

Dr. se. Vilma Pezelj, Viši asistent
Pravnog fakulteta u Splitu

POMORSKE HAVARIJE U DALMATINSKOM STATUTARNOM PRAVU

UDK: 352.07 (497.5-3 Dalmacija) (091)

347.796 (091)

Primljeno: 01. 12. 2005.

Izvorni znanstveni članak

Autorica je obradila temu pomorskih havarija u koje spadaju sve izvanredne štete koje zadese pomorsku imovinu tijekom pomorskog pothvata. Osnovna je podjela pomorskih havarija na zasebne i zajedničke havarije.

Među najčešće zasebne havarije spada sudar brodova te određene vrste šteta na teretu.

Putem zajedničke havarije na pomorsku se plovidbu primjenjivalo pravilo da nitko bez naknade ne bi smio uživati imovinske koristi ili prednosti od tuđe štete. U odnosu na rimsko, bizantsko i mletačko pravo, institut zajedničke havarije u dalmatinskom je statutarnom pravu bio proširen kao posljedica nesigurnih srednjovjekovnih prilika u pomorskom prometu, te nastojanja da se u interesu razvitka pomorske plovidbe rizik prebaci na širi krug sudionika.

Osim općeg načela uopćavanja rizika za sve štete na brodu i za sam teret, kontribucija iz naslova zajedničke havarije primjenjivala se i na neke posebne slučajeve kao što su: oluja, gusarska pljačka, zarobljavanje člana posade, odmazda, plaćanje pomorskih pristojbi, itd.

Zbog promijenjenih gospodarskih prilika i velikog broja zloupotreba, široki pojam zajedničke havarije s vremenom se sužavao pa se havarija ograničavala na najnužnije troškove (pomorski *iactus* i gusarsku pljačku).

Srednjovjekovno pomorsko pravo prihvatilo je rimski princip poštovanja i zadržavanja prava vlasništva na potopljenim i izgubljenim stvarima u slučaju brodoloma. Kao novost uvedeno je pravo na nagradu za spašavatelje, dužnost prijavljivanja nađenih stvari, te sudjelovanje javne vlasti u tim pitanjima.

Ključne riječi: *pomorske havarije, zasebne havarije, zajednička havarija, sudar brodova, brodolom, spašavanje i pružanje pomoći, pravna povijest, pomorsko pravo, dalmatinsko statutarno pravo.*

UVOD

Plovidba morem i danas je izložena raznim rizicima, unatoč mnogobrojnim preciznim tehničkim sredstvima. U prošlosti su ti rizici bili znatno veći. Zato su od davnina poznati propisi o raspodjeli eventualne štete na sve sudionike pomorskog pothvata. Prvi poznati jednostavni oblici provođenja ideje solidarnosti su prijevozi rijekama u Kini (3000. god. pr. Kr.), Babilonu (2000. god. pr. Kr.) i starom Egiptu. Počeci zajedničkog snošenja šteta za vrijeme pomorske plovidbe bilježe se nekoliko stoljeća prije Kristova rođenja i vezani su za stare mediteranske kulture. Iz toga vremena potječe jedan od najstarijih pomorsko-pravnih instituta - zajednička havarija.

Pomorskom havarijom¹ naziva se svaka izvanredna šteta, gubitak ili trošak koji zadese pomorsku imovinu tijekom pomorskog plovidbenog pothvata. Glavna je značajka havarija u pomorstvu njihova izvanrednost. Pomorska nezgoda može biti uzrokovana opasnostima mora (koje mogu imati značajke više sile ili slučaja) ili djelovanjem ljudi, koji mogu biti članovi posade broda ili treće osobe.

Pomorske se havarije dijele na dvije osnovne vrste: zajedničke i zasebne havarije.²

Zasebne havarije (partikularne, posebne) su sve izvanredne štete i troškovi što ih pretrpi imovina u plovidbi, a koje nemaju obilježja zajedničke havarije. Imovinske posljedice partikularne havarije snose sami vlasnici pogođene imovine (po načelu *casum sentit dominus*), bez primjene načela uzajamnosti i zajedništva svih sudionika plovidbe, kao što je to slučaj kod zajedničkih havarija.

Najčešće su se pravila o zajedničkoj havariji odnosila na slučaj namjernog izbacivanja dijela brodskog tereta u more odlukom zapovjednika broda, kako bi se na taj način spasio preostali teret i brod. U takvom se slučaju radi o tzv. zajedničkoj (generalnoj, općoj) havariji, kada nastalu štetu razmjerno nadoknađuju brodovlasnik i vlasnici tereta na brodu. Temeljem pravnog načela da se nitko ne smije bez valjane osnove ili naknade koristiti tuđom štetom, imovinske posljedice zajedničke havarije snose svi sudionici toga pomorskog pothvata, razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom su sudjelovali u pothvatu. Tipični slučajevi zajedničkih havarija su: bacanje tereta u more, gašenje požara na brodu, hotimično nasukanje i odsukavanje nasukanoga broda, upotreba tereta, brodske opreme i zaliha kao pogonskoga goriva. Zajednička se havarija razlikuje od posebne po nastanku i posljedicama. Ona nastaje namjernim i razboritim djelovanjem čovjeka, a njezine posljedice snose svi sudionici plovidbe razmjerno vrijednosti svoje imovine kojom sudjeluju u pothvatu.³

Zajedničkoj je havariji srodan institut pomorskog spašavanja koji najčešće ima značajke zajedničke havarije. Riječ je ipak o dva pomorsko-pravna instituta s posebnom i međusobno različitom pravnom fizionomijom.

¹ Etimologija riječi "havarija" je vrlo složena. Vezuje se uz hebrejsku riječ "hevra" (udruženje), latinsku "habere" (imati), starogermansku "vara" (šteta), arapsku "avvar" (šteta).

Varijantu "avarija" upotrebljavaju svi slavenski narodi i englesko govorno područje, a termin "havarija" se kod nas češće susreće vjerovatno iz radoblja Austro-Ugarske Monarhije prijevodom s njemačkog "haverei".

Vidović smatra da je termin "avaria" ili "avarija" prikladniji od termina "havarija" jer više odgovara tradiciji, povijesnom naslijeđu i običnom govornom jeziku.

Usp. Vidović, R., Pomorski rječnik, Logos, Split, 1984., str. 514.-516.; Herkov, Z., Građa za financijsko-pravni rječnik feudalne epohe Hrvatske, Prvi svezak, Zagreb, 1956., Djela JAZU, s. v. avarea, str. 74.-78.; Mažuranić, V., Prinosi za hrvatski pravno-povijesni rječnik, prvi dio, pretsak - Zagreb 1975., str. 10. s. v. avarea.

Lexicon latinitatis medii aevi Iugoslaviae, Zagreb, 1969., vol. I, str. 86., s. v. avarea; Pomorski leksikon, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1990., str. 267.

Bonolis, G., Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico, Piša, 1921., str. 397.

² Brunetti, A., Il diritto marittimo italiano, I, Torino, 1929., str., 177.

³ Pavić, D., Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003., str. 3.; isti: Pomorsko pravo, knjiga treća, Split, 2000., str. 14.; Jakaša, B., Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1983., str. 350.; Grabovac, I., Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003., str. 316.; isti: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005., str. 229.

I. ZASEBNE HAVARIJE

I.1. Sudar brodova

Sudar brodova je poseban oblik pomorske štete koji redovito uzrokuje teže materijalne posljedice za brodove - sudionike sudara. Po svojoj pravnoj prirodi štete posljedice sudara brodova pripadaju redovito partikularnim havarijama. Ukoliko se sudar brodova izazove namjerno i razborito kako bi se izbjegla neka druga veća opasnost, tada bi se obostrano nastala šteta morala podmiriti kao zajednička havarija broda koji je namjerno izazvao sudar.

Iz pomorskih kronika, ostataka antičkih brodoloma i pravnih spomenika vidljivo je da su se brodovi sudarali još od najstarijih vremena.⁴

Rimsko je pravo kod sudara brodova stajalo na stanovištu odgovornosti po principu krivnje, te nije poznavalo ideju kontribucije kod neskrivljenog sudara, koja se javlja u srednjovjekovnom pravu.⁵

Iako su slučajevi sudara brodova koji se spominju u Justinijanovim Digestama preuzeti u Bazilike, bizantska se praksa vezala uz poznati bizantski Rodijski pomorski zakon, tzv. *Nomos Rhodion nautikos* (*Nd/dog 'Podicov* i *Vaurijdc*) koji sadrži dosta novih propisa različitih od rimskoga prava. Ne ulazeći u rasprave radi li se o privatnoj zbirci⁶ ili o zakonskom propisu Isaurijskih careva ikonoklasta,⁷ ovaj je pomorski zakon stariji od Bazilika.⁸ Nastao je u razdoblju 600.-800. g. n. e., a u nekim se rukopisima javlja kao osmi titul LIII knjige Bazilika ili kao njen jedini sadržaj.⁹

Premda se *Nomos Rhodion nautikos* temelji na rimskom pomorskom pravu, burna zbivanja ranog srednjeg vijeka utjecala su na znatna odstupanja od rimskih pomorskopравниh odredbi. Dok je po rimskom pravu princip kontribucije primjenjivan samo u slučaju *iactusa*, u bizantskom se pravu taj princip proširuje na sudar, brodolom, štete od gusara, groma itd. Vrlo je značajno za to razdoblje stvaranje novog pojma zajednice protiv opasnosti, *communio periculi* (*KOIVCOVICC*), koju sačinjavaju putem kontribucije brod, teret, trgovci i putnici.

Iako glede sudara *Nomos Rhodion nautikos* usvaja načelo rimskoga prava po kojem se za sudar odgovara na principu *culpa*, u pitanju naknade štete odstupa od rimskoga prava.¹⁰ Prema navedenoj odredbi štetu od sudara snose *vavKAr/pog*

⁴ Hamburabijev zakonik, čl. 240. Kurtović, Š., Hrestomatija opće povijesti prava i države, I, Zagreb, 1999., str. 89. O povijesnom razvoju pravnih vrela o sudaru vidi: Amžić, P., Sudar brodova (magistarski rad), Split, 2004., str. 6.-16.

⁵ U titulu Digesta "*Adlegem Aquilia*" (D, 9, 2) obrađuje se nekoliko slučajeva sudara odnosno oštećenja brodova, a odgovornost po *Lex Aquilia* temeljila se na krivnji. Vidi opširnije: Brunetti, nav., dj, str. 185.; Bonolis, nav, dj., str. 577.; Horvat, M., Iz historije sudara, brodoloma, spašavanja i pomaganja, Poseban otisak iz Zbornika za pomorsko pravo, Tom 6, Zagreb, 1967.str. 7.-9.

⁶ Pardessus, J. M., Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle, I-IV, Paris, 1828.-1845.I, str. 220.

⁷ Kostrenčić, M., Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915., str. 315.

