

Časlav Pejović, *International Maritime Law and Practice: Comparative Law in Context*, Informa Law from Routledge, Abington, Oxon (Oxfordshire) — New York, NY, 2025.

MEĐUNARODNO POMORSKO PRAVO I PRAKSA: Komparativno pravo u kontekstu, knjiga profesora emeritusa Pravnog fakulteta Univerziteta Kjušu u Japanu, Časlava Pejovića, koja predstavlja sublimat njegovog višedecenijskog naučnog rada, jedno je od najznačajnijih svjetskih izdanja iz oblasti pomorskog prava u 2025. godini. Objavljena je na engleskom jeziku, kod renomiranog međunarodnog izdavača, a upravo kao što nagovještava njen naslov, analitičkim i univerzalnim uporednopravnim pristupom širokoj čitalačkoj publici predočava cjelokupnost različitih pravnih sistema, pomorskopravnih instituta i praksi najobuhvatnijih i najuticajnijih nacionalnih jurisdikcija.

Međunarodno pomorsko pravo i praksa svojom sistematičnošću i komparativnim aspektima omogućava čitateljstvu jedinstvenu perspektivu na ovu granu prava, dovodeći u vezu i odnos englesko pravo posebno sa maritimnim zakonodavstvima i sudskom praksom SAD, Francuske, Italije, Njemačke, Japana, Kine i Južne Koreje. Takav metodološki pristup naslovljenoj temi je jedinstven, kako po kompetentnom razlaganju rješenja zakonske i sudske prakse ovih i mnogih drugih zemalja, kao i međunarodnih konvencija, tako i po dubinskom uvidu u temelje njihovog nastanka i istorijskog razvoja.

Knjiga je podijeljena na 15 glava, koje su u raščlanjivanju materije sistematizovane kroz poglavlja i potpoglavlja. Prethode im *Sadržaj*, *Predgovor*, *Spisak skraćenica*, *Tablica sudskih predmeta* (16 zemalja, Međunarodni sud pravde, Međunarodni sud za pravo mora) i *Tablica propisa*. U predgovoru se autor osvrnuo i na rad i iskustva na Pravnom fakultetu Univerziteta Kjušu i Institutu Maks Plank za uporedno i međunarodno privatno pravo u Hamburgu, ističući da djelo istorijskopravnom i komparativnopravnim metodološkom prizmom indukuje i uvide i ideje koji se protežu preko pozitivnopravnih normi i rješenja pravne prakse.

Prvu glavu knjige predstavljaju *Uvod i istorijat* (str. 1–44), i u njoj se potcrtava analitička koncentrisanost na nekoliko jurisdikcija običajnog i građanskog, odnosno anglosaksonskog i kontinentalnog

