

Zlatko ĐUKIĆ

ODNOSI U TRGOVAČKOJ NAVIGACIJI STAROGA VIJEKA

UDK 347.795.3:656.61.052.4>"652"

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 16.07.2012.

Odobreno: 23.08.2012.

doc. dr. sc. Zlatko Đukić
Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera
Filozofski fakultet
Lorenza Jagera 9
31000 Osijek, Hrvatska
e-mail: zdjukic@ffos.hr

Rad opisuje povijesno pravne odnose u trgovačkoj navigaciji koji su zavisili od stega na brodu, odnosa zapovjednik – brodovlasnik – trgovac – zajmodavac u vezi s dobiti te plaća na brodu.

Za starovjekovno razdoblje nema previše zakonika koji reguliraju trgovačke plovidbene probleme, a vojni se aspekt u njima uopće ne spominje. Takvih je pravnih spomenika za srednji vijek puno više. To su prvenstveno naši istočno jadranski komunalni statuti. Kako se te dvije skupine pravnih vrela nalaze u središtu pozornosti u radu će se dati temeljni podaci i analiza pravnih spomenika toga razdoblja.

Temelji pomorskog prava potječu iz pisanih izvora najstarijih civilizacija koje su imale potrebu regulirati plovidbu. Njihova pravna rješenja, preko Feničana i Egipćana, bila su svojevrstan most prema pravnim normama u Grčkoj i vremenski dalje na cjelinu obala Sredozemnog mora.

Glavni svrha trgovačke navigacije bila je povezivanje različitih tržišta radi izvoza vlastitih proizvoda i uvoza trgovačkih proizvoda koji su nedostajali na domaćem tržištu.

Ključne riječi: trgovačka navigacija, stega na brodu, zapovjednik, brodovlasnik, trgovac, plaće na brodu

1. Uvodna razmatranja

Odnosi u trgovačkoj navigaciji zavisili su od stega na brodu, odnosa zapovjednik – brodovlasnik – trgovac – zajmodavac u vezi s dobiti i plaća na brodu o kojima će biti više riječi u nastavku rada. Bez uređenih odnosa u trgovačkoj navigaciji, nemoguće bi bilo sretno dovesti brod na odredište, a isto tako sudionici plovidbe unaprijed su znali što ih očekuje u pogledu materijalnih prava, ali i obveza.

2. Stega na brodu

Rimsko pravo u *Izvorima* pod brojem 101. regulira stegu na brodu u odnosu zapovjednik – kormilar broda. Ako je kormilar broda upravljao brodom po nalogu svoga oca ili drugog brodovlasnika, a ne po nalogu zapovjednika broda, tada onaj koji je zaključio posao sa zapovjednikom broda ima pravo na tužbu protiv nalogodavca kormilara broda.¹

Rodski pomorski zakonik u odredbi 2. uređuje slučaj mornara koji su bili pod stegom zapovjednika te ukrađu

¹ROMAC 1989., str. 337., Odredba 101., O egzercitornoj tužbi. Kod posla, koji je zaključen sa zapovjednikom broda u ime osobe koja mu je bila pretpostavljena, dozvolit će (po toj osnovi) tužbu protiv onoga tko je upravljao brodom (brodara). Ako je onaj tko je upravljao brodom (brodar) bio pod vlašću oca ili (drugog) gospodara i po njegovoj volji je upravljao brodom, za posao koji je sa zapovjednikom broda zaključen dozvolit će tužbu protiv onoga pod čijom je vlašću bio upravitelj broda (brodar).

sidra s drugoga usidrenog broda koji se izgubi. Ako se dokaže zapovjednikova odgovornost, tada je on dužan nadoknaditi svu nastalu štetu na brodu, opremi i teretu.²

Odredbom 3. opet se navodi naredba zapovjednika. Mornar koji opljačka trgovca ili putnika na zapovijed pretpostavljenoga, dovodi u obvezu istoga, tj. zapovjednika da mora nadoknaditi svu štetu koja se dogodila na brodu.³

Odredba 26. uređuje stegu na brodu na relaciji zapovjednik – brodska posada. Navedenom odredbom trgovac ima pravo na naknadu štete zbog nemarnosti brodske posade ili zapovjednika.⁴

Odredba 39. regulira plovidbu broda u nepoznato mjesto te razlikuje više slučajeva. U prvom se slučaju tome protivi trgovac i nastane šteta na brodu, dok se teret uspije spasiti. Sva odgovornost leži na zapovjedniku i posadi broda. U drugom slučaju kada brod uplovi na zahtjev trgovca te nastane šteta na brodu, dok se teret spasi, odgovornost leži na njemu i ima obvezu nadoknaditi svu štetu nastalu na brodu.⁵

Statut grada Dubrovnika u knjizi 7. u više odredbi regulira stegu na brodu.

U odredbi 9. regulira se stega na brodu u pogledu načina prijevoza tereta. Naime, odredba izričito zabranjuje prijevoz tereta na palubi broda koji ima samo jednu palubu. U protivnom je dužan platiti kaznu u dvostrukom iznosu od naplaćene brodarine.⁶

U 11. odredbi zabranjuje se zapovjedniku i posadi koji plove na udjele napuštanje broda bez privole brodo vlasnika ili njegova zamjenika. Ako se radi o plovidbi iz Dubrovnika, tada kazna iznosi dvadeset i pet perpera, od kojih polovica pripada Općini, a druga brodu sa zapovjednikom i posadom. Ako se napuštanje dogodilo u Dubrovniku, tada kazna iznosi 10 perpera od kojih polovica pripada Općini, a druga polovica brodu sa zapovjednikom i posadom.⁷

Odredbom 18. regulira se imenovanje zapovjednika broda tako da brodo vlasnici koji žele postaviti osobu od povjerenja za zapovjednika broda moraju imati većinu glasova.⁸

Posljednja odredba navedena u ovom radu koja uređuje stegu na brodu je pod brojem 34. Njome je propisano da su mornari obvezni slušati zapovjednika s posebnim naglaskom dok traje putovanje. U protivnom, dužni su platiti novčanu kaznu u točno propisanom iznosu.⁹

Hvarski statut u knjizi 5., slično kao i Dubrovački statut, određuje da je mornar obvezan slušati i ispunjavati

vati naređenja zapovjednika te ga ne smije ometati jer u protivnom mora platiti propisanu kaznu.¹⁰

Statut grada Šplita u knjizi 6. u odredbi broj 55. regulira stegu na brodu između posade i brodo vlasnika. Naime, posada ne smije napuštati brod ni zbog kojih razloga, dok je s druge strane brodo vlasnik obvezan dati plaću za obavljeno.¹¹

Odredba 58. regulira svađu ili tuču brodske posade.¹² Odredba dalje navodi brodo vlasnika i zapovjednika te im daje ovlasti da imaju pravo kazniti one koji su doveli do svađe ili tuče.

Zadarski statut u knjizi 4. odredbom 32. regulira slučaj u kojem jedan mornar protivno dogovoru i ugovoru napusti brod. Brodo vlasniku stoji pravo zadržavanja toga mornara sve dok ne ispuni dogovor. U slučaju mornareva napuštanja broda, dužan je u dvostrukom iznosu vratiti plaću i povrh toga još onoliko koliko odredi sud.¹³

Odredba 35. regulira stegu među putnicima koji se nalaze na brodu. Svaka od strana u sporu dužna je na sudski račun položiti valjani zalog i zatražiti održavanje sudske rasprave kako bi se razriješio navedeni spor.¹⁴

Ako se u roku od 15 dana ne zatraži održavanje sudske rasprave, smatra se da su stranke odustale od sudskog postupka i više nemaju pravo po istom pitanju pokretati sudski postupak.