⁸ *Nomos Rhodion nautikos* objašnjava podrijetlo mnogih pomorskopравниh ustanova, osobito naših jadranskih i južnotalijanskih gradova pod bizantskom vlašću. Neki instituti, posebno elementi za pojam zajedničke havarije, ne odgovaraju institutima službene kodifikacije (*Lex Rhodia de iactu*), pa odatle i kombinacije o karakteru toga zakonskog zbornika.

Usp. Pomorska enciklopedija, JLZ, Zagreb, vol. 5, str. 386.

Horvat, M. - Bastaić, K. - Sirotković, H., Rječnik historije države i prava, Zagreb, 1968., str. 518.

⁹ Ashburner, W., The Rhodian Sea-law, Oxford, 1909., str. LX.

¹⁰ *Nomos Rhodion nautikos*, III., 36. (Numeracija preuzeta prema Ashburner, nav. dj., str., 111.)

i *E/jAsovreg* koji vjerovatno predstavljaju brod, pa se za naknadu štete stvara bizantski pojam zajednice broda i tereta, koji i kod sudara snose štetu po principu kontribucije kao i kod zajedničke havarije.¹¹

U srednjem su vijeku uslijed sporosti plovidbe i brodova sudari bili rijetki, pa u skladu s time dalmatinsko statutarno pravo ni mletački statuti nemaju propisa koji bi regulirali sudar brodova.¹²

I. 2. Pomorske havarije

U pomorske havarije nesumnjivo spadaju i oštećenja tereta za vrijeme prijevoza,¹³ a spominju ih najstariji pravni spomenici.¹⁴ Teret je dio imovine koja sudjeluje u pothvatu, a štete što ih teret pretrpi mogu biti generalne ili partikularne prirode.

Posljedice partikularnih šteta na teretu (gubitak, manjak, oštećenje) mogao bi snositi vlasnik tereta ili brodar. Vlasnik tereta sam snosi štetu ako su one takve prirode da brodar za njih ne odgovara. Ipak, veliki dio oštećenja ili gubitaka na teretu nadoknađuje brodar, zbog toga što se on osobno ili posada nisu dovoljno brinuli o teretu.¹⁵

Srednjovjekovni statuti normiraju odgovornost brodovlasnika za robu preuzetu na brod koja je najjasnije izražena u odredbama Zadarskog statuta.¹⁶ Brodovlasnik se mogao osloboditi odgovornosti samo u slučaju nasilja, požara, nevremena ili bacanja izvan broda. Vrlo je slična odredba Splitskog statuta koja uz navedeno dodaje da je brodovlasnik odgovoran zbog lošeg nadzora ili nemarnosti, a ne spominje bacanje robe u more.¹⁷

Dubrovački i Hvarski statut nemaju odredbe o odgovornosti brodovlasnika za robu preuzetu na brod,¹⁸ ali imaju odredbe o odgovornosti brodovlasnika zbog loše pripreme broda (lošeg kalafatanja¹⁹), te zbog manjka robe. Brodovlasnik se može ekskulpirati jedino dokazujući da je do štete došlo zbog nevremena.²⁰

Izvorni grčki tekst vidi kod **Ashburner**, nav. dj., str. 31.-32., a prijevod u **Horvat**, nav. dj., str. 11. Usp. **Brunetti**, nav. dj., str. 186; Bonolis, nav. dj., str. 577.

¹¹ **Horvat**, nav. dj., str. 11.

¹² **Ashburner**, nav. dj., str. CXLII-CXLIII. **Brajković**, V., Etude historique sur le Droit Maritime Prive du Littoral Yugoslave, Marseille 1933., str. 128.

¹³ Stanković, P., nav. dj., str. 100.

¹⁴ Hamurabijev zakonik, čl. 237. Usp. **Kurtović**, nav. dj., str. 89.

¹⁵ **Stanković**, nav. dj., str. 100.

¹⁶ Zadarski statut IV, 21. Tako **Margetić**, L., Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji. RAD HAZU 465, knjiga XXXII., Zagreb, 1993., str. 88.

¹⁷ Splitski statut VI., 63 - Statut grada Splita, preveo A. Cvitanić, III. izdanje, Split, 1998. (dalje: Splitski statut)

¹⁸ Odredbe o odgovornosti brodovlasnika za robu preuzetu na brod ne spominju ni *Nomos Rhodion nauticos*, što, među ostalim, ukazuje na njegov utjecaj na južne statute dalmatinske pravne regije. Usp. **Margetić**, nav. dj., str. 94.

¹⁹ *Lexicon latinitatis*, vol. I, str. 148. s. v. *calafatus*: zanatlija koji smolom i kućinom šuperi bokove brodova čineći ih nepropusnim, radnik na brodogradilištu.

Odgovornost zbog lošeg kalafatanja nalazimo u najstarijim pravnim vrelima: npr. čl. 235. Hamurabijeva zakonika. **Kurtović**, nav. dj., str. 87., 88. Odredbu o obvezi brodovlasnika na naknadu štete zbog lošeg kalafatanja imaju Splitski i Zadarski statut, a donekle je slična odredba Rapskog statuta po kojoj o šteti na robu zbog neispravnosti broda odlučuje kurija. Splitski statut VI., 45;

Zadarski statut IV, 74 - Zadarski statut sa svim reformacijama, odnosno novim uredbama donesenima do godine 1563., preveli J. Kolanović — M. Krizman, Zadar 1997. (dalje: Zadarski statut);

Rapski statut II, 26. - **Margetić**, L. - **Strčić**, P., Statut rapske komune iz 14. stoljeća, Rab-Rijeka, 2004. (dalje: Rapski statut); Usp. **Bartulović**, Ž., Neka pitanja pomorskog prava u Rapskom statutu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 20, br. 1, (1999.), str. 135.; **Inchiostri**, U. - **Galzigna**, A., Gli statuti di Arbe, Archeografo triestino, Trieste, 1899.-1990., vol. XXIII, fasc. 1 i 2., str. 198-201.

²⁰ Dubrovački statut VII., 7. — Statut grada Dubrovnika 1272., Uvod napisao A. Cvitanić, preveli Kolanović J. — Krizman, M., Dubrovnik, 1990.; Statut grada Dubrovnika (priredili i na hrvatski jezik

Brodovlasnik je bio dužan naknaditi i štetu nastalu uslijed prodora vode na brod. Zadarski statut oslobađa brodovlasnika odgovornosti ako je do prodora vode došlo uslijed gašenja požara ili zbog nevremena.²¹ Splitski statut propisuje slično, dodajući tome općenito nepogodu na moru.²²

II. ZAJEDNIČKA HAVARIJA

II. 1. Zajednička havarija u rimskom i srednjovjekovnom pravu

Pravo zapovjednika broda da u trenutku opasnosti žrtvuje dio tereta kako bi spasio ljude i preostalu imovinu, prastari je pomorski običaj.²³

Ideja o ravnomjernom snošenju štete iz pomorske havarije od svih sudionika pomorskog poduhvata potječe iz starog grčkog prava odakle je recipirana u rimsko pravo.²⁴ Zakon se primjenjivao u grčkim naseobinama Sredozemlja oko tisuću godina prije preuzimanja u Justinijanovu kodifikaciju.²⁵

Lex Rhodia de iactu predviđa da štetu koja je nastala izbacivanjem robe radi olakšanja broda snose razmjerno ostali prijevoznici čija je imovina spašena jer je to

preveli Šoljić, A., Šundrica, Z., Veselić, I.), Uvodnu studiju napisala N. Lonza, Dubrovnik, 2002. (dalje: Dubrovački statut)

Hvarski statut, V, 1. - Hvarski statut (Uvodna studija: Kasandrić, I; Priredio i preveo A. Cvitanić), Split, 1991. (dalje: Hvarski statut)

²¹ Zadarski statut IV., 39. Staut R. Žena, cap. 96 (Q. 108).

²² Splitski statut VI., 65.

²³ **Lowndes & Rudolf**, Law of General Average, London, 1955., str. 4.; **Ripert, G.**, Droit maritime, III, Pariš 1953., str. 181.;

U novije se vrijeme izriču mnoge primjedbe na primjenu instituta zajedničke havarije. Ocjenjuje se da se suvremeni koncept zajedničke havarije udaljio od njegove izvorne zamisli. Na međunarodnom se polju danas preispituje utemeljenost suvremenog koncepta zajedničke havarije. Time se ne dovodi u pitanje utemeljenost samog instituta, koji svojim preventivnim učinkom i sustavnom raspodjele štete i troškova ostaje nezamjenljivim pravnim instrumentom pomorskog prava i u suvremenim uvjetima kada u istom pomorskom pothvatu postoji više imovinskih interesa.

Stanković, P., Hoće li jedan drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dvaju milenija, odumrijeti na početku trećeg? - Will an ancient institution of maritime law, which has survived for perhaps two millenniums, phase out at the beginning of the third? - Paneuropski pomorski simpozij, Split, 6.-7. travnja 2000., str. 191.-202.

²⁴ Prevladava mišljenje po kojem je princip kontribucije već u doba kasne republike recipiran iz grčkog u rimsko pravo. Vidi: **Huvelin**, Etudes d'histoire du droit commercial romain (Histoire externe - droit maritime), Pariš 1929., str. 128.; **Horvat**, nav. dj., str. 10., n. 12.

De Martino smatra daje princip kontribucije izvorna ustanova rimskog prava, te daje prema klasičnom pravu *magister navis* odgovarao za *iactus po locatio-conduetio operis* na temelju objektivne odgovornosti, a pozivanje na *lex Rhodia* kao i režim kontribucije da je tek u postklasično doba interpoliran u klasične tekstove.

De Martino, Note di diritto romano marittimo, Rivista del Diritto della Navigazione III, 1937., str. 33.

Vidović, nav. dj., str. 515.

Mitteis smatra da se rodijsko načelo podjele pomorske štete primjenjivalo još u drugom stljeću pr. Krista. **Mitteis, L.**, Romisches Privatrecht bis auf die Zeit Diokletians I. Leipzig, 1908., str. 18.

Dabinović drži Rodos pretečom Venecije, pa se njegovo pravo primjenjivalo u manjoj ili većoj mjeri u cijelom Sredozemlju. Ondje su brodari mogli naći savjete i praktična rješenja za poslovne sporove prema običajima koji su na otoku kultivirani i koji su tada vrijedili univerzalno.

Usp. **Dabinović, A.**, Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskoopravnim spomenicima Sredozemlja, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X/1962., str. 7.

učinjeno u zajedničkom interesu.²⁶ Po tom zakonu dopuštenje doprinos (*contributio*) svih sudionika pomorskog pothvata samo za štete nastale pomorskim *iactusom* tj. voljnim, namjernim činom izbacivanja tereta ili njegova dijela da bi se spasio brod i glavina tereta u opasnosti. To pravilo vrijedilo je samo za slučaj prirodne opasnosti za brod (oluja, nasukavanje). Pridržavajući se strogo navedenih načela, rimsko je pravo isključivalo kontribuciju u slučajevima ako se brod razbio, a dio se robe uspio sačuvati (14, 2, 5), ako gusari opljačkaju brod (14, 2, 3), ako je u nevremenu oštećen brod ili njegovi pripaci, ali brod ipak sretno doplovi u luku (14, 2, 6).