* Barska plovidba, Bar, dr sc.; e-mail: maritime@t-com.me

prava, identifikuju njihove osobenosti i karakteristike, uz ekstenzivan istorijski pregled razvoja različitih pomorskopравnih pojmova i instituta. Naglašena je drevnost korpusa pomorskopравnih normi, a istorijat pomorskog prava podijeljen na pet razdoblja. *Antički period* obuhvata vrijeme od *Hamurabijevog zakonika* do propasti Rimskog carstva (u ovom se potpoglavlju objašnjavaju *Lex Rhodia* i drugi „stubovi” pomorstva, poput generalne havarije i pomorskog zajma), a komparativno je upotpunjen osvrtom na istočnoazijsko nasljeđe. S krstaškim ratovima i oživljavanjem pomorske trgovine otpočinje *Srednjovjekovni period*, u kojem pomorski običaji, rimskopravna načela, kanonsko pravo i *ius commune* utiču na stvaranje *Oléronskih pravila*, zbornika pomorskih zakona i uzusa *Consolat de mar*, a razvija se i transnacionalni, evoluirajući korpus *Lex Mercatoria*. Tim je postepenim razvojem, od Vizantinaca preko Amalfija, Pise i dalje, zahvaćena i istočnojadranska obala, te se prve statutarne kodifikacije pomorskopравnih pravila nalaze u statutima Korčule, Dubrovnika, Splita i Hvara. *Period stvaranja nacionalnih zakonodavstava* započeo je usvajanjem *Pomorskih zakonika* u Danskoj (1561) i Švedskoj (1667), francuskom kompilacijom starijih pravila (rouenski *Guidon de la mer* i dr.) nazvanom *Ordonnance de la marine* (1681), te ulogom Admiralitetskog suda u Engleskoj. *Period unifikacije pomorskog prava* započinje krajem XIX vijeka, s nastajanjem međunarodnih organizacija (CMI, IMO, UNCTAD, UNCITRAL), standardizacijom novog trgovačkog i pomorskog prava, s aktuelnim nastojanjima k uniformnosti, partikularnošću i pravnim konfliktima. Autor i ovdje eruditski upućuje na hibridni, privatnopravni i javnopravni, te reaktivni karakter pomorskog prava (*Titanic*, *Torrey Canyon*, *Amoco Cadiz*, *Estonia*), kao i na uporedni razvoj pomorskopравnih instituta, s međuuticajima i distinkcijama u pravnim sistemima (nalog za zamrzavanje imovine *Mareva* injuction i *saisie conservatoire*). *Savremeno razdoblje* obilježava stvaranje pomorskopравnih pravila pod uticajem tehnološkog napretka (na primjer smanjivanjem rizika, s predvidivim nestankom nautičke greške i s plovilima bez posade), kao i podizanje osviještenosti u pogledu hazarda i zaštite životne sredine, u kojem, međutim, neka važna područja pomorskog prava još uvijek nisu regulisana međunarodnim konvencijama.

Druga glava, *Pravni status broda* (str. 45–71) definiše brod, razlaže postupak i svrhu njegove registracije, individualizacije i državne pripadnosti, pri čemu se fenomenom zastava pogodnosti (*Flags of convenience*), odnosno otvorenih i sekundarnih registara, koji zahvata i zemlje koje nemaju pristup moru, zaobilaze trgovinski monopoli i restrikcije, ali i radnopravni, zahtjevi bezbjednosti i zaštite životne sredine. *Ugovori o gradnji brodova* (str. 72–106), treća glava, takođe započinju istorijskim razvojem ovog pomorskopравnog segmenta, koji je inače manje dokumentovan od ostalih, da bi se zatim obrazložila sadržina savremenog kontrakta, posebno u kontekstu isporuke i odnosnog stanja broda, te kršenja ugovornih obaveza od strane brodogradilišta, okončanja ugovora, prenosa vlasništva,