Odredbom 40. s naslovom "Gospodar broda ne smije istjerati ortaka, niti ortak smije napustiti brod, a ugovori među njima neka se poštuju" propisuje se stega na brodu između partnerskih ugovora koji se moraju poštivati pod uvjetom da nisu u suprotnosti sa Zadarskim statutom.¹⁵

U suprotnom, ona strana u partnerstvu koja se ne pridržava ugovora koji je u skladu sa Zadarskim statutom mora platiti kaznu u taksativno navedenom iznosu i to pola iznosa strani koja se pridržava ugovora o partnerstvu, a drugu polovicu iznosa dužan je uplatiti zadarskoj općini.

3. Odnosi zapovjednik – brodo vlasnik – trgovac – zajmodavac u vezi s dobiti

Počevši od Bilalaminog i Hamurabijevog zakonika, uočeno je da su najstariji odnosi na relaciji zapovjednik, brodo vlasnik i trgovac s jedne strane te s druge strane zajmodavatelj ili zapovjednik i brodo vlasnik s jedne strane, a s druge i treće strane trgovac i zajmodavatelj u vezi su s dobiti. Razlog tomu je taj što su iz početka trgovačku djelatnost obavljali sami brodo vlasnici, tj. oni

² ASHBURNER 2001., str. 79., Odredba 2., Mornari broda A prema uputama svoga kapetana, ukradu sidra s broda B, koji je usidren u luci ili na sidrištu pri čemu je brod B izgubljen. Ukoliko se to u konačnici dokaže, kapetan koji je predvodio lopove treba namiriti svu štetu, robu i sadržaj broda B. Ukoliko netko ukrade nešto od opreme broda ili nešto što se redovito koristi na brodu (primjerice, konope, kablove, debelu užad, jedra, čamce i slično), lopov ih treba dvostruko nadomjestiti.

³ ASHBURNER 2001., str. 81., Odredba 3., Mornar opljačka trgovca ili putnika prema kapetanovoj naredbi. Mornar biva otkriven i uhvaćen. Kapetan mora onima koji su opljačkani dvostruko namiriti štetu koja je učinjena (ono što je ukradeno, dvostruko se vraća), mornar neka dobije 200 udaraca. Ukoliko mornar pokrade brod na svoju ruku, bez čijih naredbi, a bude uhvaćen ili ga svjedoci osude, treba ga dobro pretučiti, pogotovo ukoliko je ukrao novac, i treba namiriti svu štetu/gubitak koji je načinio osobi koju je opljačkao.

⁴ ASHBURNER 2001., str. 105., Odredba 26., Ukoliko netko od posade ili kapetan zadužen za plovidbu tijekom plovidbe zaspu, te se brod izgubi, bilo danju ili noću, svu štetu nose ti članovi posade i kapetan, dok ostali na brodu ne trebaju snositi nikakvu štetu. Oni koji su iskazali nemar, moraju nadoknaditi štetu koja je nastala zahvaljujući njihovom nemaru.

⁵ ASHBURNER 2001., str. 113., Odredba 39., Brod koji prevozi žito, ulje ili vino plovi. Prema kapetanovoj i želji članova posade koji su olabavili sidro, brod uplovi u mjesto ili na sidrište usprkos protivljenju trgovca. Nešto se dogodi brodu, ali teret ili roba se uspiju spasiti. Trgovac ne snosi nikakvu štetu što se tiče gubitka broda jer nije želio uploviti u to mjesto. Ukoliko trgovac tijekom plovidbe kaže kapetanu da želi uploviti u neko mjesto koje nije obuhvaćeno u povelji putovanja, a dogodi se da se brod nepovratno izgubi, dok se roba i teret uspiju spasiti, trgovac mora kapetanu namiriti štetu za izgubljeni brod. Ukoliko se brod odbaci prema željama obaju stranaka, neka svi podijele nastalu štetu.

⁶ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 196., Knjiga 7., odredba 9., Roba se ne smije prevoziti na palubi. Neka se nijedan brod na jednu palubu, iznajmljen u Dubrovniku, ne usudi prevoziti bilo kakvu robu na palubi; tko to prekrši neka Općini plati globu dvostruko veću od onoga što je primio na ime brodarine za rečenu robu na palubi. A pisar neka je dužan tu robu prijaviti knezu i Vijeću; ako propusti prijaviti tu robu, neka je sam dužan od svoga platiti našoj Općini pet perpera; izuzima se roba što se prevozi u skrinjama, koja ne smije biti podvrgnuta kažnjavanju.

su vršili funkciju zapovjednika, brodovlasnika i trgovca, da bi se s vremenom zahvaljujući najviše rimskom pravu taj odnos postupno mijenjao te je postao odnos između zapovjednika – brodovlasnika – trgovca – zamodavca u vezi s dobiti.

Prvi je pomorski zakonik koji je regulirao cjelovite odnose između subjekata pomorskog pothvata Rodski pomorski zakonik.

Ulomak 16. navodi procjenu broda u omjeru od 50 zlatnika prema kapacitetu broda od tisuću modija, što ujedno predstavlja ulog brodovlasnika. To znači da brodovlasnik za ulog stavlja svoj brod. Starost broda utječe na procjenu te ako je brod isuviše star, vrijednost mu se smanjuje za 40%, te iznosi samo 30 zlatnika za svaku tisuću modija. Inače, procjena polovnog broda iznosi jednu trećinu od 50 zlatnika, tj. nešto manje od 17 zlatnika čiji iznos predstavlja ulog brodovlasnika.¹⁶

Pretposljednji je ulomak koji regulira dobit subjekata pomorskog pothvata 19. Njime se daju ovlasti zapovjedniku broda kada sudjeluje s uložnim kapitalom od najmanje 75% cjelokupne imovine broda. Obvezno sudjeluje u pregovorima slanja i posuđivanja novca na brod, bez obzira je li sezona putovanja ili ne. Smatra se pravovaljanim jedino ono što stoji u ugovoru ili po dogovoru. Isti ulomak propisuje obvezu onih koji posuđuju novac da pošalju osobu koja će ga preuzeti.¹⁷

Posljednja odredba koja regulira dobit nalazi se u dodatku D pod brojem 1. Ovdje se radi o mornaru koji ima udjela na brodu, tj. koji je dioničar. Naime, ako mornar preuzme udio, iako se nalazi pod ugovorom o plovidbi, on je dužan izvršavati svaku naredbu utemeljenu na zakonu koja se od njega traži na brodu. Mornar smije napustiti brod tek kada istekne njegov ugovor; u protivnom kažnjava se tjelesnom kaznom od 70 udaraca te nastavlja plovidbu. U slučaju da ga se uhvati u krađi kažnjava se još strožom kaznom koja iznosi 100 udaraca te mu se ukida njegovo pravo na dobit.¹⁸

U Statutu grada Dubrovnika u knjizi 7. postoji više odredbi koje reguliraju odnose subjekata pomorskog pothvata u vezi s dobiti.