Rimsko pravo nije poznavalo poseban ugovor o pomorskom prijevozu, te su svi pomorski ugovori zaključivani kao *locatio-conduetio*?²⁷ Navedeni sistem kontribucije, iako sankcioniran tužbama *locati* i *condueti*, zasnovan je na ideji zajednice rizika svih sudionika pomorskog pothvata koji potječe iz helenskog prava.

U suvremenom pojmu zajedničke havarije, osnovni elementi približili su se navedenoj klasičnoj formi koju nalazimo u Digestama.²⁸

Zbirke srednjovjekovnih sredozemnih luka koje su usvojile princip kontribucije Digesta su: *Constitutum usus Pisae* iz 1160., Marsejski statut iz 1255. (IV, 30), statut Valencije iz 1250. (IX, 17, 66), statut Barcelone iz 1340. Bizantske Bazilike iz druge polovice devetog stoljeća ponovno se vraćaju principu kontribucije Digesta, a od novijih izvora taj princip sadrži *Code de Commerce* (II, 11, 397-404).²⁹

Nepovoljne općedruštvene prilike početkom srednjovjekovlja odrazile su se i na pomorski promet, što je dovelo do proširenja sadržaja pojma zajedničke havarije. Postupno se uobličava mišljenje po kojem brod i roba na njemu, odnosno zapovjednik broda, vlasnici tereta i putnici trebaju zajednički snositi štetu nastalu ne samo, kao do tada, uslijed pomorskog *iactus*a, tj. namjernog izbacivanja dijela brodskog tereta u more, nego i štetu koja nastupi uslijed slučaja, više sile, napada gusara i sudara brodova.³⁰ Ovakvo je shvaćanje havarije sadržano u bizantskom Rodijskom pomorskom zakonu (*Nomos Rhodion nauticos*) i u našim srednjovjekovnim dalmatinskim statutima koji smatraju da sudionici pomorskog pothvata: brod, teret, trgovci i putnici čine putem kontribucije *societas mariš*,

²⁶ Pod ovim se nazivom u knjizi XIV, naslov 2 Digesta (D. 14,2, 1) navodi staro pomorskoopravno načelo koje danas poznajemo kao zakon zajedničke havarije. Pravilo je sačuvano u Digestama na način kako ga je u 2. st. definirao rimski pravnik Paulus: "*Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciantur quodpro omnibus datum est*" - Rodskim zakonom je određeno da se, ako je do bacanja robe došlo radi olakšanja broda, doprinosom svih nadoknađuje ono što je učinjeno u korist svih. Usp. Paulo, Sentencije, priredio i preveo A. Romac, Zagreb, 1989., str. 80., Romac, A., Rječnik rimskog prava, Zagreb, 1989., str. 199.; Horvat, M. - Bastaić, K. - Sirotković, H., nav. dj., str. 457.; Margetić, L. - Boraš, M., Rimsko pravo, Rijeka, 1998., str. 157.; Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1978., vol. 4, str. 273.

²⁷ D. 14, 2, 2. Usp. Brunetti, nav. dj., str. 177. i tamo navedenu literaturu; Šarac, M., Havarija (avarea) po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Mostariensia, br. 13-14, 2000.-2001., str. 55.

²⁸ Brunetti, nav. dj., str. 176.; Bonolis, nav. dj., str. 176.

Bitni (konstitutivni) elementi zajedničke havarije u suvremenom pravu jesu: izvanrednost događaja, namjernost i razločnost čina, zajednička opasnost te zajednički spas ili korist u istom pomorskom pothvatu. Stanković, P., Pomorske havarije, Zagreb, 1995., str. 13.

²⁹ Kostrenčić, nav. dj., knj. II., br. 12, Zagreb, 1914., str. 341.

S druge je strane princip *Nomos Rhodion nauticos* koji su djelomično slijedili statuti Trania iz 11. st. (čl. 3), te Ankone iz 1397. (čl. 86, 87). Usp. Kostrenčić, nav. dj., str. 345., Bonolis, nav. dj., str. 434. i dalje.

³⁰ Cvitanić, Naše srednjovjekovno pomorsko pravo u: Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002., str. 723.

odnosno *communio periculi*, te da moraju po pravilima o havariji snositi svu štetu koju pretrpi brod ili roba na njemu.³¹

Rodijski pomorski zakon (*Nomos Rhodion nauticos*) regulira havariju na sasvim drugačiji način od rimskog prava. Dok rimsko pravo dopušta kontribuciju isključivo za slučaj namjernog izbacivanja stvari sa broda, bizantsko pomorsko pravo želi zaštititi i osigurati sve sudionike pomorskog pothvata od brojnih opasnosti kojima je pomorska trgovina u srednjem vijeku bila izložena. Stoga konstituiranje zajednice rizika između brodara, trgovaca i putnika predstavlja začetke budućeg instituta pomorskog osiguranja po kojoj bi trgovci ili brodari mogli osigurati svoju robu ili brod protiv štete na moru.³² Ustanove pomorskog osiguranja tada još nije bilo iz razloga što nerazvijena privreda nije mogla osigurati ljude i kapitale koji su sposobni upustiti se u kreditiranje rizika na moru.³³

Daljnji razvoj brodarstva i pomorske trgovine zahtijevao je ograničenje i promjene instituta zajedničke havarije samo na štete nastale uslijed pomorskog *iactusa* i napada gusara. I pored prethodnog odbijanja trećine vrijednosti broda prije obračunavanja naknade iz havarije, vremenom se pokazalo da to nije razmjerno šteti koju trpi brodovlasnik, jer je brodovima uslijed razvoja brodogradnje nesrazmjerno rasla vrijednost. Mletačkim zakonom od 9. lipnja 1428. g.³⁴ derogirane su odredbe mletačkog statuta R. Žena iz 1255.³⁵ koje su bile zasnovane na principu rodijske zbirke, te se sukladno njegovim odredbama snošenje štete ograničavalo samo na bacanje stvari u more i pljačku.³⁶ Iz izvora nije moguće pouzdano utvrditi je li taj zakon vrijedio i u dalmatinskom statutarnom pravu, no pretpostavlja se da se on nakon pada pod Veneciju oko 1420. godine primjenjivao u većini statuta dalmatinske pravne regije, tim više uzme li se u obzir njihova politička i ekonomska ovisnost o Veneciji.³⁷

Posljedica je navedenog zakona da se ustanova havarije ponovno približila pojmu havarije iz stare *Lex Rhodia de iactu*, odnosno pojmu današnje zajedničke (generalne) havarije.

³¹ Horvat, nav. dj., str. 10.; Cvitanić, nav. dj., str. 741.

³² Brajković pretpostavlja kako se pod terminom "assicurare" u Dubrovniku i u Veneciji prije 15. st. označavalo kontribuciju iz havarije. Brajković, nav. dj., str. 210.

³³ Brajković, nav. dj., str. 210.-212.

³⁴ Pardessus, J. M., nav. dj., str. 64.-65.

³⁵ *Statuti delle navi* dužda R. Žena iz 1255. su temeljna zbirka mletačkih pomorskih propisa za dalmatinsko statutarno pravo.

Margetić preporučuje korištenje izvornog teksta objavljenog u kodeksu iz 1323. godine koji su objavili Predelli, R.-Sacerdoti, A. *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255.*, Nuovo Archivio Veneto, N. S. a. II, T. IV, 1902.

Osim navedenog, Pardessus je objavio tekst prema kodeksu Querini iz druge polovice XIV. stoljeća. Margetić, *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, RAD HAZU 465, knjiga XXXII., Zagreb, 1993., str. 88.

³⁶ Kostrenčić, nav. dj., str. 345.; Brajković, nav. dj., str. 193.; Margetić, *Srednjovjekovno hrvatsko pravo, Obvezno pravo*, Zagreb-Rijeka, 1997., str. 262.; isti, *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava*, str. 92.

³⁷ Taj je zakon doslovno unesen u Krčki statut III, 76. Usp. Brajković, nav. dj., str. 193.

II. 2. Zajednička havarija u dalmatinskom statutarnom pravu

Prema teritorijalnoj diobi hrvatskog prava Margetić u dalmatinsku pravnu regiju ubraja statute gradskih općina od Krka do Dubrovnika: Raba, Paga, Šibenika, Zadra, Skradina, Trogira, Splita, Brača, Hvara, Korčule, Mljeta, Lastova i Dubrovnika. Zbog velike srodnosti s dubrovačkim pravom, tu pribraja i pravne sustave Kotora i Budve.³⁸

Valja spomenuti i Kostrenčićevu podjelu naših primorskih statua na statute sjeverne i statute južne grupe. U statute južne grupe on ubraja uz Dubrovački statut još i Statut otoka Hvara i Statut grada Kotora, a u statute sjeverne grupe statute Zadra, Splita, Skradina te otoka Krka i Raba.³⁹

Među statutima dalmatinske pravne regije zajedničku havariju spominju Dubrovački, Zadarski, Splitski, Hvarski, Skradinski, Rapski i Kotorski statut. Pravila o zajedničkoj havariji postojala su i u drugim komunama iako ih statuti taksativno nisu navodili. Pomorsko se pravo tijekom vremena razvijalo najviše kao običajno pravo, pa nepostojanja norme u jednom statutu ne znači da se ona na njegovu području nije primjenjivala. Stoga je nužno u nedostatku određenih normi poslužiti se statutima koji najtemeljitiije reguliraju pomorskopravnu materiju, a to su dubrovački i zadarski. Splitski statut se upravo kod instituta havarije izričito poziva na običaj u pomorskom pravu: "*neka se šteta obračuna po (pravilima) havarije kako je do sada bilo uobičajeno*".⁴⁰

Osnovna načela za reguliranje pitanja zajedničkog snošenja štete nastale tijekom pomorskog poduhvata sadrži Dubrovački statut koji u zajedničku havariju priznaje sve štete uzrokovane vremenskim nepogodama, napadom gusara, štete nanesene mornarima zarobljenima tijekom brodske službe, štete nastale uslijed zarobljavanja trgovaca i putnika koje su posljedica represalija, te razne daće koje je brod davao.⁴¹

Brajković opravdano ističe kako slučajevi havarije koji se navode u statutima nisu limitativni i da se kontribucija iz havarije davala iz različitih uzroka oštećenja broskog tereta i broda, neovisno da li su bili uzrokovani slučajem, višom silom ili djelatnošću zapovjednika broda radi sprečavanja veće štete.⁴²

Do zajedničkog snošenja šteta do kojih je došlo tijekom plovidbe najčešće je dolazilo u slučajevima bacanja tereta u more i u slučajevima šteta nastalih gusarskom pljačkom.

II. 2. 1. Bacanje dijela tereta ili brodske opreme u more najčešće je bilo uzrokovano vremenskim nepogodama, npr. snažnim olujnim nevremenom, o

³⁸ Margetić, L., Srednjovjekovno hrvatsko pravo — stvarna prava, Zagreb-Rijeka-Čakovec, 1983., str. 1.