obezbjeđenja stranaka, brodske hipoteke, transfera rizika i osiguranja. Četvrta glava, *Ugovori o prodaji brodova* (str. 107–131), koncentriše se, logičkim slijedom u odnosu na prethodnu i iz praktičnih razloga, na kupoporodaju polovnih (iskorišćavanih) brodova. S obzirom na *sui generis* pravnu prirodu broda, njegova prodaja podvrgnuta je usaglašavanju shodno standardizovanim obrascima, ali i nizu specifičnosti u pregovaranju, posredovanjem brokera, protokola o razumijevanju (MOA), inspekcije broda. Upoređuju se norveški Saleform revidiran 2012 (korišten u 80% transakcija i na kojem je težište razmatranja), od japanskih prodavaca preferirani Nippon-sale 1999, singapurski Shipsale Form (SSF2011) kojim se želi promovisati i tamošnja arbitraža, te BIMCO Shipsale 22. Razmotreni su koncept isporuke i stanje broda kao kompozitnog entiteta prilikom isporuke, prelazak rizika, kupoprodajne isprave, promjena imena broda, pravna opterećenja na brodu i raskid ugovora. Iako nije isključivo vezan za englesko pravo, Saleform 2012 predviđa rješavanje sporova u skladu sa engleskim *Zakonom o arbitraži* iz 1996, arbitražni postupak se mora odvijati shodno uslovima Londonskog udruženja pomorskih arbitara (LMAA), dok npr. Nippon-sale 1999 imenuje Tokijsku pomorskoarbitražnu komisiju (TOMAC) Japanske pomorske berze. U petoj glavi, *Brodska hipoteka i pomorske privilegije* (str. 132–168), razmatraju se najprije pitanja njihovog prioriteta i konflikta interesa, posebna pažnja je posvećena međunarodnim konvencijama koje regulišu ovu oblast iz 1926, 1967. i 1993. (na snazi od 2004), uprkos čemu i dalje očigledna pravna fragmentacija te odsustvo uniformnosti opredjeljuju autora da analizu usmjeri na određene jurisdikcije u kontinentalnom, odnosno konvencijskom i *common law* kontekstu. Izuzetnost piščevog multidisciplinarnog pristupa ogleda se u činjenici što čitaoci savremena pravna rješenja upoznaju simultano s njihovom istorijskopравnom vertikalom, etimološkim, teorijskim i doktrinarnim porijeklom, što omogućava duboko i cjelovito razumijevanje razmatranih instituta (*fenus nauticum*, *respondentia* i dr.). Tako su date razlike između engleskog i američkog sistema pomorskih privilegija, s jačim uticajem građanskopravnih koncepta na drugonavedeni, te upućeno na rješenje australskog zakona iz 2022. Šesta glava, *Sudska prodaja* (str. 169–178), usredsređuje se na od UNCITRAL-a usvojenu „Pekinšku konvenciju o sudskoj prodaji broda”, koja treba da stupi na snagu u februaru 2026, što je od značaja za IMO platformu *Globalni integrisani pomorski informacionu sistem* (GISIS), a posebno za međunarodnu usklađenost i pravnu sigurnost u ovoj oblasti. Sedma glava, *Zaustavljanje (arrest) broda* (str. 179–214), takođe istorijski, teorijski i uporednopravno eksplicira ovaj institut, od rimskopravne *actio in rem* do nadležnog foruma. Nastojanja unifikacije odnosno materije prikazuju se paralelno egzistirajućim *Arrest* konvencijama iz 1952. i 1999. (stupila je na snagu 2011. g. i do sada joj je pristupilo, odnosno ratifikovalo ju je 13 država). Posebna pažnja je posvećena zaustavljanju brodova istog vlasnika (*sister ships*) radi naplate potraživanja, i *podizanju* (*probijanju*)

korporativnog vela, kojim se, kroz komparativnu doktrinu, ukazuje na englesku, američku, francusku (*affectio societatis* kao indicija je li karakter kompanije fiktivan), italijansku, špansku i japansku sudsku praksu. Pejović neizostavno predlaže i poboljšanja cjelokupnog sistema solucijama *de lege ferenda*, ponajprije prevazilaženjem konvencijske nepreciznosti u pogledu neopravdanog i pogrešnog zaustavljanja, koncentrisanjem na neopravdani *arrest* učinjen u dobroj vjeri, odnosno nepažljivo, pri čemu bi odgovornost trebalo da bude neograničena u slučajevima izvršenim zlonamjerno ili grubom nepažnjom. Konačno, predlaže i zaštitu brodograditelja dopunom odredbe o sestrijskim brodovima u odnosu na brod u gradnji.