Odredbom 16. regulira se slučaj brodovlasnika koji na brodu plovi kao mornar. Naime, brodovlasniku se izričito zabranjuje zapovijedanje na vlastitome brodu, a iznimka su od toga njegovi udjeli. Jedino ako bi imao većinu udjela, tada bi mogao zapovijedati na navedenom brodu. Što se tiče samih udjela drugih subjekata pomorskog pothvata, o njima nije ovlašten zapovijedati, samo iznimno, uz dopuštenje drugih vlasnika. S druge strane, brodovlasniku se daje ovlaštenje u zapovijedan-

ju vezano uz opremu broda, kako to stoji u Statutu. Mišljenja sam da je razlog ovom ovlaštenju to što oprema ulazi u potrošnu robu. Osim toga, brodovlasnik je najbolje pozna u smislu kako njome pravilno rukovati i kako bi trajala određeno vrijeme.¹⁹

“Kada se razboli, mornar koji plovi na udio” naslov je 23. odredbe. Istoimenom odredbom regulira se situacija kada brod krene na putovanje iz Dubrovnika, a plovi na udjele. Razlikuju se dvije situacije. U prvoj se radi o tome da je mornar obolio prije nego što brod isplovi iz Dubrovnika. Tada on nije u obvezi prema brodu. U drugoj situaciji radi se o slučaju kada je brod već napustio Dubrovnik te tada dolazi do obolijevanja u nekom drugom mjestu. Tada njegov udio na tom putovanju donosi dobit tijekom cjelokupnog putovanja, kao da je sam bio cijelo vrijeme, a ima pravo i na troškove u visini mornara koji se nalazi na brodu. U posljednjoj rečenici odredbe još se navodi situacija ako bi se brod vratio u grad ili mjesto gdje je ostavljen mornar, a on je u međuvremenu ozdravio. Tada ima pravo ukrcanja na brod pod uvjetom da je njegovo mjesto još upražnjeno. Razlog je tomu taj što je s jedne strane brodu neophodan taj mornar, dok s druge strane ako je njegovo mjesto popunjeno, tada nema pravo iz vrlo jednostavnog razloga što nema mjesta na brodu s jedne strane i što bi se povećali troškovi na brodu s druge strane.²⁰

Kada dođe do spora između brodovlasnika i mornara zbog broja udjela, tada se postupa prema situaciji koju uređuje odredba 26. Naime, ovdje se radi o slučaju kada brodovlasnik da svoj brod da plovi na udjele i ako dođe do spora između brodovlasnika, zapovjednika i mornara radi broja udjela, a ne postoje svjedoci koji bi mogli potvrditi koliki je udio pojedinog subjekta u pomorskom pothvatu. U tom slučaju prednost se daje brodovlasniku jer je nesumnjivo da je on jedan od većih vlasnika udjela, ako ne i najveći, jer on u ovom pomorskom pothvatu sudjeluje sa svojim brodom.²¹

Statut grada Splita u knjizi 6. u odredbi 17. uređuje slučaj davanja broda od strane brodovlasnika na iskorištavanje uz dio dobiti koja može biti u novcu ili naturi, a uz to se dogodi pljačka na brodu te nastane šteta. Tada dužnost oko snošenja štete osim brodovlasnika snose svi koji su bili na brodu. Osim navedene dužnosti i navodi se još jedna, a to je pronalazak stvari koje su izgubljene. Ako potraga za nestalim stvarima bude neuspješna, tada svi zajednički snose štetu razmjerno prema vrijednosti sačuvanih stvari. To je i logično jer se nadoknađuje šteta samo na izgubljenim stvarima, a ne na svima koje su bile na brodu, jer bi se tada radilo o

⁷ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 196. Knjiga 7., odredba 11., Zapovjednici i mornari ne smiju napustiti brod izvan Dubrovnika. Zapovjednik i mornari koji plovi na udjele nekim brodom ili plovilom i koji isplovljuju iz Dubrovnika, neka ne smiju nigdje napustiti taj brod odnosno plovilo, ako se nisu dogovorili s gospodarom ili njegovim zamjenikom. Tko drukčije postupi neka plati dvadeset i pet perpera; polovicu toga neka dobije naša Općina, a drugu polovicu neka dobije brod sa zapovjednikom i mornarima. Tko pak napusti taj brod u Dubrovniku bez privole gospodara odnosno njegova zamjenika neka je obvezan platiti deset perpera; polovica neka pripadne Općini, a druga polovica brodu sa zapovjednikom i mornarima; osim ako bi bili opravdano spriječeni, što ima istražiti knez i njegov Sudbeni dvor.

⁸ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 198., Knjiga 7., odredba 18., Postavljanje zapovjednika broda. Kada gospodari kojeg broda odnosno plovila odluče izabrati i postaviti zapovjednika, valja znati da većina gospodara mora imati prevagu nad manjinom gospodara, pa kojega god čovjeka većina gospodara izabere za zapovjednika, taj ima biti zapovjednik.

⁹ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 202., Knjiga 7., odredba 34., Obveza poslušnosti mornara prema zapovjedniku. Mornari na brodovima koji polaze na put neka su obvezni slušati zapovjednika dok traje to putovanje. I neka im nije slobodno kazati zapovjedniku ili gospodaru zamjeniku: “Vratimo se u Dubrovnik”; i neka ne smiju ometati nijedno putovanje koje bi ushtio poduzeti rečeni zapovjednik odnosno gospodar zamjenik. A tko ga htjedne ometati, neka je dužan platiti deset perpera, od kojih polovica neka pripadne Općini, a druga polovica gospodaru odnosno njegovu zamjeniku. A pisar broda odnosno plovila neka je obvezan u roku od osam dana po dolasku u Dubrovnik prijaviti knezu i njegovu Sudbenom dvoru toga ili te koji ometaju; ako ne prijavi, neka sam bude dužan platiti deset perpera.

¹⁰ HVARSKI STATUT 1991., str. 163., Knjiga 5., odredba 7., O dužnosti mornara da se pokorava svome parunu. Mornar na brodovima ili plovilima koji poduzimaju putovanje mora se pokoravati parunu ili nokjeru dok to putovanje traje i ne smije reći nokjeru ili suprapozitu: “Vratimo se u Hvar”. I (ne smije) ometati nijedno putovanje koje bi taj nokjer ili suprapozit htio napraviti. A tko god bi ga htio ometati, mora platiti deset malih libara, (od čega) polovica neka pripadne komuni a druga (polovica) parunu ili suprapozitu. A brodski pisar dužan je prijaviti gospodinu knezu i njegovoj kuriji smutljivca ili smutljivce u roku od osam dana po dolasku (u Hvar), ako (ih) ne bi prijavio, mora sam platiti deset malih libara komuni.

¹¹ STATUT GRADA SPLITA 1998., str. 761., Knjiga 6., odredba 55., O istome. Isto tako određeno je i naređeno da mornari koji se obvežu da će ići na neko putovanje do određenog mjesta nekim brodom pa zbog velikih valova ili oluje na moru, ili zbog straha od gusara i od razbojnika taj brod promijeni pravac kretanja, nipošto ne smiju napustiti brod, a parnjem je dužan namiriti mornare plaćom razmjerno vremenu (koje su proveli na brodu) i udaljenosti s obzirom na prvobitno (ugovoreno) putovanje, prema sporazumu što su ga prethodno bili međusobno uglavili. U suprotnom (slučaju) mornari ne mogu ništa tražiti od svoje plaće.

¹² STATUT GRADA SPLITA 1998., str. 787., Knjiga 6., odredba 58., O istome. Isto tako određeno je i naređeno, ako se mornar potuče ili posvađa na brodu bez uporabe oružja i ne dođe do prolijevanja krvi, da ga brodski parun ili nekjer može kazniti i išibati bez prolijevanja krvi i bez (uporabe) oružja a da sam zato ne bude kažnjen ni oglobljen.

¹³ ZADARSKI STATUT 1997., str. 421., Knjiga 4., odredba 32., Dopušteno je gospodaru broda osobno zadržati mornara koji se napuštajući brod ne drži dogovora i ugovora. Da ne bi bilo povoda kakvoj smutnji između mornara i gospodara broda i kojega god drugoga plovila, određujemo ovo: ako neki mornar suprotno ugovoru i dogovoru, sklopljenomu s gospodarom odnosno gospodarima, napusti brod odnosno plovilo, neka je gospodaru odnosno gospodarima slobodno zadržati toga mornara sve dok ne ispuni što je utanačeno ugovorom sklopljenim među njima, mornar pak odnosno mornari, koji bi silom odnosno krijomice napustili brod protivno ugovoru, neka su obvezni u dvostruku iznosu vratiti sveukupnu mornarsku plaću svoje smjene, a povrh toga onoliko na koliko za to određeni gradski upravitelji odnosno sud htjednu osudili toga mornara odnosno mornare; i hoćemo da se to primjenjuje ne samo glede broda-nave nego i glede svakoga plovila s palubom nosivosti stotinu milijara i više od toga.