³⁹ Kostrenčić, M., nav. dj., str. 336.

⁴⁰ Oitanić, A., Statut grada Splita, III. izd., Split, 1998., str. 224.

Pomorski običaji i danas su zadržani kao dopunski izvor pomorskog prava; upotpunjuju i tumače zakonske propise, odnosno ugovorne odredbe ili pak određuju odnose koji još nisu našli svoje rješenje u pisanim izvorima. Premda je suvremeno pomorsko pravo kodificirano, pomorski običaji zadržali su svoje značenje, pa se zakoni često izričito pozivaju na njihovu primjenu za odnose koje oni ne normiraju.

Pomorski leksikon, Zagreb, 1990., str. 616.

⁴¹ Dubrovački statut, VII, 7, 28, 32, 33, 36; VIII, 64.

⁴² Brajković, nav. dj., str. 190.

čemu govore statuti Dubrovnika, Hvara i Raba (uz umanjeње vrijednosti broda za trećinu u Dubrovniku i Rabu).⁴³

Trećina procjenjene vrijednosti broda odbijala se još od razdoblja *Nomos Rhodion nautikos* zbog brodske opreme (*corredi*) koja se, po tim pravima, nije uračunavala u zajedničku havariju pa su brodovlasnici sami snosili sve troškove popravka za slučaj njena oštećenja ili čitavu štetu za slučaj eventualnog potpunog gubitka.⁴⁴ Nadalje, moglo se dogoditi da kod brodoloma ne bude više ništa iskoristivo od broda, što nije bio slučaj s dijelom spašenog tereta. Jedna je od specifičnosti Dubrovačkog statuta što brodska oprema ulazi u zajedničku havariju, pa se iz nje nadoknađuje njeno oštećenje ili gubitak brodovlasnicima, ali se uza sve navedeno kod preračunavanja kontribucije ipak izuzima trećina procijenjene vrijednosti broda.

Kod štete uzrokovane olujom na moru Dubrovački statut razlikuje neposrednu i posrednu štetu. Neposredna je nastala "*per fortunam temporis*", a posredna je *pomorski jaktus*, izbacivanje tereta radi olakšanja broda, na što moraju pristati zapovjednik i većina svih interesanata na brodu.⁴⁵

Primjenu statutarnih odredbi Dubrovačkog statuta o havariji u praksi ilustrira nam parnica iz 1285. godine između Petra Georgius i Nicifora de Cinigreto.⁴⁶ Navedene su stranke sklopile ugovor o zakupu broda kojim se Nicifor obvezao prevesti 40 bala lemeša (raonika), jednu balu tkanina i 50 bala željeza u Drač za 3 perpera. Vlasnik stvari je Andrija Longo iz Venecije.

Petar Georgius zahtijeva od sudaca presudu po kojoj Nicifor de Cinigreto treba navedene stvari prevesti do Drača na svoj rizik, te vlasniku stvari naknaditi štetu zbog zakašnjelog prevoza i vrijednost robe koja mu nedostaje.

Nicifor ne osporava navode protivne stranke po kojima se obvezao prevesti stvari u Drač, ali prigovara da nije primio navedeni broj bala. Nadalje ističe da se zbog vremenskih nepogoda koje su ga zadesile u Ulcinju morao vratiti u Dubrovnik, a pretrpio je i štete za koje smatra da trebaju biti nadoknađene po pravilima o havariji.

Petar navodi daje Nicifor u Ulcinju trgovao robom koju je bio dužan prevesti u Drač.

Gospodin knez i suci presudili su daje Nicifor dužan za ugovorenu brodarinu prevesti stvari u Drač. Stvari će biti prevezene od Ulcinja na Niciforov rizik, a do Ulcinja će rizik snositi njihov vlasnik Andrija Longo. Ukupnu štetu na stvarima koju Andrija navodi pod zakletvom, a posljedica je Niciforova zakašnjenja daje preveze, Nicifor je dužan naknaditi Andriji bez prava na brodarinu i na naknadu štete za barku prouzročenu vremenskim nepogodama.

Ostala šteta će se nadoknaditi primjenjujući pravila o zajedničkoj havariji uz umanjeње trećine vrijednosti barke.

⁴³ Dubrovački statut, VII, 7; Hvarski statut, V, 2; Rapski statut, III, 26.

U ugovoru iz 1299. g. izričito se navodi da će se eventualne štete (*tam per fortunam mariš et čeli, quam balnationem...*) tj. zbog više sile ili izbacivanja robe u more posebno obračunati prilikom plaćanja.

Praecepta rectoris II, fol. 15 u: Spisi dubrovačke kancelarije IV, br. 79, str. 37.

⁴⁴ *Nomos Rhodion Nautikos*, II, 16; **Pardessus**, Collection, I, str. 236.

⁴⁵ Dubrovački statut, VII, 3.; **Marinović**, nav. dj., str. 152.

⁴⁶ *Diversa Cancellariae* II, fol. 43' u Spisi dubrovačke kancelarije III, Zagreb, 1988., broj. 230, str. 75.

U barci je bilo 200 perpera koji su pripadali Niciforu i njegovim ortacima, te navedene stvari koje su pripadale Andriji. Barka je procijenjena na 90 perpera od kojih dva dijela, što iznosi 60 perpera, valja uložiti u spomenutu havariju.

Među ostalim statutima dalmatinske pravne regije, odredbi Dubrovačkog statuta o havariji najbližnja je odredba Rapskog statuta.⁴⁷ Iako drugi statuti ne govore izričito o umanjivanju vrijednosti broda za jednu trećinu, pretpostavlja se daje tako bilo i u ostalim komunama temeljem običaja koji su se primjenjivali u takvim postupcima.⁴⁸

Najveći je utjecaj Dubrovački statut izvršio na Hvarski statut koji spominje više slučajeva na koje se primjenjuju pravila o zajedničkoj havariji. Sa činom bacanja tereta u more morali su se suglasiti zapovjednik i većina osoba na brodu, inače bi cjelokupnu štetu morala snositi osoba koja bi samovoljno izbacila stvari sa broda.⁴⁹

Dok je u Dubrovniku, Hvaru i Rabu do zajedničkog snošenja štete dolazilo ako je roba bačena u more zbog nevremena (uz umanjene vrijednosti broda za trećinu u Dubrovniku i Rabu), bacanje tereta u more Zadarski i Splitski statut predviđaju za slučaj kada brod valja olakšati zbog plićeg mora u luci ili nekom drugom mjestu.⁵⁰

II. 2. 2. Zajedničko snošenje šteta do kojih je došlo tijekom plovidbe dopuštano je, osim bacanja tereta u more i u slučajevima gusarske pljačke.⁵¹

Statuti delle navi dužda Raineria Žena od 6. kolovoza 1255. čije su odredbe najznačajnije utjecale na normiranje havarije u Zadarskom statutu u vezi s gusarskom pljačkom propisuje da se šteta nadoknađuje iz cjelokupne imovine

⁴⁷ Rapski statut, III, 26.

⁴⁸ Oitanić, A., nav. dj., str. 243.

⁴⁹ Dubrovački statut, VII, 58; Hvarski statut, V, 2, 11.

Brajković smatra da se u odredbi V, 11 Hvarskog statuta radi o pravom morskom jaktusu, dok Cvitanić zastupa mišljenje da se u ovom slučaju radi o jaktusu *sui generis*, a ne o jaktusu uslijed nevremena, što nam se čini ispravnim.

Brajković, nav. dj., str. 190. Cvitanić, A., Pomorsko pravo u srednjovjekovnom Hvarskom statutu, u: Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002., str. 478.

⁵⁰ Zadarski statut, IV, 38 (usp. Statut R. Žena, cap. 95).

Sastavljač Zadarskog statuta doslovce je preuzeo latinski tekst mletačkog pomorskog statuta Rainerija Žena gdje se utvrđuje rasterećivanje broda izvan mletačkih voda, tj. južno od Istre. što bi za "izvanzadarske vode" trebalo drugačije odrediti. Usp. Margetić, Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji, str. 89. Splitski statut, VI, 62, 67.

⁵¹ Termin gusarenje nužno je razgraničiti od termina piraterije. Smatra se da razlikovanje tih termina započinje u 14. st, u vrijeme kada je državna (komunalna) vlast počela izdavati ovlaštenja za vršenje nasilja na moru. Organizirana politička vlast proglašava u tom razdoblju piratskim aktom svaki pomorski plijen ako za njega nije bila izdana posebna dozvola. Stoga izraz pirat i piraterija "zadržavaju isključivo značenje neovlaštenog čina izvršenog na moru..."

Brajković, Gusarstvo, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1975., vol. 2, str. 594. Usp. Maštrović, V, Posljednji gusari na Jadranskom moru, Zagreb, 1983., str. 8.

Korčulanski statut u gl. XV. "O razbojnicima" razlikuje pojmove gusarstvo i piratstvo, dok ih u gl. XVI. "O bavljenju gusarstvom" identificira, kao i Splitski statut u IV, 97, 98.

Usp. Carić, A., Krivična djela u vezi s morem u Korčulanskom statutu iz 1214., Zbornik radova znanstvenog skupa Statuta grada i otoka Korčule iz 1214., urednik Z. Separović, Zagreb-Samobor. 1989., str. 121.

broda (ne umanjujući mu vrijednost za trećinu kao po dubrovačkom i rapskom statutu).⁵² Vrlo su im slične odredbe Splitskog i Hvarskog statuta.⁵³

Kao sredstvo lakše obrane od gusara Dubrovački statut poznaje plovību u tzv. *conservi*.⁵⁴ *Conservom* su nazivane skupine brodova sastavljene po nalogu dubrovačke vlade koja im je postavljala i jednoga kapetana (*capitaneus*) za zajedničkog vrhovnog zapovjednika. Ako bi jedna od brodova u *conservi* bio napadnut ili oštećen, čitava bi *conserva* svojom robom sudjelovala u zajedničkoj havariji, odbivši i u tom slučaju trećinu vrijednosti broda.⁵⁵

II. 2. 3. Statuti predviđaju slučaj kada bi jedna od osoba na brodu bila zarobljena radi odmazde (tzv. represalija⁵⁶).⁵⁷ Ukoliko zarobljena osoba nije osobno odgovorna za dug zbog kojeg je zarobljena, zajednica je dužna u cijelosti nadoknaditi štetu.⁵⁸

Dubrovački statut razlikuje situaciju kada brod pristigne na mjesto "*ubi non esset civitas*" pa netko od mornara, trgovaca ili najamnika iziđe na kopno svojevoljno od one situacije kada netko iziđe voljom brodovlasnika ili zapovjednika. Samo u drugom slučaju se šteta treba nadoknaditi iz zajednice broda.⁵⁹

⁵² Zadarski statut, IV, 39. (Usp. Statut R. Žena, cap. 96.)