Najopsežnija, osma glava, *Prevoz robe morem* (str. 215–301), tematizuje središnji dio pomorskog prava, s kojim su povezane sve njegove oblasti. S tim u vezi, objašnjavaju se karakteristike linijske i slobodne (tramperske) plovidbe, i s istorijske i komparativne perspektive predstavlja regulativa pomorskog transporta od rimskog prava, *Nomos Rhodion Nautikosa*, preko *Lex mercatoria* s razvojem tovarnog lista i koncepta sposobnosti broda za plovidbu do XIX v. i *Harter Acta* iz 1893. Konvencijska unifikacija ove oblasti predstavljena je Haškim pravilima (1924), Haško-visbijskim (1968), Hamburškim (1978), Roterdamskim pravilima (2008), s uporednopravnim osvrtom na razlike i sličnosti *civil law* i *common law* sistema. Odgovornost vozara sagledana je detaljno shodno Haško-Visbijskim pravilima radi obrazlaganja kompromisa suprotstavljenih interesa prevoznika i vlasnika tereta, koji izaziva kontroverze. Kod prevoznih se isprava potanko objašnjavaju funkcije teretnice, pri čemu se nakon njene uloge dokaza o postojanju ugovora o prevozu, derivirane njenim izvršavanjem, prelazi na ulogu i svojstva hartije od vrijednosti, s uporednog, stanovišta *civil law* i *common law* (engleskog i američkog prava). Razmatra se zatim funkcija tovarnog lista kao potvrde koja formalno dokazuje da je navedeni teret predat na prevoz, pri čemu se njegov evidencijski učinak sagledava u kontekstu dva navedena pravna sistema i međunarodnog konvencijskog prava. U odnosu na pravni režim odgovornosti, prava prevoznika na unošenje specifičnih rezervi u teretnicu ekspliciraju se pravnim dejstvom i validnošću prethodno odštampanih klauzula. Razložene su zatim obaveze prevoznika u odnosu na terete koji se prevoze u kontejnerima. Čiste teretnice, učinci klauzula koje se u njih unose i stavovi o valjanosti rezervi, sagledani su s aspekta *common law* i *civil law* (francuskog, njemačkog, italijanskog, švedskog, norveškog, grčkog prava) i pravne nauke, s upućivanjem na stavove cijenjenog pomorskopravnog pisca Branka Jakaše, kao i glavnog autorovog djela u ovoj materiji. U sljedećim poglavljima razmatraju se *garantna pisma* (*Letters of Indemnity*), pri čemu autor savjetuje striktno kriterijume u utvrđivanju njihove važnosti, *opšta načela koja se odnose na isporuku tereta*, s poređenjem azijskih jurisdikcija (Južna Koreja, Japan, Kina, Singapur, Tajland), te *Pomorski tovarni list*, elaboriranjem njegovih svojstava i uloge u međunarodnoj trgovini, kao i prava kontrole tereta

koje zadržava pošiljalac. *Multimodalni transportni dokumenti* se razmatraju u kontekstu njihovih obilježja u prevozu analizom komparativnih koncepata i rješenja, a posebno engleskog, konvencijskog i uređenja u Roterdamskim pravilima. *Elektronske prevozne isprave*, kao funkcionalni ekvivalent teretnica, razmatraju se u kontekstu prenosa prava sadržanih u ispravi i kroz nastojanja pravnog uređenja i adaptacije u vremenu automatske obrade podataka i bezbjednosnih standarda e-trgovine. Predstavlja se njihov razvoj od *Registra teretnica*, s egzemplarnim modelima Bolero i essDOCS, preko tehnologije distributivnog knjiženja, tzv. *blockchain* teretnica, do UNCITRAL *Modela zakona o elektronskim prenosivim ispravama* (MLETR) iz 2017. g., čija će uspješnost zavisiti od nivoa njegove prihvaćenosti. U uporednopravnom pregledu ove izuzetno aktuelne oblasti, u skladu sa autorovim najrecentnijim istraživanjima problematike globalnog priznanja elektronskih trgovinskih dokumenata, predstavljaju se zakonodavstva Njemačke, SAD, Singapura, Francuske i Velike Britanije (*Zakon o elektronskim trgovinskim dokumentima* iz 2023. bi mogao u znatnoj mjeri uticati na ostatak pomorskog svijeta zbog dominantnog položaja engleskog u ovom području prava), u perspektivi tehnološkog mrežnog razvoja i razmjene podataka iz intangibilnih transportnih dokumenata.

Deveta glava, *Ugovori o čarteru* (str. 302–368), započinje definisanjem i određivanjem njihove pravne prirode, etimološkom (*carta partita*) i istorijsko-pravnom metodološkom analizom, a zatim se razlažu kriterijumi za određivanje njihovih vrsta te regulativa tih kontraktata. Detaljno su obrađeni zakupna pogodba, odnosno lizing broda — *demise (bareboat) charter*, čarter ugovor na putovanje broda u slobodnoj plovidbi (s podvrstama: za više uzastopnih putovanja; *količinski, Volume* — COA; ugovor o korišćenju dijela brodskog prostora za smještaj kontejnera — *Slot charter party*) i čarter ugovor na vrijeme za cijeli brod (*time charter party*). Kod *voyage chartera* najrasprostranija je standardna forma GENCON, pri čemu su pored pojedinih klauzula posebno eksplicirani koncepti *sigurne luke i sigurnog veza* (s obzirom na referiranu sudsku praksu poveznica je to s domaćim nasljeđem), *stojnica, prekostojnica i vozarine (freight)*. Vrlo značajni i instruktivni za pomorsku praksu, kod tajmčartera su posebno obrađeni *predaja i vraćanje broda*, te pravo naručioca na obustavu vozarine (*Off-hire*).