¹⁴ ZADARSKI STATUT 1997., str. 423., Knjiga 4., odredba 35., Kako se neriješeni sporovi koji su izbili među putnicima na nekome brodu imaju riješiti nakon što brod pristane u luci. Ako kakve svađe odnosno sporovi izbiju među putnicima na nekome brodu, hoćemo ovo: po završenom putovanju, nakon što brod pristane u luci, prije nego se brod iskrca, svaka od strana dužna je u roku od pet dana suda odnosno za to određenim sucima predati valjan zalag na račun postupka u tom povodu. A nakon što je zalag položen bez ičijega prigovora, rečeni se brod smije iskravati; kad je pak brod iskracan, neka se zatraži rasprava o gore rečenim sporovima i svađama; a ako u roku od petnaest dana o prije rečenome nijedna strana ne zatraži raspravu, neka se svakoj od strana vrati njezin zalag tako da ubuduće nijedna od strana ne smije zbog toga neku drugu stranu nikada više uznemirivati. Međutim, ako među stranama izbije kakav spor zbog davanja nedostatna

neosnovanom bogaćenju onih čije su to stvari.²²

Zadarski statut u knjizi 4. u svojoj odredbi pod brojem 42. regulira dužnost trgovca prema brodovlasniku i isplate brodarine na ime prijevoznine prije nego se teret iskrca s broda. Zakonodavac se odlučio na takvu varijantu jer je u praksi bilo mnogo slučajeva da nakon iskrcaja tereta s broda trgovac više nije rado plaćao prijevozninu ili je čak i ucjenjivao brodovlasnika na način da je umanjivao dogovoreni iznos. Osim navedenoga, ista odredba normira i slučaj kada sva roba nije iskrcana, a brod treba poći dalje. Tada vrijedi dogovor vezan uz isplatu između brodovlasnika i trgovca, a u slučaju njegova nepostojanja trgovac ima dužnost isplate brodovlasniku prijevoznine za brod. Odredba predviđa i slučaj kada trgovac ne želi platiti prijevozninu za brod. Tada brodovlasnik na temelju te odredbe ima pravo provesti ovrhu da uzme i zadrži za sebe primjeren zalag robe u vlasništvu trgovca, dok ostatak robe brodovlasnik mora vratiti trgovcu pod uvjetom da je ovaj hoće primiti. U protivnom, mora ju iskrcati na kopno na trošak same robe, a nakon toga brodovlasnik može otploviti svojim putem.²³

4. Plaće na brodu

Plaća je (pravnim propisom, kolektivnim ugovorom, općim samoupravnim aktom radne organizacije, ugovorom o zaposlenju) utvrđeni novčani iznos koji je poslodavac (brodovlasnik, brodar) dužan isplatiti pomorcu za obavljeni rad koji je pomorac u određenome razdoblju osobno izvršio za brodar (na njegovu brodu), a u visini koja ovisi bilo o vremenu provedenom na radu bilo o rezultatima postignutim na radu (prema prethodno utvrđenim odnosno ugovorenim osnovama i mjerilima).²⁴

Najstariji je pomorski zakonik koji navodi odredbe vezane uz pomorsku plaću, tj. plaću zarađenu na pomorskim brodovima Rodski pomorski zakonik.

Tako u ulomcima od 1. do 7. Rodski pomorski zakonik navodi podjelu plaće. Brodovlasnikova plaća ili plaća vlasnika kapitala iznosila je dva udjela, kormilarova tj. onoga koji je upravljao brodom udio i po, vlasnikova partnera udio i po, stolareva udio i po, vođe palube udio i po, mornara jedan udio i kuhara pola udjela. Iz navedenih ulomaka jasno se razabire da je vlasnik kapitala najviše zarađivao, tj. dva udjela od postignute dobiti ili izraženo u postocima 20%. U ulomku se navodi vlasnik odnosno je li riječ o brodovlasniku ili vlasniku kapitala. Za pretpostaviti je da se radi ipak o prvome jer

se u ulomcima od 1. do 7. među navedenim subjektima pomorskog pothvata, osim vlasnika, nigdje ne spominje brodovlasnik ili sličan pojam. Kormilar je dobivao jedan i po udio ili 15% od dobiti. Isto su dobivali stolar, vođa palube i vlasnikov partner, pretpostavlja se da se radi o zajmodavatelju. Zajmodavatelj je financirao pomorski pothvat, stolar je održavao drveni jedrenjak na putu, dok je vođa palube bio odgovoran za red i funkcioniranje poslova na palubi. Mornari kao najbrojniji članovi brodske posade dobivali su jedan udio ili 10% dobiti koja se dijelila na ukupan broj mornara koji se nalaze na jedrenjaku. Najmanje je na trgovačkom brodu zarađivao kuhar, i to samo pola udjela ili 5% od ostvarene dobiti. Kada se zbroje svi udjeli, dobije se broj od devet i po udjela ili 95%. Nejasno je što je s razlikom. Ostaje li tih pola udjela, odnosno 5%, brodu za održavanje i slično, razne naknade, lučke pristojbe i ostalo? Može se primijetiti da ulomci ne navode pojam trgovca. Je li vlasnikov partner upravo on, nije do kraja jasno. Jedno je sigurno, a to je da ovdje neki od subjekata obavlja dvojaku funkciju, a to je financiranje pomorskog pothvata. Je li to brodovlasnik, koji je ujedno i zajmodavac, ili trgovac kao zajmodavac, koji bi se mogao podvesti pod vlasnikovog partnera?²⁵

U odredbi 5. regulira se naknada plaće mornaru koji je ozlijeđen. Navedenom odredbom uređena je situacija sukoba između mornara tako da je zabranjen svaki fizički obračun, dok je dopušten samo verbalni. Ipak, dođe li unatoč zabrani do fizičkog obračuna u kojem mornar A udari i ozljeđuje mornara B, mornar A snosi svu nastalu štetu te plaća liječnika mornaru B, ali, što je i najinteresantnije u ovoj odredbi, dužan mu je nadoknaditi plaću za sve one dane u koje mornar B nije mogao raditi jer je bio ozlijeđen.²⁶

Statut grada Dubrovnika regulira u knjizi 6. u svojoj 24. odredbi slučaj razbolijevanja mornara koji plovi za stalnu plaću. Navedena odredba razlikuje dva slučaja. U prvom slučaju radi se o mornaru koji je obolio u Dubrovniku odmah nakon primitka plaće. Tada je oboljeli mornar dužan u cijelosti vratiti primljenu plaću brodovlasniku ili njegovu zamjeniku te time nema više nikakvih obveza prema brodu. Drugi slučaj navodi oboljelog mornara nakon što je brod isplovio iz Dubrovnika te je ovaj morao ostatu u nekom mjestu ili gradu. Tada mornar dobiva od svoje plaće onoliko koliko je radio na navedenom brodu.²⁷

Statut grada Splita u knjizi 6. u dvjema odredbama navodi plaće i odnose vezane uz nju. U odredbi 55. određeno je mornarima koji se obvežu na plovidbu da ne smiju napuštati brod pod prijetnjom gubitka plaće.

