОМОРСКО ПРАВО, Београд 1977, Службени лист СФРЈ, стр. 270.

Свака правна монографија уопћеног наслова у себи има увијек нешто и од теоретске расправе и од законског коментара и од школског уџбеника. То јест: чини се да нема правног дјела у којем нема нечега теоретског, практичног и поучног. Истина, једног састојка може бити више него другог и трећег, наиме у појединој књизи може тежиште бити више у поучи него у теорији или пак практичној анализи, али је готово немогуће наћи књигу која неби имала у себи у одређеној мјери та три елемента. Писци теоретизирају да би поучили, или поучавају да би теоретизирали или пак износе практичне примјере у облику теоретских засада и предавачких поука.

„Поморско право“ београдског професора Миодрага Трајковића које се нашло на књижарским полицама свега неколико мјесеци иза проглашења Закона о поморској и унутрашњој пловидби, а готово пола године прије његовог ступања на снагу (1. I 1978) замишљено је у првом реду као уџбеник. Та књига треба студентима олакшати приступ тој специфичној грани права о којој се много говори, а заправо мало зна. Јер иако стоји тврдња да је Југославија земља поморске оријентације, која као једна од ријетких у свијету има и своју Поморску енциклопедију, досада је управо на подручју систематске уџбеничке обраде постојала велика празнина (уз изузетак дјела проф. Цигоја на словеначком језичном подручју). Један од разлога за такву ситуацију ваља тражити у чињеници да је посао на доношењу Закона о поморској и унутрашњој пловидби трајао готово једну деценију.

Професор Трајковић, који је као члан комисија за кодификацију поморског и зракопловног права био непосредно укључен у законодавну активност на том подручју, спознао је као дугогодишњи наставник какве ће неприлике имати студенти и правници — почетници кад се сретну са законом од 1046 чланова. Зато је држећи се оне старе узречице, да двоструко даје тко брзо даје, изабрао најбитније поморске институте и изложио их на јасан и прегледан начин, изостављајући или оне који су од мање важности (тако нпр. прописе о лукама и пристаништима, о посади брода, о поморском агенту, о нуклеарном броду), као и оне институте који ће бити предметом посебног изучавања других грана права (Нпр. процесне прописе, одредбе о пловидбеном осигурању, о мјеродавном праву и казнене одредбе).

Премда је аутор дао књизи наслов „Поморско право” он мјестично у њој, слиједећи Закон, обрађује и институте унутрашње пловидбе. Такав приступ је врло користан, јер наводећи поједине међународне споразуме цитира и конвенције ријечног права, тако омогућује и студенту и практичару да пронађе извор потребних информација.

Но Трајковић у свом дјелу само на једном мјесту спомиње „право мора” (стр. 16) тврдеће да је то „засебна дисциплина или саставни део међународног јавног права”. Треба споменути да су у првобитном Нацрту закона о поморској и унутрашњој пловидби биле обухваћене одредбе Закона о обалном мору, вањском морском појасу и епиконтиненталном појасу Југославије (дословно преузете из Сл. листа 22/65) које се оснивају на четири Женевске конвенције о праву мора 1958. Како је, међутим, непосредно пред доношење нашег новог поморског закона у оквиру III Конференције УН о праву мора дошло до знатних одступања од начела Женевских конвенција (а чему је знатно придонијела и југословенска делегација заједно с другим несврстаним земљама) то је у законодавној комисији одлучено да се оставе на снази досадашњи интерни прописи о тој материји, али да се не уносе у нови Закон. Такође је постигнут споразум о томе да када начела будућег новог поретка на мору буду прихваћена у новом међународном документу, да се Новелом уврсте у нови Закон. Можда је аутор, који је и сам судјеловао у тим законодавним расправама требало у једној биљешци да упозори читаоце о разлозима зашто „право мора” није нашло мјеста у новом поморском праву. Будући да таквог објашњења нема, можемо закључити да се Трајковић приклања оном дијелу наше теорије које заступа дуалистичко стајалиште у тој материји.

Трајковића теоретичара и зналаца упоредног поморског права можда најбоље препознајемо у дијелу који говори о стварним правима на броду. Тако у одсјечцима о сусвојини и заједничкој својини на броду (дакле, материји која није ријешена савезним законом), даје рјешења која могу бити путоказ нашим републичким и покрајинским законима. Код стварних права на туђој ствари аутор се опредељује за уобичајене термине у међународном поморском праву — хипотека и привилегији, истичући да је наш законодавац водећи рачуна о специфичностима нашег друштвеног система прихватио нове појмове: уговорно и законско заложно право, али не наводећи разлога за то.