Usp. **Margetić**, Osnove srednjovjekovnog obveznog prava, str. 95.; isti: Hrvatsko srednjovjekovno pravo - obvezno pravo, str. 262.

⁵³ Splitski statut, VI, 68; Hvarski statut, V, 2. Slično i Krčki statut, III, 76.

⁵⁴ Lexicon latinitatis, vol. II, str. 284., s. v. *conserva*. (U lat. izvorima *conservagium*) Usp. **Bonolis**, nav., str. 576. i dalje.

Za brodske konzerve u srednjovjekovnom Dubrovniku vidi **Marinović**, nav. dj., str. 154.

Isti se termin primjenjivao i u kopnenom prometu. Naime, zbog nesigurnih prilika u dubrovačkom zaleđu, trgovci su običavali putovati u skupinama, karavanama (latinski *turma*), na čelu koje je, kao i kod brodova u *conservi*, *capitaneus turmae*. Kao i u pomorskom prometu razvio se običaj da se "*per avaream*" dijele sve štete koje pretrpi na putu roba jednog trgovca.

Primjena pomorsko-pravnih instituta u kopnenoj trgovini vidljiva je iz primjera od 4. listopada 1296. kada Petrus Ribice, kapetan turme koja je išla iz Brskova u Rudnik, prijavljuje da mu je Stanislaus Ceruenus oteo 35 perpera, te da dio trgovaca neće da mu plate štetu (*avaream*).

Div. Canc. III, f. 66 b u **Čremošnik**, Kancelariski i notariski spisi 1278-1301, Beograd, 1932., br. 406, str. 163. Isti primjer i u **Lučić**, Spisi dubrovačke kancelarije III, Zagreb, 1988., br. 866, str. 294.

⁵⁵ Dubrovački statut, VIII, 64. Usp. Statut grada Skradina (uvodna studija i prijevod A. Birin), Zagreb-Skradin, 2002. ; dalje: Skradinski statut, cap. 24.

⁵⁶ Lexicon latinitatis, vol. VI, sto. 996., s. v. *represaglia*.

Mažuranić, nav. dj., II. dio, str. 1242., s. v. *represalia*. Temeljno je djelo o srednjovjekovnim represalijama: **Del Vecchio**, A. — **Casanova**, E., *Le reppresaglie nei Comuni medievali e specialmente in Firenze, Bologna*, 1894.

⁵⁷ Brajković definira represalije kao "...pravo individualnog namirenja na temelju represalijskog lista (*eharta represalium*) ili pravo samonaplate ugovornih i vanugovornih, često i deliktih potraživanja između pripadnika različitih autonomnih gradova na bazi načela kolektivne odgovornosti."

Brajković, Razvoj pomorskog prava na našoj obali, Pomorski zbornik I, Zagreb, MCMLXII, str. 441. Danilović smatra da su represalije „akt samopomoći koji primjenjuju pojedinci u ostvarivanju svojih prava prema strancima" te se kao takve razlikuju od suvremenog shvaćanja istoimenog instituta međunarodnog prava.

Danilović, J., Represalije u dubrovačkom pravu XII. i XIII. veka, ZPF Novi Sad, Poseban otisak iz broja VI, 1972., str. 275.-295.; **Cvitančić**, A., Represalije u dalmatinskom statutarnom pravu u: Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002., str. 715.-722.; **Dabinović**, A., Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete (avarije), Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XI/1963., str. 29.

⁵⁸ Dubrovački statut, VII, 33; Hvarski statut, V, 6.

⁵⁹ Dubrovački statut, VII, 31.

Ukoliko trgovac iziđe na kopno radi namirnica za sebe i druge pa pretrpi štetu, nju nadoknađuje zajednica trgovaca, tzv. mensa mercatorum zajedničkom kontribucijom.⁶⁰

Svi koji su sudjelovali u naknadi tako nastale štete bili su ovlašteni namiriti se od stvarnog dužnika.⁶¹

II. 2. 4. Dubrovački i Hvarski statut uvrštavaju u zajedničku havariju podavanja poznata pod nazivom strina i pedokija.⁶²

Strina (*strena*⁶³) je davanje koje bi trgovački brod plaćao pri susretu sa naoružanim brodom. Ako se radilo o naoružanom neprijateljskom brodu, to je davanje imalo karakter otkupnine, a u oba slučaja sve što je dato, moralo je biti namireno iz cjelokupne imovine broda prema načelima zajedničke havarije.⁶⁴

Pedokija (*pedocia*⁶⁵) je pilotska pristojba koju je brod, slično kao i danas, plaćao za usluge pilotaže na nesigurnim i za plovidbu opasnim mjestima.

II. 2. 5. Činom zajedničke havarije formira se imovinskopравни odnos među sudionicima pomorskog pothvata, u okviru kojeg oni mogu imati ulogu dužnika i ulogu vjerovnika. Međusobna potraživanja i dugovanja iz zajedničke havarije sudionika pomorskog pothvata utvrđuju se u posebnom postupku. Taj se postupak kojim se utvrđuje visina zajedničke havarije i pojedinačni doprinos svakog sudionika njezinu namirenju naziva likvidacija zajedničke havarije.⁶⁶ Cilj je toga postupka uspostaviti imovinsku ravnotežu između sudionika pomorskog pothvata, prethodno poremećenu činom zajedničke havarije.

Za izvršenje havarije, tj. za razdiobu naknade (*contributio*) među sudionike, u praksi je bilo uobičajeno ustrojiti poseban organ od jedne ili više osoba koji izvori spominju pod nazivom "*impositores avariae*" ili češće "*consules*".⁶⁷

Odluka tog organa bila je izvršna odmah, a ako je stranke nisu željele prihvatiti, oštećeni se upućivao na redovni sud.

⁶⁰ Dubrovački statut, VII, 31, 32.

Mensae mercatorum su udruženja trgovaca na brodu radi lakšeg snošenja troškova prehrane. Trgovcu koji bi za vrijeme putovanja izašao na kopno u poslu svoje menze i doživio kakvu nezgodu ili pretrpio štetu, pripada po Statutu naknada od iste menze. Bude li pak zarobljen u znak represalija zbog duga nekoga drugog dubrovačkog građanina, u tom će slučaju štetu snositi čitav brod. Vidi Marinović, nav. dj., str. 141.-142.

⁶¹ Kotorski statut, cap. 395. - Statuta et leges civitatis Cathari, Venetiis, 1637. (dalje: Kotorski statut) Vidi **Dabinović**, nav. dj., str. 30.

Vrlo često se u ugovorima o zakupu broda izričito navodi strana koja preuzima odgovornost za eventualne represalije.

Tako npr. zakupoprimalci broda Martolus Culena i Luboe Volcasso obvezuju se braniti i osiguravati brod Aleksija iz Drača od omiških gusara kao i u slučaju primjene represalija koje se tiču njihovih dugova ili obveza.

O ovome ugovoru vidi opširnije na str. 80.

⁶² Dubrovački statut, VII, 56; Hvarski statut, II, 10.

Bonolis, nav. dj., str. 428.

⁶³ Lexicon latinitatis, vol. VI, str. 1131. s. v. strina, strinna.

⁶⁴ Kostrenčić, nav. dj., str. 1003., n. 64.

⁶⁵ Lexicon latinitatis, vol. V, str. 827., s. v. pedocia.

⁶⁶ Stanković, nav. dj., str. 35.

⁶⁷ Marinović, A., nav. dj., str. 153.; Herkov, nav. dj., s. v. Avarea, str. 74.-78.

Iako konstitutivni elementi zajedničke havarije nisu jasno naznačeni u statutima, mogu se razaznati elementi dviju masa koje i danas čine temelje za izračunavanje doprinosa ili kontribucije.⁶⁸

Vjerovnička masa je vrijednost potraživanja vjerovnika iz zajedničke havarije. U vjerovničku (aktivnu) masu ulazile su ukupne vrijednosti oštećene robe, štete koje su pretrpjele osobe koje su radile na zajedničkim poslovima, te šteta broda ili njegove opreme. Tu se mogu pribrojiti i svi troškovi ili plaćene pristojbe iz naslova zajedničkog posla i troškovi likvidacije havarije.⁶⁹

Dužnička masa služi za podmirenje potraživanja vjerovnika zajedničke havarije. U dužničku (pasivnu) masu ulazilo je sve što je bilo spašeno ili ono što je zarađeno na šteti ili drugi stvarni troškovi, te sam brod, najamnina, teret, dobit od *entega*⁷⁰ ukoliko bi ih bilo. I ovdje bi se brod procjenjivao za trećinu manje od svoje vrijednosti.⁷¹

Posebno je pitanje sudbine slobodne robe posade prilikom kontribucije. Brajković pretpostavlja da slobodna roba mornara nije bila uključena u kontribuciju.⁷² Rapski statut ograničava kontribuciju slobodne robe u slučaju kada je vjerovnička masa prelazila izvjesnu vrijednost. Osobna odjeća posade ili drugih osoba smještena u škrinjama uvijek su bile smatrane aktivnom masom, kao i oružje pomoraca, te nikada nisu ulazili u kontributivnu masu.⁷³

II. 2. 6. Vrlo široku primjenu havarije⁷⁴ bilo je zbog brojnih zloupotreba potrebno ublažiti i ograničiti.⁷⁵ Radi uvođenja ograničenja po ovom pitanju u Veneciji je usvojen zakon od 9. lipnja 1428. koji je doveo do izmjena prethodnog režima te ubuduće priznavao samo štete u slučaju gusarske pljačke i bacanja tereta s gornje palube i to samo one koja je bila upisana u popis robe. Ni u kojem se drugom slučaju havarija nije priznavala.

Dubrovački je zakonodavac eventualne zloupotrebe instituta zajedničke havarije želio spriječiti zakonom od 28. siječnja 1452.⁷⁶ koji nije priznavao havariju između Dubrovčana i stranaca. Ukoliko su u pitanju bili interesi stranaca, dubrovački zakonodavac je ukinuo havariju u cijelosti, umjesto da primjeni djelomično ograničenje. No, upitno je koliko su se te mjere primjenjivale u praksi, uzmemo li u obzir razgranate trgovačke veze Dubrovačke Republike.

⁶⁸ Brajković, V., nav. dj., str. 190. ; Bonolis, nav. dj, str. 406.

⁶⁹ Usp. Mletački statut 1255., cap. 89, 93, 94.; Pardessus, nav. dj., str. 253., 256.

⁷⁰ Entega (entieha: Dubrovački statut: I, 23; III, 13) — roba i novac što su trgovci uložili na brodu. - Lexicon latinitatis, vol. II, str 411.; Usp. Marinović, nav. dj., str. 129., 145.-147.; Margetić, Osnove srednjovjekovnog obveznog prava, str. 99.; Kostrenčić, nav. dj., str. 287.; Bonolis, nav. dj., str. 127., 371.; Ashburner, nav. dj., str. CCXLVIII.; Vidović, nav. dj., str. 525.

⁷¹ Usp. Ashburner, nav. dj., str. CCLX.

⁷² Brajković, nav. dj., str. 192.