Relativno nova oblast pomorskog prava, *Prevoz putnika*, obrađena je u desetoj glavi (str. 369–389), takođe s uvodnim istorijatom i s težištem na regulativi shodno *Atinskoj konvenciji o prevozu putnika i njihovih prtljaga morem* (1974) i njenom *Protokolu 2002. Pomorski sudar* je razmotren u jedanaestoj glavi (str. 390–432). Istorijski razvoj odnosno regulative prati se od *Hamurabijevog zakonika* i načela *Lex Aquilia. Oléronska pravila* donose iskorak razvijajući načelo jednake podjele štete i stvarajući model za mnoge jurisdikcije, posebno u Sjevernoj Evropi, što se zatim komparativno slijedi u obuhvata *civil law* sistema, engleskog — do *Law Reform (Contributory*

Negligence) Acta iz 1945. — i američkog, odnosno međunarodnog konvencijskog prava. Izlažu se vrste sudara, odgovornost i karakteristike krivice, a detaljno pravila navigacije (COLREGS). Analizirani su uzročna veza, način alokacije krivice, odnosno raspodjele odgovornosti uključiv unakrsnu, procjene i naknade štete, nadležnost i primjena *legis loci* u slučaju sudara u teritorijalnim vodama, *lex vexillum*, odnosno *lex fori* ako se to dogodi na otvorenom moru. Uporednopravno se također upućuje na odgovornost za sudar unajmioca broda prema tajmčarteru u Japanu, Južnoj Koreji i Kini. *Zagađenje uljem (naftom)* je tema dvanaeste glave (str. 433–474), pri čemu je stvaranje pravnog okvira koji reguliše ovu materiju u poređenju s prethodnima znatno recentniji, ishodovan u znatnoj mjeri čuvenim ekološkim incidentima, odnosno katastrofama. Odgovornost po CLA konvenciji zasniva se na *usmjerenoj odgovornosti* (s obaveznim osiguranjem), uz strogo propisane uslove koji isključuju objektivnu odgovornost brodovlasnika (*strict liability*). Sastavni dio režima 1969/1992 je Konvencija o osnivanju fonda ograničene odgovornosti, odnosno Međunarodnog fonda za nadoknadu šteta od zagađenja (IFC 1971/1991; IOPC Funds), a posebna pažnja je posvećena ostvarivanju prava na naknadu zbog zagađenja, preventivnim mjerama i kvantifikaciji štete. Nakon incidenta *Exxon Valdeza* na Aljasci 1989. g. SAD donose *Oil Pollution Act* (OPA 1990), koji ustanovljava solidarnu odgovornost stranaka, uključivši mogućnost podnošenja odštetnog zahtjeva protiv unajmioca, a ekološka šteta i odgovornost za zaštitu životne sredine u naslovu su i sadržaj niza drugih međunarodnih instrumenata, kakav je *Najrobi konvencija* iz 2007. g.

Spasavanje (na moru) je trinaesta glava (str. 475–515), historijski potkrijepljena brojnim svjedočanstvima razvitka ovog instituta (uključivši *Ordinamenta Trani* i statute dalmatinskih gradova), kao i regulativom međunarodnim konvencijama. Kod ugovora o spasavanju posebno je razmotrena *no cure — no pay* Lloydova forma (LOF 2024), a dalje: odnos spasavanja i tegljenja, spasavanje života, specijalna kompenzacija za napore na sprečavanju i umanjenju zagađenja morske sredine, SCOPIC klauzula, sticanje, utvrđivanje visine, podjela i obezbjeđenje nagrade za spasavanje. Dat je i osvrt na regulisanje uklanjanja (brodskih) olupina.