Ako se promijeni pravac kretanja, bez obzira radi li se o velikim valovima, oluji na moru, strahu od gusara i razbojnika, mornari su dužni biti na brodu. Na brodovlasniku je bila dužnost da osigura mornarima plaću razmjerno vremenu provedenom na brodu i povećanoj udaljenosti u odnosu na prvo ugovorenu, a sve prema dogovoru. U protivnom, ako mornari na svoju ruku napuste brod bez obzira koji razlog naveli, nemaju pravo na isplatu plaće, bez obzira radi li se o vremenu dok su uredno izvršavali svoje obveze na brodu ili nakon toga. Zahvaljujući toj odredbi, brodovlasnici su uspijevali lakše održavati radnu disciplinu na brodu, a mornari su bili motivirani lakše prebroditi poteškoće koje su ih snašle na plovidbi.²⁸

Odredba 59. regulira slučaj davanja plaće mornarovima nasljednicima za mornara koji umre na putu. U tom slučaju brodovlasnik se obvezuje isplatiti plaću u cjelokupnom iznosu za ugovoreno putovanje između mornara i brodovlasnika. Mišljenja sam da se takvom regulativom htjelo zaštititi nasljednike mornara kako bi i za kratko vrijeme bili materijalno osigurani.²⁹

Zadarski statut u knjizi 4. u više odredbi regulira plaću i odnose vezane uz nju. U odredbi 33. brodovlasnik se obvezuje dati plaću mornarima u roku od osam dana. Ako brodovlasnik ne bi ispunio svoju obvezu i u propisanom roku dao plaću mornarima, tada je obvezan u dvostrukom iznosu izvršiti isplatu plaće. Ta se odredba primjenjuje bez obzira gdje se nalazio brodovlasnik. Da to nije tako, brodovlasnik bi uvijek nalazio opravdanja da nije u mogućnosti izvršiti isplatu plaće, dok na ovaj način to ne može jer ga odredba obvezuje da unaprijed mora misliti na plaće mornara i u dogovorenim ih roku isplatiti.³⁰

Odredba 34. regulira slučaj u kojem brod mora prezimiti i ostati duže na putovanju od predviđenog i dogovorenog roka. Tada se obvezuje trgovac da brodovlasniku isplati četvrtinu najamnine više, dok se brodovlasnik obvezuje da mornarima isplati četvrtinu plaće više od dogovorene. Posebno se navodi slučaj mornara koji se na brodu nalaze na određeno vrijeme od godinu dana te se određuje da oni po isteku toga roka ne smiju napustiti brod za vrijeme prezimljavanja. Uz to imaju pravo na brodsku plaću za sve prekovremene dane dok se nalaze na brodu i ne završe putovanje.³¹

Sljedeća odredba 44. obvezuje brodovlasnike na isplatu plaće u 3 dijela. Naime, brodovlasnik je dužan podijeliti vrijeme putovanja na 3 razdoblja i 3 isplate plaće za putovanje koje traje 9 mjeseci. Prvo bi razdoblje bilo ono razdoblje kada je sklopljen ugovor te je brodov-

lasnik obvezan isplatiti prvi dio plaće. Drugo je razdoblje početak novog tromjesečja, dok bi treće razdoblje započelo posljednjim tromjesečjem na predviđenom putovanju. Razlog je tomu s jedne strane taj da mornari imaju od čega živjeti, dok bi s druge strane brodovlasnik mogao doći u iskušenje jer se radi o velikim iznosima novca koji bi se nakupili za više mjeseci te ne bi htio izvršiti isplatu plaće mornarima.³²

Odredbom 47. predviđen je slučaj maloljetnika ili druge osobe pod tuđom vlasti koje učine propust te zarađe kaznu. Tada se kazna obvezno namiruje iz mornarske plaće te staratelj takvog mornara nema pravo na isplatu plaće sve dok se ne podmiri kazna u cijelosti. Da to ne propisuje odredba, staratelj bi podigao plaću i branio se da nema veze s učinjenim propustom, tj. ostavio bi mornara čiji je on staratelj bez sredstava i u nezahvalnom položaju.³³

U odredbama 61. do 63. regulirani su slučajevi isplate plaće mornarima u raznim situacijama.

Tako odredba pod brojem 61. regulira isplatu plaće mornaru koji zbog bolesti ostaje izvan Zadra, a na području Jadrana. Tada mornar ima pravo na punu plaću koju je odradio kao i za cijelo vrijeme plovidbe. Osim toga, ima pravo u narednih mjesec dana na određen novčani iznos. Na brodovlasniku je da pravilno odluči hoće li bolesnog mornara otpustiti ili zadržati. Ako brodovlasnik odluči zadržati mornara i pozove ga na brod, a ovaj to izbjegava, tada je mornar dužan platiti propisanu kaznu.³⁴

Odredba 62. normira da ako mornar umre na putu izvan Zadra, a na području Jadrana, tada nasljednik ima pravo na cijelu plaću kako je dogovoreno za to putovanje. Isto se odnosi i na eventualne zaostale plaće koju umrli mornar nije primio. Tom se odredbom ograničava brodovlasnika ili brodara da ne mogu zadržati za sebe plaću umrloga mornara.³⁵

Slično kao i u prethodnoj odredbi, u odredbi 63. opisan je događaj ako mornar umre na putu, a sklopio je pogodbu s brodovlasnikom o isplati plaće na tri obračunska razdoblja. Ovdje se razlikuje situacija kada je nastupila smrt mornara. U prvom se slučaju radi o tome da mornar umre u prvoj trećini obračunskog razdoblja i tada je, pod uvjetom da nije dobio cijelu plaću za prvo tromjesečje, brodovlasnik obvezan njegovim nasljednicima isplatiti cijelu mornarsku plaću. U drugom se slučaju radi o tome da mornar umre u drugom ili trećem obračunskom razdoblju. Tada brodovlasnik nije obvezan nasljednicima isplatiti plaću za ta obračunska razdoblja, izuzev za razmjerni dio mjeseci i dana koje je umrli mornar odradio.³⁶

zaloga, tada su jedna i druga strana dužne držati se onoga što sudac, odnosno u tu svrhu izabrani suci nađu za shodno o tome odlučiti. Ako se pak koja od strana opre bilo ne dajući zaloga ili dajući nedovoljan zalog, neka je po slobodnoj odluci suca odnosno sudaca od tada nadalje slobodno strani koja se pokori odnosno koja poslušna uči u posjed dobara druge strane koja su na brodu toliko da mogne sebe osigurati u rečenim sporovima i svađama; ako se pak na brodu ne bi zateklo kakvih dobara, neka su rečeni suci dužni uzeti od dobara strane koja se ne pokori, gdje god ta dobra bila, onoliko koliko im se učini da je pravično. Izuzimaju se oni sporovi koje je dužan i obvezan presuditi gospodin knez zajedno s našim sucima. Podrazumijevamo da se to primjenjuje ne samo glede broda-nave nego i glede svakoga plovila s palubom nosivosti stotinu milijara i više od toga.

¹⁵ ZADARSKI STATUT 1997., str. 427., Knjiga 4., odredba 40., Gospodar broda ne smije istjerati ortaka, niti ortak smije napustiti brod, a ugovori među njima neka se poštuju. Nalažemo da svi ugovori odnosno sporazumi koji su sklopljeni između gospodara i najmitelja broda ili ortaka odnosno mornara na brodu, ili između svih drugih osoba koje su na brodovima, imaju ostati čvrsti i postojani te biti neprekršivo obdržavani, osim ako bi ti ugovori i sporazumi bili protiv našega Statuta Zadarske općine; tada, naime, hoćemo da se neprekršivo obdržava rečeni Statut, k tomu nalažemo da gospodar ne smije istjerati ortaka, niti ortak smije napustiti brod, nego su obvezni cjelovito obdržavati utanačenja i ugovore sklopljene između njih pod prijetnjom kazne od dvadeset groša za stranu koja se ne drži rečenih utanačenja; polovica kazne neka pripadne strani koja se drži tih utanačenja, a druga polovica neka se ustupi Zadarskoj općini.

¹⁶ ASHBURNER 2001., str. 63., Ulomak 16., Brod sa svom opremom procjenjuje se prema omjeru od 50 zlatnika za nosivost od tisuću modija i u tom iznosu predstavlja ulog. Ako je brod star, vrijednost mu se procjenjuje na 30 zlatnika za svaku tisuću modija. Što se tiče vrijednosti broda, ona se umanjuje za 1/3 te brod u tolikom iznosu predstavlja ulog.