⁷³ Rapski statut, III, 26.

⁷⁴ To je bio princip *Nomos Rhodion nauticosa* koji su djelomice slijedili statuti Trania iz 11. st. (čl. 3), te Ankone iz 1397. (čl. 86, 87). Usp. Kostrenčić, nav. dj., str. 345., Bonolis, nav. dj., str. 434. i dalje.

⁷⁵ Splitski statut, VI, 51.

⁷⁶ *Liber Viridis*, cap. 421. Objavio: Nedeljković, B. M., "Liber viridis", u Zbornik za istoriju, jezik i književnost srpskog naroda, III Odeljenje, istorisko-pravni spomenici, izdanje SANU, knjiga XXXII.. Beograd 1984.

III. POMORSKO OSIGURANJE

Budući da je havarija kao specifični institut pomorskog prava postala preograničena u odnosu na svrhu zbog koje je nastala, počeo se u 14. st. razvijati njoj srodan institut pomorskog osiguranja. Vrijeme nastanka prvih ugovora o osiguranju teško je utvrditi i iz razloga što je u našim, kao i u talijanskim gradovima, pojam *assicurare* značio kontribuciju u havariji, stoje imalo značenje osiguranja.⁷⁷

Prije pojave prvih ugovora o osiguranju, stranke su na različite načine osiguravale svoju imovinu. Ugovorom o zakupu broda⁷⁸ od 30. listopada 1299. Martolus Culena i Luboe Volcasso kao zastupnici Martinusa iz Ancone obvezuju se prevesti sol Aleksija iz Drača u Rijeku njegovim brodom koji se nalazi u dubrovačkoj luci. Ujedno se obvezuju i jamče osobno i svojom imovinom braniti i *osigurati* (istakla VP) brod sa svim pripacima od Omišana (*defendere et assecurare de hominibus seupiratis Dalmisanis*). U slučaju da brod uzapte Omišani Martolus i Luboe obvezuju se isplatiti vlasniku broda 20 libara velikih denara.

Nakon obavljenog posla obvezuju se vratiti iz Rijeke u Dubrovnik i predati vlasniku brod sa svim pripacima. Od ukupnog iznosa brodarine trećina pripada Martolu i Lubou, a dvije trećine Aleksiju, vlasniku broda i soli.

Nadalje, Martolus i Luboe obvezuju se i jamče osobno i čitavom imovinom u slučaju da brod bude podvrgnut represalijama koje se tiču Martolusovih i Luboovih dugova ili obveza, nadoknaditi čitavu štetu.⁷⁹

Budući da je Dubrovnik najkasnije ograničio slučajeve zajedničke havarije, zanimljivo je da je upravo u Dubrovniku pronađen najstariji ugovor o pomorskom osiguranju.⁸⁰ Tijekom 15. i 16. st. institut pomorskog osiguranja se razvio i postupno počeo potiskivati institut zajedničke havarije na slučajeve pomorskog *iactusa* i ostalih namjernih čina za spas broda i tereta. 1568. g. Veliko je vijeće usvojilo "*Prouidimentum super securitatibus*" - Nalog, uredbu o sigurnosti, koja je poslije unesena u Liber Croceus I pod kartom CCXXV (kasnije CCXXIV) i naslovom "*Ordo super assecuratoribus*" — Red, uredba o osigurateljima?¹

IV. BRODOLOM

U uskoj je svezi s institutom havarije sudbina broda kojega zadesi brodolom. Kao događaj koji po svojim posljedicama stvara različite pravne situacije zabilježen je već u drevnim historijskim spomenicima. Glede stvari preostalih od brodoloma, tj. ostataka broda i tereta, rimsko je pravo nastojalo provesti shvaćanje o zadržavanju vlasništva na stvarima preostalim od brodoloma i zabrani okupacije i pljenidbe takvih stvari.⁸² I kod

⁷⁷ Brunetti, nav. dj., I, str. 204.; Bonolis, nav. dj., str. 571. isti: Svolgimento storico dell'assicurazione in Italia, Firenze 1901., str. 5.

⁷⁸ Vidi prethodni ugovor: Praecepta rectoris II, fol. 14 u Spisi IV, br. 78, str. 37.
Usp. Šarac, M., Ugovor o zakupu broda po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 32/39-40, 1995., str. 93.-103.

⁷⁹ Praecepta rectoris II, fol. 15 u: Spisi dubrovačke kancelarije IV, br. 79, str. 37.

⁸⁰ Marinović, nav. dj., str. 156.

⁸¹ Marinović, Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku, Pomorski zbornik 21/1983., str. 549.
Usp. Brajković, nav. dj., str. 218.-219.; Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1972., vol. I, str. 599. s. v., Brodolom. Pravni odnosi u prošlosti.

iactusa se polazilo od stanovišta da će vlasnici pokušati svoje stvari pronaći i izvući iz mora, pa je tim više to vrijedilo i kod brodoloma.⁸³ Rimska država nije sebi kod brodoloma prisvajala nikakvo tzv. "obalno pravo" (*ins naufragif*)⁸⁴ poput kasnijih srednjovjekovnih feudalnih vladara.

Rodijski pomorski zakon (*Nomos Rhodion nauticos*) sadržava glede brodoloma i spašavanja značajne razlike prema rimskome pravu. Po rimskom pravu štetu od brodoloma snosili su vlasnici propalog broda, odnosno robe, prema načelu "*casum sentit dominus*". Načelo kontribucije primjenjivalo se samo kod *iactusa* ako se brod time doista spasio.⁸⁵

Prema c. 10 trećeg dijela Rodijskoga pomorskog zakona štetu snose kapetan i posada, ako su krivi za brodolom. Ako su trgovci krivi, tada oni snose štetu. Ako nema ničije krivnje, ono što je spašeno od broda i tereta ulazi u kontribuciju.⁸⁶ Prošireni princip kontribucije koji se primjenjivao i na slučaj brodoloma posljedica je povećanih pomorskih plovidbenih opasnosti srednjega vijeka, a usvojili su ga i neki srednjovjekovni statuti.⁸⁷

U vezi s brodolomom srednjovjekovni statutarni propisi prvenstveno provode ideju poštovanja prava vlasnika, ali se za razliku od rimskog prava kod njih ostvaruje ideja nagrade spasiocima, odnosno nalaznicima kao i ideja da se prava u vezi s brodolomom podvrgnu kontroli javnih vlasti.

Srednjovjekovni statuti u vezi s brodolomom poznaju tri principa: ublaženo pravo plijena, regalna prava i okupacija *rei nullius*.⁸⁸ Tome svakako treba dodati princip poštovanja vlasništva koji u statutima preteže nad prvonavedenim principima.

U skladu s odredbama Rodijskog pomorskog zakona neki statuti određuju nagradu mornarima koji se zalažu za spašavanje dobara prigodom brodoloma.⁸⁹ Rodijski pomorski zakon govori o 5%-tnoj nagradi za svaku osobu koja donese na kopno spašena dobra s nastradalog broda, a pretpostavlja se daje u Bizantskom carstvu vrijedio opći princip po kojem su stanovnici imali pravo na postotak od spašenih dobara nakon brodoloma.⁹⁰

V. SPAŠAVANJE NA MORU

Velike opasnosti koje su ugrožavale pomorsku plovidbu razlog su što su se kroz pomorske običaje i pravne propise izgradili posebni odnosi između onoga kome je pomoć potrebna i onoga tko je pruža. Spašavanje na moru postalo je tako poseban pomorskopravni institut.⁹¹

Novissimo digesto italiano, vol. XI, str. 72. s. v. Naufragio.; Enciclopedia del diritto, s. v. Naufragio, str. 547.

⁸³ D. 14. 2. 2. 7. Opširnije vidi u Horvat, nav. dj., str. 14.

⁸⁴ Nuovo digesto Italiano, vol. VIII, Torino, 1939. n. 2, v. Naufragio.

⁸⁵ D. 14. 2. 1 i 2.

⁸⁶ Nomos Rhodion nauticon III, 10. Grčki tekst i engleski prijevod vidi u Ashburner, nav. dj., str. 17. i 91.

⁸⁷ Podrobnije Kostrenčić, Mjesečnik 1915., str. 345.-346.

⁸⁸ Brajković, nav. dj., str. 218.-219.

⁸⁹ Statut R. Žena iz 1255. daje im nagradu od 3 %. (cap. 40, 92.)

⁹⁰ Vidi detaljnije Ashburner, nav. dj., str. CCXC.

⁹¹ Pravno oblikovanje spašavanja u smislu specifičnog pomorsko-pravnog instituta uvjetovano je različitim opasnostima kojima je praćena pomorska plovidba. Njima su bili izloženi svi sudionici

Najstariji poznati propis koji se odnosi na spašavanje je Rodijski pomorski zakon (*Nomos Rhodion nauticos*) prema čijim su odredbama pomorci međusobno bili dužni pružati pomoć jedan drugome. Za prisvajanje tuđe imovine tijekom spašavanja izricala se kazna, a spašavatelju je pripadala nagrada samo ako je njegova akcija uspjela.⁹²

Tijekom kasnijih stoljeća kontinuitet razvitka spašavanja na moru bio je ometan priznavanjem tzv. prava brodoloma (*ius naufragii*) ili obalnog prava prema kojemu je svaki nalaznik mogao prisvojiti pomorsku imovinu pogodenu pomorskim udesom i zatečenu na površini, na dnu mora ili na morskoj obali čime je bila legalizirana pljačka svih ostataka broda i tereta poslije brodoloma.⁹³

U skladu s Rodijskim pomorskim zakonom statuti dalmatinske pravne regije predviđaju nagradu spasiteljima. Posebno se pri tome ističe Korčulanski statut koji daje pravo na četvrtinu svega što se izvuče iz broda ili iz mora i donese na kopno.⁹⁴ Zadarski statut razlikuje nalaz stvari na dnu mora od nalaza stvari na morskoj površini; u prvom slučaju nalaznik ima pravo na polovinu, a u drugom na trećinu.⁹⁵ Takve se stvari imaju dopremiti u zadarsku luku, a brodovlasnik je sa nalaznicima mogao sklopiti ugovore različita saržaja.

Tako npr. 15. prosinca 1339. u Zadru Mafedije Leone iz Venecije i Lovre pok. Roberta Greci sklapaju ugovor kojim se Lovro i njegovi ortaci obvezuju spasiti robu s barke potonule u zadarskom distriktu. Od vrijednosti spašenih stvari koje će se iznijeti pred gospodina zadarskog kneza, Lovri i ortacima pripast će trećina, a Mafadiju preostale dvije trećine.⁹⁶

Neki statuti posebno određuju način diobe nađene imovine kojoj se ne zna za vlasnika, a nalaznik nije pojedinac, već ukupnost osoba na brodu. Po odredbama Dubrovačkog i Hvarskog statuta brodu koji je našao stvar pripada četvrtina, druga četvrtina pripada teretu, a preostale dvije četvrtine momarima i trgovcima.⁹⁷ Splitski statut određuje trećinu vrijednosti nađenih stvari brodovlasnicima, a dvije trećine dijele se na osobe koje se nalaze na brodu.⁹⁸ Rapski i Trogirski statut polovicu

gospodarskih aktivnosti na moru. Suvremeni je pojam spašavanja kasnijeg podrijetla i u svezi je sa spašavanjem tereta i broda.