Југословенско поморско право има своју специфичну систематику уговора о искориштавању поморских бродова коју су наши теоретичари створили још 50-тих година, а на темељу које је израђен Закон о уговорима о искориштавању поморских бродова (Сл. л. 25/59), а који је готово у цијелости преузет у наш нови Закон. Према тој систематици постоји дводиоба на уговоре о поморском пловидбеном послу (уговоре о дјелу) и уговоре о закупу (тј. уговоре о упорабној погодби). Трајковић правилно оцјењује да је тежиште привредног искориштавања на уговорима о поморском пловидбеном послу тј. возарским и бродарским уговорима па их у књизи детаљно анализира. Управо та обрада заузима претежни дио књиге. Међутим, правна нарав уговора о закупу (*locatio navis*) таква

је да ју је често у пракси врло тешко разликовати од бродарског уговора на вријеме цијелим бродом. Наиме ако се даје у закуп брод без посаде редовито је ријеч о упорабној погодби, али ако је посада на броду поставља се питање да ли је и то закуп или пак уговор о дјелу. Једну од дањих потешкоћа разликовања представља употреба генеричног израза „Time charter” или само „чартер” за обе врсти уговора. Под тим називом крију се, с једне стране, бродарски уговор на вријеме, а, с друге стране, два облика уговора о закупу брода, од којих један предавиба предају закупцу само трупа и опреме брода без посада (тзв. „Bare Boat Charter”) а други предају брода заједно са заповједником и посадом (тзв. „Charter by Demise”). Међутим, смисао основне подјеле нашег Закона је у томе што се код закупа мијења одговорна особа тј. носилац пловидбеног потхвата — бродар, док код бродарског уговора то није случај. Схваћајући те потешкоће наш законодавац у чл. 670. поставља пресумпцију према којој се у дилеми сматра да је реч о бродарском уговору. Чини се да се Трајковић теоретичар не слаже у бити с том систематиком, придружујући се оном дијелу наше теорије која ју сматра одвише артифицијелном, па уговору о закупу посвећује у својој књизи свега десетак редака (на стр. 50). Ипак смо мишљења да је том уговору ваљало посветити нешто више простора, како би се ученицима указало на разлике између различитих уговора који се јављају под истим називом — чартер.

Поморско право је једина грана саобраћајног права (уз изузетак одредаба зрачног права, али само за штете трећима на земљи), која познаје двије врсти ограничења одговорности: 1) уговорно ограничење (по јединици терета или по путнику), 2) глобално ограничење одговорности везано за тонажу брода. Трајковић теоретичар је код излагања ових института потиснуо Трајковића педагога, јер обрађујући их паралелно (ст. 132 и стр. 159) он претпоставља познавање основних разлика између те двије врсте одговорности. Наиме, глобално ограничење одговорности јест додуше „факултативног карактера”, али се оно примењује само код изванредно великих штета (најчешће у случају поморских катастрофа) када се бродар оснивањем Фонда ограничене одговорности штити од извршења на својој осталој копненој или поморској имовини. Требало је ипак управо из разлога поучавања размотрити те институте одвојено.

Код одговорности за штете од загађивања које узрокује брод излијевањем или избацивањем твари опасних и штетних за околицу (чл. 838) Трајковић је очито радио према ранијем Нацрту закона, а не према коначном тексту, јер је та одговорност фактично раније била „субјективна с претпоставком кривике”, но у коначном тексту се сада оснива на темељу објективне одговорности, дакле, одговорности без кривње. Тај пропуст, који је разумљив с обзиром на хитност писања књиге, сигурно ће аутор у каснијим издањима поправити.

Држећи се познате тезе да је повијест учитељица живота, Трајковић је поједина поглавља своје књиге попратио приказом повијесног развоја појединих института. Но таквом методом су неки институти добили више (нпр. спасавање, заједничка хаварија), а неки мање (нпр.

пријевозни уговори) повијесне надградње. Будући да се наши стари извори поморског права, које углавном налазимо сабране у статутима наших приморских градова, ослањају мање или више на тада постојеће збирке прописа медитеранског поморског простора, сматрамо да би било практичније у уводном поглављу приказати сумарно повијесни развитак нашег поморског права избјегавајући тиме нужна понављања која настају ако сваком поједином институту дадемо засебни повијесни приказ.

Трајковић се у својој најновијој књизи „Поморско право“ поновно представља као нама већ познати писац: читак, јасан и једноставан. Он читаоцу, био он почетник у струци или опробани стручњак, даје у низу прецизних биљежака, у исцрпном регистру појмова и у досад можда најобухватнијој библиографији поморског права у нас, полазну тачку изучавања те специфичне гране саобраћајног права. И зато није чудо да се наш нестор поморског права академик Брајковић нашао понуканим да „с особитом радошћу“ напише предговор тој књизи у којем међу осталим каже да су „нашем друштву потребни кадрови оспособљени да даље отварају путеве поморске оријентације наше земље, у чему ова књига даје велик подстрек и допринос“.

др Велимир Филиповић