Četrnaesta glava je *Ograničenje odgovornosti brodovlasnika* (str. 516–543), koja metodološki najprije objašnjava ovaj institut globalnog karaktera s historijskopravnog i komparativnopravnog aspekta, u sistemima *civil law* i *common law*, te sa stanovišta nastojanja prevaziženja različitosti unifikacijom međunarodnim konvencijama. Razmatra se koje osobe imaju pravo na ograničenje odgovornosti, koji su brodovi i potraživanja podložni takvom ograničenju, a koja potraživanja izuzeta, kao i gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Formulacija predmetne konvencije iz 1957, prema kojoj se vlasnik pomorskog broda nije mogao pozivati na svoju ograničenu odgovornost ako je do štete došlo usljed njegove *stvarne (lične) krivice*, što se najčešće tumačilo u odnosu na primjerenu kontrolu i obavještanje

zapovjednika broda u pogledu pojedinih dužnosti, odnosno na odsustvo dužne pažnje pri njegovom izboru, zamijenjena je u konvenciji iz 1976. g. formulacijom o gubitku prava na ograničenje odgovornosti odgovornog lica ako se dokaže da je šteta nastala „njegovim ličnim činjenjem ili propustom”. Shodno izreci čl. 4 Konvencije, to odgovara gruboj nepažnji (*gross negligence*) i u sudskom postupku prebacuje teret dokazivanja na drugu stranu. Uporednopravno su iznijete specifičnosti engleske i francuske sudske prakse, te američkog prava i prakse. Uz IMO smjernice u tumačenju navedenog čl. 4 i procjenu tog režima, predstavljeni su zatim: protivpotraživanja, iznosi ograničenja te osnivanje i raspodjela fonda ograničenja odgovornosti.

Pomorsko osiguranje je posljednja, petnaesta glava (str. 544–575). S prvim trgovima u XIII vijeku, s kratkoročnim zajmovima sa založnim pravima i visokim kamatama (*bottomry*) koji su kao lihvarski sankcionisani od Katoličke crkve (1236), što je zaobišao *cambium nauticum*, pomorski zajam se razvio u ranu vrstu ugovora o osiguranju, čemu je doprinijela i notarizacija. U razvoju legislacije posebno mjesto pripada Đenovi (1343), ali dubrovačkom pravu (*Ordo super assecuratoribus*, 1568). Novo poglavlje u istoriji pomorskog osiguranja otvaraju italijanski *Lombardi*, vodeći brokери u Engleskoj, ali se već 1577. g. u Londonu osniva sud za sporove u stvarima osiguranja. Moderno razdoblje započinje ulogom Edvarda Lojda koji je pokrenuo kasnije vodeći žurnal osiguranja *The List* (1734); 1769. se osniva prominentno udruženje znano kao *Lloyd's of London*, a 1779. je stvorena standardna polisa osiguranja (S. G.). Pravni okvir pomorskog osiguranja je visoko standardizovan i univerzalan, bazično zasnovan na važnosti i uticaju engleskog prava, posebno *Zakona o pomorskom osiguranju* (*Marine Insurance Act*; MIA 1906), i strogom poštovanju načela *maksimalno dobre vjere* (*utmost good faith*), utemeljenog u *posebnom povjerenju* civilnog prava (*uberrimae fidei*). Pomenutoj S. G. polisi pomorskog osiguranja priključivane su zatim kao suplementi institutske klauzule, koje, predstavljajući zaokružene sisteme, danas (*Lloyd's Marine Policy, Form MAR*) sadrže sve osiguravajuće uslove za pojedine vrste ugovorenog osiguranja. Osnovna je razlika između *The Institute Hull Clauses* (revidiranih 2003; ima i drugih kada je u pitanju osiguranje trupa broda, npr. *War clauses*, osiguranje rizika štrajka) i *The Institute Cargo Clauses*. Teret u pomorskom prevozu koji se osigurava shodno standardnim institutskim uslovima obezbjeđuje pokriće prema setu A, B ili C klauzula, od kojih je prvi set najširi. Načela pomorskog osiguranja su: *obeštećenje* za izgublenu vrijednost, *osiguravajući interes* (takođe vezan za opseg kompenzacije), *obaveza fair saopštavanja okolnosti od značaja za zaključenje ugovora* (pomenuti moto *Lloyd'sa*, budući suviše u korist osiguraoca, kao princip je izmijenjen 2015. g.). Obaveza prezentacije činjenica u dobroj vjeri data je komparativno u francuskom i njemačkom pravu, a signifikantno je da englesko ugovorno pravo ne poznaje dužnost *dobre vjere*, tako da je ugovor o osiguranju izuzetak. Eksplicira se zatim dejstvo posebnih ugovornih pogodbi (*warranties*),