¹⁷ ASHBURNER 2001., str. 68., Ulomak 19., Kapetani koji upravljaju brodom, a doprinose s ne manje od ¼ od cjelokupne vrijednosti broda, gdje god poslani, mogu ulaziti u dogovore o posudbi novca i poslati ga na brod, bilo za sezonu ili putovanje. Ono što dogovoreno je pravovaljano je. Onaj koji posuđuje novac, treba nekoga poslati podići isplatu.

¹⁸ ASHBURNER 2001., str. 121., Dodatak D., odredba 1., Ukoliko mornar koji je poslan na plovidbu ujedno bude i dioničar, tj. onaj koji je primio udio prema ugovoru, mora izvršiti svaku naredbu te može napustiti brod kada istekne vremenski rok određen ugovorom. Ukoliko poželi otići prije isteka tog vremena, neka zadobije 70 udaraca te tako nastavi plovidbu. Ukoliko ga se uhvati u krađi, mora zadobiti 100 udaraca i ukida mu se udio u profitu.

¹⁹ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 198., Knjiga 7., odredba 16., Kad gospodar broda plovi na njemu kao mornar. Gospodar broda odnosno plovila koji na njemu plovi kao mornar neka ne smije ni u čemu zapovijedati na spomenutom plovilu, osim onoliko koliko mu pripada po njegovu udjelu; ali o udjelima drugih neka nije vlastan ništa zapovijedati, osim ako bi imao dopuštenje drugih gospodara. Ipak neka mu je slobodno zapovijedati glede opreme, kako je rečeno u odredbama ovoga Statuta.

²⁰ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 200., Knjiga 7., odredba 23., Kad se razboli mornar koji plovi na udio. Kad brod odnosno plovilo poduzme putovanje iz Dubrovnika uz plovidbu na udjele, ako bi prije nego isplovi iz Dubrovnika koji mornar obolio, neka nije ništa obvezan tom brodu odnosno plovilu. A ako bi brod već isplovio iz Dubrovnika, pa bi neki mornar obolio izvan Dubrovnika te ostao bolestan na nekom mjestu, njegov mu udio na tom putovanju ima donositi dobit tijekom cjelokupnoga tog putovanja, kao da je on sam bio nazočan; isto tako ima dobivati za troškove koliko dobiva jedan od mornara. Ako bi se pak taj brod odnosno plovilo vratilo u grad ili na mjesto na kojem je bio ostavio rečenog bolesnika te bi ga zatekao zdrava, neka je tom mornaru, ako bi se htio ukrcati i otploviti tim brodom odnosno plovilom, slobodno tako postupiti; osim ako bi brod odnosno plovilo mjesto njega imao drugog mornara.

²¹ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 200., Knjiga 7., odredba 26., Spor između gospodara broda i mornara zbog broja udjela. Ako gospodar broda odnosno plovila dadne taj brod odnosno plovilo na udjele pa izbije koji spor između gospodara te zapovjednika i mornara glede broja udjela, a za to ne bi bilo svjedoka, hoćemo da se vjeruje gospodaru toga broda odnosno plovila.

²² STATUT GRADA SPLITA 1998., str. 763., Knjiga 6., odredba 17., O onome koji je dao brod (na iskoristavanje) uz dio dobiti. Isto tako određeno je i naredeno da tko god dade nekome ili nekima svoj brod ili lađu (na iskoristavanje) uz dio dobiti (u novcu), ili drvima, ili nekim (drugim) stvarima, pa ti, idući na put ili se s njega vraćajući, budu opljačkani ili na koji način (bez svoje krivnje) izgube neke stvari te bude izvjesno da su te stvari izgubili ili da su opljačkane, neka svi zajednički s vlasnikom broda ili lađe snose zajedničku štetu i dužni su zajednički raditi na pronalaženju (stvari) u povodu pljačke ili štete. A ako ne uzmognu pronaći nestale ili opljačkane im stvari niti pokriti troškove koje su pri tome imali, neka svi zajednički razmjerno snose štetu kao što je rečeno. I kako vlasnik broda ili lađe, tako i mornari neka razmjerno vrijednosti svojih preostalih stvari sudjeluju u nastaloj šteti.

²³ ZADARSKI STATUT 1997., str. 429., Knjiga 4., odredba 42., Trgovac je obvezan gospodaru broda namiriti brodarinu, odnosno doznačiti mu dostatan zalog prije nego se roba udalji s broda. Čini nam se vrlo valjanim da trgovac bude obvezan

5. Zaključna razmatranja

Stegu na brodu reguliralo je rimsko pravo u odredbi koja se nalazi u izvorima pod brojem 101. Rodski pomorski zakonik stegu na brodu uređuje u odredbama 2., 3. i 26. Statut grada Dubrovnika u knjizi 7., u odredbi broj 9. regulara prijevoz tereta. Odredba 11. zabranjuje zapovjedniku broda i posadi napuštanje broda. Odredbom 34. nalaže se mornarima obveza pokornosti zapovjedniku. Isto određuje i odredba koja se nalazi u 5. knjizi Hvarskog statuta. Statut grada Splita u 6. knjizi odredbom 15. uređuje stegu na brodu na relaciji posada-brodovlasnik. Zadarski statut u knjizi 4., odredbom 32. propisuje stegu mornara na brodu. Odredba 35. propisuje stegu putnika na brodu. Sljedeća odredba 40. uređuje stegu na brodu između brodovlasnika i ortaka. Bilalamin i Hamurabijev zakonik ne sadrže odredbe koje reguliraju stegu na brodu. Rodski zakonik o izbacivanju (tereta) također nema odredbi o navedenoj problematici. Rimsko pravo regulira stegu na brodu na relaciji zapovjednik – brodska posada. Rodski pomorski zakonik u više odredbi rješava stegu na brodu na relaciji zapovjednik – brodska posada ili zapovjednik – trgovac i dr. Srednjovjekovni komunalni statuti obrađeni u ovoj knjizi sadržavaju odredbe kojima se regulira stega na brodu.

Odnose između zapovjednika, brodovlasnika, trgovca i zajmodavca, a vezano uz dobit Bilalamin i Hamurabijev zakonik nisu poznavali zato što su u početku plovidbe trgovačku djelatnost obavljali sami brodovlasnici. Naime, oni su vršili funkciju zapovjednika, brodovlasnika i trgovca. Zahvaljujući rimskom pravu taj se odnos s vremenom mijenjao tako da su se navedena zanimanja podijelila između više ljudi. Prvi pomorski zakonik koji je cjelovito uređivao subjekte pomorskog pothvata je Rodski pomorski zakonik. Ulomak broj 16. navodi ulog brodovlasnika. U ulomku broj 19. uređuju se ovlasti zapovjednika broda. U dodatku D pod brojem 1. regulira se udio mornara. Statut grada Dubrovnika u 7. knjizi u odredbi 16. regulira brodovlasnika koji plovi kao mornar. U odredbi 23. propisuje se mornar koji plovi na udio. Odredba 26. uređuje spor nastao između brodovlasnika i mornara. Statut grada Splita u 6. knjizi u odredbi broj 17. navodi brodovlasnika. Zadarski statut u 4. knjizi odredbom broj 42. navodi dužnost trgovca prema brodovlasniku. Iz navedenih odredbi vidljivi su odnosi između subjekata pomorskog pothvata.

Od Bilalaminog zakonika, Hamurabijevog zakonika, preko Rodskog zakonika o izbacivanju (tereta) sve do rimskog prava nije bilo posebnih odredbi koje bi regulirale odnose u vezi udjela i dobiti na relaciji zapovjednik – brodovlasnik – trgovac ili zajmodavac u vezi dobiti. Prvi koji je to regulirao bio je Rodski pomorski zakonik koji u više odredbi uređuje ulog brodovlasnika, ovlasti zapovjednika broda vezano uz uloženi kapital i dr.

Srednjovjekovni komunalni statuti navedeni u ovom radu, a izuzev Hvarskog statuta sadrže odredbe kojima reguliraju odnose zapovjednika – brodovlasnika – trgovca ili zajmodavca u vezi dobiti.