Prema suvremenom shvaćanju spašavanjem se općenito smatra svaka akcija poduzeta radi uklanjanja opasnosti koja prijete osobama ili stvarima na moru. Suvremeni tehnološki napredak smanjio je opasnosti pomorske plovidbe, ali ih nije sasvim uklonio, tako da institut spašavanja nije ni danas izgubio na značenju.

Valja napomenuti da se u suvremenom pravu između pojmova "spašavanje" i "pružanje pomoći" više ne pravi nikakva bitna razlika.

U akciji spašavanja formira se imovinskopravni odnos u okviru kojeg, uz uvjet daje spašavanje imalo koristan rezultat, jedna osoba potražuje nagradu za spašavanje, a druga je toj osobi duguje. Vidi opširnije: Stanković, nav. dj., str. 66., 96. Pomorska enciklopedija, JLZ, Zagreb, 1985., vol. 7, str. 449. s. v. Spašavanje i pomaganje na moru.; Pavić, D., Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003., str. 55.; isti: Pomorsko pravo, knjiga treća, Split, 2000., str. 55.

⁹² *Nomos Rhodion nauticos* III, 30, 31, 37, 40. Ashburner, nav. dj., str. CCLXI. i dalje. Bonolis, nav. dj., str. 584.

⁹³ Bonolis, nav. dj., str. 591.-594.

Korčulanski statut, cap. 10. — Statut grada i otoka Korčule, preveo i priredio A. Cvitanić, Korčula, 2002. (dalje: Korčulanski statut)

⁹⁴ Zadarski statut, IV, 45.

⁹⁵ Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae (dalje: CD), vol. X, br. 358, str. 508.

⁹⁶ Dubrovački statut, VII, 35; Hvarski statut, V, 8.

⁹⁷ Splitski statut, VI, 44.

dodjeljuju vlasniku broda, a drugu polovicu mornarima." Zadarski statut određuje da polovica pripada vlasniku broda, a druga osobama "de nave".¹⁰¹ Dvojbeno je odnosi li se to na sve osobe na brodu (kao po splitskom statutu)¹⁰¹ ili se misli samo na mornare (kao po statutima Raba i Trogira).¹⁰² Mljetski statut dodjeljuje polovicu nađenih predmeta nalazniku, a polovicu mljetskom samostanu ili četvrtinu crkvi sv. Pankracija, ovisno o mjestu gdje su stvari nađene.¹⁰³

Različita rješenja istog pitanja u susjednim komunama u oblasti pomorskog prava koje je po svojoj naravi univerzalno, odraz su srednjovjekovnog pravnog partikularizma, iako je iz spomenutih primjera vidljivo da su u namjeri održavanja dobrih međusobnih odnosa komune stvarale drugačija pravila putem bilateralnih ugovora.¹⁰⁴

Srednjovjekovno pomorsko pravo prihvaća rimski princip poštovanja i zadržavanja prava vlasništva na potopljenim i izgubljenim stvarima u slučaju brodoloma. Novost je pravo na nagradu za spasitelje, dužnost prijavljivanja nađenih stvari, te sudjelovanje javne vlasti u tim pitanjima. Samo ako se vlasnik u određenom roku nije pronašao, dolazi do okupacije stvari u korist nalaznika ili gradova, budući da se tada pretpostavlja derelikcija i proglašenje stvari za *res nullius*.

Korčulanski statut, kao najnapredniji glede odredbi o spašavanju određuje da svatko tko opazi brodolom to treba uz nagradu dojaviti vlastima, kako bi se mogle poduzeti mjere spašavanja.¹⁰⁵ Nadalje, zabranjuje pružanje pomoći i pomaganje u spašavanju stvari bez prethodnog odobrenja i sporazuma s vlasnikom, odnosno zapovjednikom broda. Odredbom kojom zabranjuje stjecanje potopljene imovine sa morskoga dna statut očigledno prihvaća shvaćanje da stvari na dnu mora pripadaju svome vlasniku.¹⁰⁶ Do takvog je reguliranja stvari došlo iz potrebe održavanja dobrih odnosa među komunama.¹⁰⁷ Isti je razlog inkriminirao krađu stvari s broda koji je pretrpio brodolom. Kazna za navedeno djelo iznosila je 50 perpera i u cijelosti je pripadala komuni; lopov je pored toga trebao stvar vratiti vlasniku, odnosno zapovjedniku broda. Kvalifikatorna okolnost koja taj oblik krađe čini težim jest činjenica da počinitelj vrši krađu za vrijeme pružanja pomoći u elementarnoj nepogodi te koristi tuđu nesreću i izvanredne prilike u kojima se našao brodski parun.¹⁰⁸

Trgovački odnosi među srednjovjekovnim gradovima glede brodoloma i spašavanja zahtijevali su priznavanje stanovitog reciprociteta. U tom je smislu

⁹⁹ Rapski statut, III, 27; Bartulović, nav. dj., str. 137.

Trogirski statut III, 32. - Statut grada Trogira, uvod A. Cvitanić; preveli M. Berket, A. Cvitanić, V. Gligo, Split, 1988. (dalje: Trogirski statut)

¹⁰⁰ Zadarski statut, IV, 72.

¹⁰¹ Ovo mišljenje zastupa Ashburner, nav. dj., str. CCXCIII.

¹⁰² Brajković, nav. dj., str. 219., bilj. 4.

¹⁰³ Statut oli zakoni od otoka Mljeta, Dubrovnik, 1851.;

Mljetski statut (prir. i prev. A. Marinović i I. Veselić), Split-Dubrovnik, 2002., cap. 55, 56, 62.

¹⁰⁴ Tako Cvitanić, Naše srednjovjekovno pomorsko pravo u: Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002., str. 743.

¹⁰⁵ Korčulanski statut, cap. 82.

Usp. Burmas, R, Institut pružanja pomoći i spašavanja na moru u odredbama Korčulanskog statuta iz 1214. g., Zbornik radova znanstvenog skupa Statuta grada i otoka Korčule iz 1214., urednik Z. Šeparović, Zagreb-Samobor, 1989., str. 369.-370.

¹⁰⁶ Korčulanski statut, cap. 127.

¹⁰⁷ Cvitanić, Korčulanski statutarno pravo, u: Korčulanski statut, Korčula, 2002., str. 42.

¹⁰⁸ Carić, Krivična djela u svezi s morem u Korčulanskom statutu iz 1214. g., Zbornik radova znanstvenog skupa Statuta grada i otoka Korčule iz 1214., urednik Z. Šeparović, Zagreb-Samobor, 1989., str. 123.

bizantski car Isak II. Angel 1192. g. podario privilegij Dubrovčanima da mogu preuzeti na bizantskom teritoriju ostatke olupina svojih brodova.¹⁰⁹

Gradovi Trogir i Split zaključili su 11. srpnja 1239. ugovor prema kojem u slučaju da neki Trogiranin izgubi stvar na moru, niti jedan Splitsanin ne može je prisvojiti osim kupnjom na javnoj dražbi.¹¹⁰

7. studenog 1298. Bonivaldo, Pavao, Mihael i Nikola, talijanski trgovci u Zadru opunomoćili su Zadrane Vita i Rogerija da se mogu obraćati bračkom i hvarskom potestatu radi prihvata ostataka olupina talijanskih brodova koji su doživjeli brodolom u vodama oko otoka Visa, obećavši im pritom polovicu spašenih stvari.¹¹¹

26. travnja 1240. dubrovačko brodovlje prihvatilo je bačve s jednog mletačkog broda koji je doživio brodolom kod otoka Mljeta. Po sporazumu postignutom između vlasnika broda koji je doživio brodolom i zapovjednika dubrovačkih brodova koji su priskočili u pomoć, dubrovački zapovjednici dobili su za uloženi trud i prijevoz bačava na sigurno u Dubrovnik šestinu spašenih stvari. Ovaj ugovor sadrži istovremeno elemente ugovora o spašavanju i ugovora o najmu.¹¹²

U suvremenom pravu između pojmova "spašavanje" i "pružanje pomoći" ne pravi se nikakva bitna razlika.¹¹³ Takvo razlikovanje ne pravi se ni u rimskom¹¹⁴ ni u ranijim srednjovjekovnim pravima. Rodijski pomorski zakon u c. 31 izravno propisuje dužnost zapovjednika i posade da pruže pomoć kod spašavanja.¹¹⁵ Za razliku od spašavanja nakon pretrpljene nesreće, odnosno brodoloma, pomaganje bi značilo pružanje usluga brodu koji je ugrožen od neke neposredne opasnosti.¹¹⁶

Odredba Korčulanskog statuta "(9 brodolomu)" spominje oba termina: "I ako netko bude htio ići na spašavanje nečega (s broda), neka se (o tome) najprije dogovori s (brodskim) paranom, pa ako paran ne bude želio pomoć i neće da ugovori (pomoć), neka se nitko ne usudi išta uzeti (od brodskih stvari pod prijetnjom) globe od pedeset perpera (što) trebaju pripasti Komuni i neka vrati stvari koje je uzeo. A ako paran pristane (primiti pomoć), neka je svakomu dopušteno izvlačiti i spašavati (stvari) pod onim uvjetima kako je ugovorio s paranom."¹¹⁷

Ideja pomaganja istaknuta je u nekim statutima dalmatinske pravne regije. Tako Zadarski, Splitski, Skradinski i Rapski statut predviđaju novčanu nagradu onome tko dovede na sigurno mjesto ili luku neki brod koji plovi napušten od posade.¹¹⁸ Po Zadarskom, Splitskom i Skradinskom statutu mornari koji su brod odveli ne odgovaraju za njegovu daljnju sudbinu, dok su po Rapskom statutu dužni i dalje brinuti za brod i čuvati ga, jer su inače odgovorni vlasniku za eventualnu štetu.

¹⁰⁹ CD II 240/255. Usp. **Brajković**, nav. di., str. 221. Prijevod vidi u **Marinović**, nav. di., str. 103.

¹¹⁰ CD IV 79/84.

¹¹¹ CD VII 275/318.

¹¹² CD IV 100/105.

¹¹³ **Stanković**, nav. dj., str. 66.; **Grabovac, I.**, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003., str. 338.; isti: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 215.

¹¹⁴ Iznimno se u D. 47. 9, 3, 8 navodi jedan *senatusconsultum* iz vremena cara Klaudija, prema kojem imaju biti kažnjeni po *lex Cornelia de sicariis* oni koji bi silom spriječili pomoć brodu ili ljudima na brodu u opasnosti.

¹¹⁵ Vidi opširnije **Horvat**, nav. dj., str. 16.

¹¹⁶ **Horvat**, nav. dj., str. 23.