potpuni gubitak broda (stvarni i izvedeni), i djelimični gubitak. Kod uzročne veze između osiguranog rizika i nastale štete težišna pažnja je posvećena utvrđivanju neposrednog uzroka (*proximate cause*), koji je identifikovan dejstvom (*proximate in efficiency*), najodlučniji i stvarni uzrok gubitka. Komparativnopravno, građanskopravni sistem prihvata isto (Njemačka) ili slično načelo; u Francuskoj je to *cause generatrice*, dok Belgija i skandinavske zemlje prihvataju načelo ekvivalentnog uzroka, koji shodno učešću u šteti doprinosi i u raspodjeli odgovornosti. *De lege ferenda*, autor se opredjeljuje za *equivalence des conditions*, kako je ovaj pristup nazvan u belgijskom pravu, koji preciznije odražava stvarnost nudeći pravičnije balansiranije između interesa ugovornih strana. Razmatranje ove oblasti zaključuje se subrogacijom osiguraoca, odnosno doktrinom i dopunom toga instituta načelom obeštećenja.

Bibliografija tematskih, monografskih izdanja pomorskog prava nalazi se u knjizi na str. 577–581, i s člancima citiranim u fusnotama (s novom numeracijom u svakoj idućoj glavi), među kojima su i autori radovi, upućuje na dalja istraživanja. *Indeks* stvarnih pojmova s temeljnim uputnicama za snalaženje je na str. 582–594.

Knjiga Časlava Pejovića¹ *Međunarodno pomorsko pravo i praksa: Komparativno pravo u kontekstu*, izuzetna je monografiju pomorskog

¹ Profesor emeritus Časlav Pejović, veliki autoritet, svjetski priznati i istaknuti stručnjak pomorskopravne nauke, profesor na Pravnom fakultetu Univerziteta Kjušu (Kyushu, Fukuoka) od 1997. g. do penzionisanja, prethodno vanredni profesor na Pravnom fakultetu u Podgorici, gdje je i diplomirao, magistrirao je na Pravnom fakultetu Univerziteta u Beogradu i, na japanskom jeziku, na Pravnom fakultetu Kjoto Univerziteta. Doktorirao je 1990. g. na Pravnom fakultetu Univerziteta u Zagrebu. Njegovi akademski i istraživački interesi obuhvataju pomorsko pravo, komparativno pravo, međunarodno trgovačko i poslovno pravo, pravo stranih ulaganja, japansko radno pravo i korporativno upravljanje. Godine 1992. objavio je knjigu *Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi* (dopunjena doktorska disertacija; Cetinje, *Obod*), 1993. djelo *Potvrda ukrajca i teretnica* (Bar, *Prekookeanska plovidba*), 2012. sa G. McAlinnom uredio je knjigu *Pravo i razvoj u Aziji (Law and Development in Asia*, Routledge), jedan je od autora vodeće knjige *Transnational Commercial Law*, objavljene 2015. u izdanju *Oxford University Press*, a 2019. sa profesorom emeritusom B. Ivoševićem knjige *Pomorsko pravo* (Beograd, Univerzitet Union, Službeni glasnik). Godine 2020. izdavač *Informa from Routledge*, Abington/New York, takođe u Biblioteci *Maritime and Transport Law*, objavljuje mu knjigu *Transportni dokumenti u pomorskom prevozu: Međunarodno pravo i praksa (Transport Documents in Carriage of Goods by Sea: International Law and Practice)*. Koautor je više knjiga najprestižnijih međunarodnih izdavača i autor velikog broja zapaženih radova u renomiranim međunarodnim časopisima. Aktivni je član nekoliko međunarodnih akademskih i strukovnih udruženja, uključujući Međunarodnu akademiju za uporedno pravo (IACL), Međunarodnu akademiju za trgovačko i pravo zaštite potrošača (IACCL), Udruženje za pravo i društvo (LSA), Azijsko udruženje za pravo i društvo (ALSA) i Japansko udruženje za pomorsko pravo. Prvi predsjednik Crnogorskog udruženja za pomorsko pravo, počasni je član Hrvatskog udruženja za pomorsko pravo, član Japanskog udruženja za pomorsko pravo. Bio je arbitar Međunarodne trgovačke komore (MTK) u Parizu, Crnogorske trgovačke arbitraže, Spoljnotrgovinske arbitraže u Beogradu,