Plaće na brodu regulirao je Rodski pomorski zakonik, gdje je navedeno u ulomcima pod brojevima 1. do 7. podjela plaće. U odredbi 5. uređena je naknada plaće mornaru koji je ozlijeđen. Statut grada Dubrovnika u knjizi 7., u odredbi 24. navodi slučaj mornara koji plovi za stalnu plaću. Statut grada Splita u 6. knjizi u odredbi 55. regulira mornare koji mogu ostati bez plaće. Sljedeća odredba 59. uređuje isplatu plaće nasljednicima. Zadarski statut u knjizi 4., u odredbama broj 33., 44. i 61. do 63. navodi isplatu plaće mornarima od strane brodovlasnika. Odredbom 34. regulira se povišenje plaće za jednu četvrtinu.

Najstariji zakonik koji regulira plaće na brodu je Rodski pomorski zakonik koji u više odredbi regulira podjelu plaće. Dubrovački, Splitski i Zadarski statuti sadrže odredbe o isplati plaća, dok Hvarski statut u djelu koji se odnosi na pomorstvo nema takvih odredbi.

gospodaru broda namiriti brodarinu, ili pak doznačiti mu dostatan zalog prije nego taj trgovac izvadi odnosno preuzme svoju robu s broda; i ako trgovac doznači gospodaru zalog, hoćemo da taj trgovac bude dužan iskupiti rečeni zalog u roku od tri dana otkako brod bude iskrcan, pa ako u roku od tri dana ne otkupi zalog, neka ga izgubi i neka se preda gospodaru broda. Međutim, dogodi li se da brod ne bude posve iskrcan, nego samo dijelom, a bude potrebno da brod nastavi svoje putovanje u druge krajeve, tada neka se glede isplate gospodaru broda obdržava dogovor uglavljen odnosno

sklopljen između trgovca i gospodara broda; a ako između njih ne bi bilo nikakva dogovora o tome, neka je trgovac obvezan smjestiti platiti gospodaru prevozninu za brod: ne htjedne li pak rečeni trgovac odmah platiti prevozninu za brod, snagom ove odredbe dajemo gospodaru potpunu ovlast da uzme i zadrži za sebe valjan i primjeren zalog od robe toga trgovca radi naplate brodarine koju ima dobiti od trgovca, a ostatak robe toga trgovca neka gospodar broda ili preda trgovcu ako ga ovaj hoće primiti, ili pak iskrca na kopno na trošak same te robe; potom neka gospodar otplovi kamo je nakanio.

²⁴ TINTIĆ 1983., sv. 6., str. 58.

²⁵ ASHBURNER 2001., str. 57., Ulomci 1. – 7., Vlasnikova (poslodavac) plaća je dva udjela; kormilarova udio i pol, vlasnikova partnera udio i pol, stolarova udio i pol, vođe palube udio i pol, mornarova jedan udio, kuharova pola udjela.

²⁶ ASHBURNER 2001., str. 83., Odredba 5., Ukoliko među mornarima izbije sukob, ne smije im se dogoditi fizički obračun, već samo verbalni. Ukoliko mornar A udari i ozlijedi mornara B, mornar A mora platiti mornaru B liječnika i namiriti plaću mornaru B za one dane za koje B nije mogao raditi

jer je bio ozlijeđen.

²⁷ STATUT GRADA DUBROVNIKA 1990., str. 200., Knjiga 7., odredba 24., Kad se razboli mornar koji plovi za stalnu plaću. Isto tako ako bi koji brod odnosno plovilo krenulo s plaćenim mornarima, pa bi koji mornar obolio u Dubrovniku pošto je primio plaću, hoćemo da ju je obvezan vratiti gospodaru odnosno njegovu zamjeniku, i neka od tada unaprijed nema obveze prema brodu odnosno plovilu. A ako bi spomenuti brod odnosno plovilo već isplovilo iz Dubrovnika a neki bi mornar obolio te ostao u nekom mjestu ili gradu, ovaj mora dobiti od mornarske plaće onoliko koliko je služio na spomenutom brodu odnosno plovilu.

²⁸ STATUT GRADA SPLITA 1998., str. 785., Knjiga 6., odredba 55., isto u bilj. 11.

²⁹ STATUT GRADA SPLITA 1998., str. 787. Knjiga 6., odredba 59., O istome. Isto tako određeno je i naredeno, ako mornar na putu umre, da je parun dužan uza sve to namiriti mornarevim nasljednicima čitavu plaću koju je bio obćao isplatiti mornaru za čitavo putovanje koje je gore navedeni mornar bio obćao izvršiti.

³⁰ ZADARSKI STATUT 1997., str. 423., Knjiga 4., odredba 33., Ako gospodar kroz osam dana po utvrđenoj roku ne isplati mornare, obvezan im je platiti dvostruko. Ako gospodari ne obave isplatu mornarima u utvrđenoj roku, neka su od tada unaprijed, zakasne li gospodari osam dana po utvrđenoj roku, obvezni nadoknaditi tu plaću u dvostruku iznosu. Hoćemo da se to primjenjuje kad se rećeni gospodari zateknu u kojem gradu.

³¹ ZADARSKI STATUT 1997., str. 423., Knjiga 4., odredba 34., Četvrtina mornarske plaće i brodarine ima se platiti gospodaru i mornarima ako se dogodi te brod unajmljen za krajeve Romanje ili preko mora prezimi na nekom drugom putovanju. Ako neki brod bude unajmljen da otplovi u krajeve Romanje odnosno preko mora ili u druga slična mjesta, tako da po dolasku na to mjesto mora biti prazan, a potom se dogodi da taj brod ploveci u rećene odnosno druge krajeve u polasku ili povratku mora na putu, uz privolu svih trgovaca odnosno mornara ili većine njih,

prezimiti odnosno cijelu zimu ondje provesti, hoćemo ovo: četvrtinu sveukupne brodarine imaju trgovci najmitelji pridodati gospodarima, a ti gospodari neka su obvezni mornarima koji budu mornari za to putovanje, pridodati za zimovanje četvrtinu mornarske plaće. Gospodari pak i mornari dužni su prema najmiteljima obdržavati što među njima bude utanaćeno. Hoćemo da se to primjenjuje ne samo glede broda-nave nego i glede svakoga plovila s palubom nosivosti stotinu miljara i više od toga. Ako se pak mornarima, koji su na godinu dana odnosno na smjenu o Svetom Andriji, dogodi slučaj u ovoj glavi, tako da trgovci moraju zimovati ondje zajedno s gospodarima brodova, hoćemo ovo: neka rećeni mornari budu obvezni ostati s njima i ne napuštati brod te dovršiti putovanje i dobiti brodsku plaću za dotični dio godine, mjeseca i dana, sve dok se brod ne vrati s onoga putovanja.

³² ZADARSKI STATUT 1997., str. 431., Knjiga 4., odredba 44., Gospodari brodova moraju mornarima plaću za putovanje davati u tri obroka. Pravićnim nam se čini da gospodari brodova plaćanje putovanja obavljaju i budu obvezni obavljati u tri obroka, to jest dijeleći vrijeme putovanja na tri razdoblja; tako da se, bude li putovanje na devet mjeseci, prva isplata obavi na dan sklapanja ugovora između gospodara i mornara, a drugu i treću isplatu da mornari dobiju od gospodara na početku svakoga tromjesečja u vremenu što slijedi.

³³ ZADARSKI STATUT 1997., str. 435., Knjiga 4., odredba 47., Nepunoljetni sin i bilo koja druga osoba u tuđoj vlasti koja primivši mornarsku plaću potpađne zbog svoga propusta pod kaznu, dužna ju je platiti od mornarske plaće. Kada netko bilo kojega položaja, nalazeći se pod tuđom vlašću, bez privole oca odnosno gospodara primi mornarsku plaću za odlazak i službu na nekom brodu-navi ili bilo kojem drugom plovilu, pa zbog svoga propusta potpađne pod kakvu kaznu, hoćemo da takav bude obvezan kaznu koja ga je zapala platiti od mornarske plaće koju je primio, unatoč tomu što se nalazi pod tuđom vlašću.