prava na svjetskom nivou. Djelo je to koje obuhvata istorijski razvoj, slojevitou analizu savremene uporedne i transnacionalne regulative, sublimat je sudske prakse i promišljanja o pomorskopравnim institutima *de lege desiderata*. Autor je prikazao izuzetno kompleksnu i zahtjevnu materiju na sistematičan i precizan način. Univerzalnoj temi pristupio je prikazom drevnih začetaka, obradom razvitka i funkcionisanja njenih modernih koncepata, ponajprije u različitim, sistemima običajnog, anglosaksonskog (engleskog i američkog) i građanskog (evropskog, kontinentalnog) prava, sa stalnim kompariranjem rješenja u nacionalnim zakonodavstavima, posebno većim, kao i onim istočnoazijskih zemalja. Pri tome, akumuliranim znanjem sažima teoretske definicije, djelotvorno razrađuje i objašnjava dosege relevantnih međunarodnih ugovora, pomorskopравnih konvencija i protokola (uključujući obavijesti s preparatornih radova), argumentovano i jasno iznosi vlastito mišljenje i citira jurisprudenciju.² S dubokim uvidima u razmatranu pomorskopравnu tematiku, s kritičkim osvrtima, originalnim promišljanjem i konstruktivnim konkretnim stavovima s ciljem unapređenja i unifikacije pojedinih problematičnih pitanja, što se odnosi i na najrecentnija legislativna rješenja, profesor emeritus Pejović doprinosi pomorskopравnoj nauci u globalnim razmjerama. Knjiga će biti od izuzetne koristi međunarodnoj akademskoj zajednici i teoretičarima, neizostavna na specijalističkim i doktorskim studijama, podrška pomorskopравnim praktičarima svih profila i obuhvata, brodskim zapovjednicima i oficirima, profesionalno stalno izloženim potrebi rješavanja najrazličitijih pomorskopравnih pitanja. Ovo djelo svojim metodološkim pristupom teoriji i praksi i briljantnim rezultatima čitalačkoj publici značajno približava integralnost pomorskog prava, zadobijajući zapaženo međunarodno interesovanje. Zato imam čast da autoru čestitam i da ovu vrhunsku knjigu čitateljstvu svesrdno preporučim.

u pomenutoj japanskoj komisiji TOMAC, Tajlandskom arbitražnom institutu (TAI) i Arbitraži Međunarodne trgovinske komore (ICC). Držao je predavanja na univerzitetima u Oksfordu, Hajdelbergu, Sijetlu, Washingtonu (Georgetown University), Torontu, Tilburgu, na Institutu Maks Planck (Hamburg), u Bangkoku (Chulalongkorn University), Singapuru, Pekingu, Tokiju, Seulu, Hong Kongu, na Korea University, National University of Indonesia, University of Western Australia, na univerzitetima u Beogradu, Novom Sadu, Zagrebu i na mnogim drugim. Redovni je profesor na Fakultetu pravnih nauka Univerziteta Donja Gorica u Podgorici.

² Svjedočanstvo praktičnog iskustva, među sudskim slučajevima koji su u knjizi navedeni je i *Preookeanska plovidba v Felstar Shipping Corporation and Se-tramar SRL and STC Scantrade A. B. (Third Party), (The „Carnival“)* [1992] 1 Lloyd's Rep. 449; [1994] 2 Lloyd's Rep. 14. (str. xxxviii, United Kingdom; 332, 398), jedan od predmeta u koje je autor bio direktno uključen dok je bio radno angažovan za *Preookeansku plovidbu* (brod *Danilovgrad* u Raveni).