³⁴ ZADARSKI STATUT 1997., str. 445., Knjiga 4., odredba 61., Isplata mornara koji zbog bolesti

mora ostati izvan Zadra a na području Jadrana. Sućutno određujemo ovo: onaj mornar koga napadne neka teška bolest izvan Zadra pa je ushtio, odnosno morao, odustati od putovanja onoga broda zbog bolesti koju trpi, mora dobiti punu plaću koju je na brodu već zaslužio, a i za cijelo vrijeme dok je brod jedrio; povrh toga neka do mjesec dana dobiva dva solada malih denara dnevno, i neka je do razboritosti gospodara onoga broda-nave odnosno plovila da li da se rećeni mornar otpusti ili ne otpusti; ako pak gospodar htjedne da on dođe, a mornar se ustručava doći jer se možda boji, neka je do prosudbe zapovjednikove, pa ako potom ne htjedne doći, neka plati kaznu koja zapada i druge mornare.

³⁵ ZADARSKI STATUT 1997., str. 445., Knjiga 4., odredba 62., Baštiniku mornara preminula na putu izvan Zadra a na području Jadrana ima se isplatiti cijela plaća. Umre li mornar koji se pogodio za jedno putovanje na putu izvan Zadra a na području Jadrana, njegov baštinik mora dobiti cijelu plaću koja mu je za to putovanje bila obćana. I hoćemo da se to primjenjuje ukoliko već preminuli rećeni mornar nije prije svoje smrti primio cijelu plaću za cijelo putovanje.

³⁶ ZADARSKI STATUT 1997., str. 445., Knjiga 4., odredba 63., Isplata baštinicima mornara koji je preminuo na putu a sklopio je pogodbu za jednu smjenu na tri obraćunska roka. S naklonošću određujemo ovo: ako se mornar koji je s gospodarom uglavio pogodbu za jednu smjenu s brodom odijeli od mjesta gdje je učinjena pogodba, a potom se dogodi te on izdahne u prvoj trećini obraćunskoga roka, tada, ako nije dobio cijelu plaću za prvu trećinu obraćunskoga roka, gospodar mora njegovim baštinicima doznaćiti cijelu mornarsku plaću. Međutim, premine li mornar u drugom ili trećem obraćunskom roku, njegovi baštinici neka ništa više ne prime, niti je gospodar na ista više obvezan, osim što mu pripada razmjerni dio za vrijeme odnosno za dio mjeseca i dana, od vremena drugoga i trećega obraćunskoga roka sve do vremena kad je mornar već preminuo.

LITERATURA

ASHBURNER 2001.

BENEDICT 1909.

BRAJKOVIĆ & JAKAŠA 1983.

COHEN 1944.

CVITANIĆ 1991.

CVITANIĆ 1998.

ČOLOVIĆ 1983.

GRABOVAC 1991.

HRIBAR 1965.

JASIĆ 1968.

Ashburner, Walter, *The Rhodian Sea-Law*, New Jersey, 2001.

Benedict, Robert D., "The Historical Position of the Rhodian Law," *The Yale Law Journal*, Vol. 18, No. 4 (1909), str. 223 – 242.

Brajković, Vladislav & Jakaša, Branko, *Pomorsko pravo, Pomorska enciklopedija*, sv. 6., Zagreb, 1983., str. 332.

Cohen, Boaz, "The Relationship of Jewish to Roman Law," *The Jewish Quarterly Review*, New Series, Vol. 34. No. 3 (1944), str. 267 – 280.

Cvitanić, Antun, *Hvarski statut*, Split, 1991.

Cvitanić, Antun, *Statut grada Splita*, Split, 1998.

Čolović, Ilija, "Posada brodska," *Pomorska enciklopedija*, sv. 6. Zagreb, (1983.), str. 382 – 383.

Grabovac, Ivo, *Enciklopedija pojmova pomorskog prava*, Split, 1991.

Hribar, Aleksandar, "Pregled razvitka pomorskog prava," *Pomorski zbornik*, 3 Rijeka, 1965., str. 463 – 538.

Jasić, Stojan, *Zakoni starog i srednjeg vijeka*, Beograd, 1968.

- KOZLIČIĆ 2006.–2007. Kozličić, Mithad, "Mornarski vježbenik u starijim izvorima pomorskog prava hrvatskog Jadrana," *Povijesni zbornik Filozofskog fakulteta u Osijeku*, 1/1–2, 2006./2007., str. 9 – 16.
- KRIŽMAN & KOLANOVIĆ 1990. Križman, Mate, & Kolanović, Josip, Statut grada Dubrovnika iz 1272, Dubrovnik, 1990.
- KRIŽMAN & KOLANOVIĆ 1997. Križman, Mate, & Kolanović, Josip, Zadarski statut, Zadar, 1997.
- LINFIELD 1919. Linfield, H. S., "The Relation of Jewish to Babylonian Law," *The American Journal of Semitic Languages and Literatures*, Vol. 36, No. 1 (1919), str. 40 – 66.
- MOMMSEN & KRÜGER 1988. Mommsen, Theodor & Krüger, Paul, *Corpus Iuris Civilis*, Hildesheim, 1988.
- PAULO 1989. Paulo, Julije, *Sentencije*, Zagreb, 1989.
- PAVIĆ 2006. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Split, 2006.
- PALLUA 1972. Pallua, Emilio, "Brodovlasnik," *Pomorska enciklopedija*, sv. 1., Zagreb, 1972., str. 617 – 618.
- ROMAC 1994. Romac, Ante, *Institucije Justinijan*, Zagreb, 1994.
- ROMAC 1973. Romac, Ante, *Izvori rimskog prava. Latinski tekstovi s prijevodom*, Zagreb, 1973.
- ROMAC 1989. Romac, Ante, *Rimsko pravo*, Zagreb, 1989.
- RUDOLF 1989. Rudolf, Davorin, *Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora*, Split, 1989.
- SENC 1981. Senc, Stjepan, *Demostenovi izabrani govori*, Split, 1981.
- TINTIĆ 1983. Tintić, Nikola, Plaća (Osobni dohodak) u pomorstvu, *Pomorska enciklopedija*, sv. 6., Zagreb, 1983., str. 58.
- VIŠIĆ 1989. Višić, Marko, *Zakonici drevne Mesopotamije*, Sarajevo, 1989.
- ŽABKAR 1989. Žabkar, Tone, "Zapovjednik broda," *Pomorska enciklopedija*, sv. 8., Zagreb, 1989. str. 576. – 577.

SUMMARY

TRADE NAVIGATION RELATIONS IN ANTIQUITY

Zlatko ĐUKIĆ

The paper describes historical and legal relations in commercial navigation. From the beginning of commercial navigation, these depended on: discipline on board; relations between the captain, shipowner, merchant and lender concerning the profits; pay; the presence of merchants' assistants on vessels; passengers, including females; the safe-keeping of money and other valuables on board.

As far as ancient history is concerned, there are not too many codes regulating commercial navigation, while the military aspect is not even mentioned by ancient codes. When we come to the Middle Ages, legal documents are much more numerous. These are primarily our eastern Adriatic municipal statutes. These two groups of legal sources are the focus of this paper, which will provide key data and an analysis of legal documents.

The basis of maritime law derives from the written sources of the most ancient civilisations which had a need to regulate navigation. Their legal solutions, through the Phoenicians and Egyptians, provided a bridge for the legal norms of Greece, and in time spread along the whole coast of the Mediterranean Sea.

The main goal of commercial navigation was to connect different markets in order to export products and import goods that were missing on the domestic market.