¹¹⁷ Korčulanski statut, cap. 82. Usp. **Brajković**, nav. dj., str. 223.

¹¹⁸ Zadarski statut, IV 45; Splitski statut, VI, 21; Skradinski statut, cap. 23; Rapski statut, III, 27.

U svezi sa spomenutom materijom je i notarski zapis iz Splita 1372. po kojem Dekoj Vukojević, parim barkozija, Marin Grizoluk i Petar Prvišić, mornari na istome, prodaju Marku Krizanovu jedan stan brod (*vnun batellum ueterem*), koji su našli gdje pluta na moru. **Rismondo**, Pomorski Split druge polovine 14. st., notarske imbrevijature, Split, 1954., br. 160, str. 102.

ZAKLJUČAK

Pomorska je plovidba od najstarijih vremena izložena različitim oblicima pomorskih havarija u koje spadaju događaji istog porijekla koji uzrokuju gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili poduzimanje nekog izvanrednog troška. Obzirom na to radi li se o slučajno nastaloj pomorskoj nezgodi ili o namjernom žrtvovanju imovine, havarije se dijele na zasebne i zajedničke havarije.

Imovinske posljedice zasebnih havarija snose vlasnici imovine pogođene havarijom po načelu *casum sentit dominus*. Najčešće zasebne havarije su sudari brodova te oštećenja tereta tijekom prijevoza.

Propisi o raspodjeli eventualne štete uzrokovane nezgodama na moru na sve sudionike pomorskog pothvata poznati su od najstarijih vremena i razlikuju se međusobno prema mjestu i vremenu u kojem su nastali. Oni su odražavali prilike svoga vremena i imali društveno-ekonomsko objašnjenje. Zajednička im je osnova i intencija bila u podjeli rizika, te unapređenju pomorske djelatnosti.

Dok su rimsko, bizantsko i mletačko pravo sve više ograničavali opseg instituta zajedničke havarije, dalmatinsko ga statutarno pravo proširuje uslijed velikih rizika kojima je bila izložena srednjovjekovna plovidba. Među statutima dalmatinske pravne regije najšire je regulirao pojam havarije Dubrovački statut.

Slučajevi havarije koji se navode u statutima nisu bili limitativni, pa se kontribucija davala iz različitih uzroka oštećenja brodskog tereta i broda. Najčešće je do zajedničkog snošenja šteta tijekom plovidbe dolazilo u slučajevima bacanja tereta u more (uslijed nevremena ili potrebe olakšanja broda zbog pliće mora) i u slučajevima šteta nastalih gusarskom pljačkom.

Sve veće zloupotrebe instituta zajedničke havarije dovele su do znatnog sužavanja i ograničavanja toga pojma, što je rezultiralo pojavom instituta pomorskog osiguranja.

Srednjovjekovni su statutarni propisi glede brodoloma provodili ideju poštivanja prava vlasništva uz pravo na nagradu spasiocima, odnosno nalaznicima stvari preostalih nakon brodoloma, kao i ideju da se prava u vezi s brodolomom podvrgnu kontroli javnih vlasti.

Literatura

1. **Ashburner**, W., *The Rhodian Sea-law*, Oxford, 1909.
2. **Amižić**, P., *Sudar brodova* (magistarski rad), Split, 2004.
3. **Bartulović**, Ž., Neka pitanja pomorskog prava u Rapskom statutu, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, vol. 20, br. 1, str. 129.-141. (1999.)
4. **Besta**, E. - **Predelli**, R., *Gli statuti civili di Venezia anteriori al 1242.*, Venezia, 1901.
5. **Bonolis**, G., *Il diritto marittimo medievale dell'Adriatico*, Piša, 1921.
6. **Brajković**, V., *Etude historique sur le Droit Maritime Prive du Littoral Yugoslave*, Marseille 1933.
7. **Brajković**, *Razvoj pomorskog prava na našoj obali*, Pomorski zbornik I, Zagreb, MCMLXII.
8. **Brunetti**, A., *Il diritto marittimo italiano*, I, Torino, 1929.

9. **Bmnetti, A.**, Svolgimento storico dell'assicurazione in Italia, Firenze 1901.
10. **Cassandro, G.**, La formazione del diritto marittimo Veneziano, Annali di storia del diritto, XII-XIII, 1968-69.
11. **Cessi, R.**, Gli statuti veneziani di Jacopo Tiepolo del 1242. e le loro glosse, Venezia, 1938.
12. **Codex diplomaticus regni Croatiae, Dalmatiae et Slavoniae**, Zagreb, 1904.-1990., vol. II, IV, VII, X.
13. **Cvitanić, A.**, Iz dalmatinske pravne povijesti, Split, 2002.
14. **Cremonošnik, G.**, Kancelariski i notarski spisi 1278.-1301., Beograd, 1932.
15. **Dabinović, A.**, Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete (avarije), Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru XI/1963., str. 19.-31.
16. **Dabinović, A.**, Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskopravnim spomenicima Sredozemlja, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, X/1962., str. 7.-25.
17. **Danilović, J.**, Represalije u dubrovačkom pravu XII. i XIII. veka, ZPF Novi Sad, Poseban otisak iz broja VI., 1972.
18. De Martino, Note di diritto romano marittimo, Rivista del Diritto della Navigazione III, 1937.
19. Enciclopedia del diritto (Giuffrè)
20. **Grabovac, I.**, Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991.
21. **Grabovac, I.**, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003.
22. **Grabovac, I.**, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Split, 2005.
23. **Hlača, V.**, Povijesni razvoj pomorskog prava na hrvatskoj obali Jadrana, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 20, br. 1, str. 63.-79. (1999.)
24. **Horvat, M.**, Iz historije sudara, brodoloma, spašavanja i pomaganja, Poseban otisak iz Zbornika za pomorsko pravo, Tom 6, Zagreb, 1967.
25. **Horvat, M. - Bastaić, K. - Sirotković, H.**, Rječnik historije države i prava, Zagreb, 1968.
26. **Huvelin**, Etudes d'histoire du droit commercial romain (Histoire externe - droit maritime), Paris 1929.
27. Hvarski statut (Uvodna studija: Kasandrić, I; Priredio i preveo A. Cvitanić), Split, 1991.
28. **Inchiostri, U. - Galzigna, A.**, Gli statuti di Arbe, Archeografo triestino, Trieste, 1899.-1990., vol. XXIII, fasc. 1 i 2.
29. **Jakaša, B.**, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, 4. knjiga, (Plovidbene nezgode), svezak II., Zagreb, 1990.
30. **Jakaša, B.**, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1983.
31. **Kostreničić, M.**, Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka, Mjesečnik pravničkog društva u Zagrebu, Zagreb, 1915.
32. **Kurtović, S.**, Hrestomatija opće povijesti prava i države, I, Zagreb, 1999.
33. Lexicon latinatis medii aevi Iugoslaviae, Zagreb, 1969. - 1978.
34. **Lowndes & Rudolf**, Law of General Average, London, 1955.
35. **Margetić**, Antika i srednji vijek, Studije HAZU, Odjel za bizantologiju, Vitagraf i Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Zagreb, 1995.

36. **Margetić, L.**, Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji, Rad HAZU 465, knjiga XXXII., Društvene znanosti, Zagreb, 1993.
37. **Margetić, L.**, Srednjovjekovno hrvatsko pravo -obvezno pravo, Zagreb-Rijeka, 1997.
38. **Margetić, L.**, Srednjovjekovno hrvatsko pravo - stvarna prava, Zagreb, Rijeka, Čakovec, 1983.
39. **Margetić, L. -Boraš, M.**, Rimsko pravo, Rijeka, 1998.
40. **Margetić, L. - Strčić, R.**, Statut rapske komune iz 14. stoljeća, Rab-Rijeka, 2004.
41. **Marinović, A.**, Dubrovačko pomorsko pravo, knjiga I., Split, 1998.
42. **Maštrović, V.**, Posljednji gusari na Jadranskom moru, Zagreb, 1983.
43. **Mažuranić, V.**, Prinosi za hrvatski pravno-povijesni rječnik, prvi i drugi dio, pretisak - Zagreb 1975.
44. **Mitteis, L.**, Romiches Privatrecht bis auf die Zeit Diokletians 1. Leipzig, 1908.
45. Mljetski statut (prir. i prev. A. Marinović i I. Veselić), Split-Dubrovnik, 2002.
46. Novissimo digesto italiano
47. **Pardessus, Collectiones des lois maritimes anterieures au XVIIIe siecle**, Pariš, 1828.
48. **Pavić, D.**, Pomorske havarije i osiguranje, Split, 2003.
49. **Pavić, D.**, Pomorsko pravo, knjiga treća, Split, 2000.
50. Pomorska enciklopedija, JLZ "Miroslav Krleža", Zagreb, 1972.-1989., vol. 1-8.
51. Pomorski leksikon, JLZ «Miroslav Krleža", Zagreb, 1990.
52. **Predelli, R. - Sacerdoti, A.**, Gli statuti maritimi veneziani fino al 1255. "Nuovo Archivio Veneto" N. S. a. II, T. IV, 1902.
53. **Ripert, G.**, Droit maritime, III, Pariš 1953.
54. **Rismondo, Pomorski Split druge polovine 14. st, notarske imbrevijature**, Split, 1954.
55. **Romac^ A.**, Rječnik rimskog prava, Zagreb, 1989.
56. **Savin, S.**, Pomorski prijevozi, havarije i osiguranja, Zagreb, 1958.
57. Spisi dubrovačke kancelarije III, Zagreb, 1988.
58. Spisi dubrovačke kancelarije IV, Zagreb, 1993.
59. **Stanković, R.**, Hoće li jedan drevni institut pomorskog prava, koji se održao tijekom dvaju milenija, odumrijeti na početku trećeg? - Will an ancient institution of maritime law, which has survived for perhaps two millenniums, phase out at the beginning of the third? - Paneuropski pomorski simpozij, Split, 6.-7. travnja 2000., str. 191.-202.
60. **Stanković, P.**, Pomorske havarije, Zagreb, 1995.
61. Statut grada Dubrovnika 1272., Uvod napisao A. Cvitanić, preveli Kolanović J. - Krizman, M., Dubrovnik, 1990.
62. Statut grada Dubrovnika (priredili i na hrvatski jezik preveli Soljić, A., 1. Šundrica, Z., Veselić, I.), Uvodnu studiju napisala N. Lonza, Dubrovnik, 2002.
63. Statut grada i otoka Korčule, preveo i priredio A. Cvitanić, Korčula, 2002.
64. Statut grada Skradina (uvodna studija i prijevod A. Birin), Zagreb-Skradin, 2002.

65. Statut grada Splita (preveo A. Cvitanić), III. Izdanje, Split, 1998.
66. Statut oli zakoni od otoka Mljeta, Dubrovnik, 1851.
67. **Stulli, B.**, Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku, Dubrovačko pomorstvo u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, MDCCCLII-MCMLII.
68. Šarac, M., Havarija (*avarea*) po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., *Mpstarientia*, br. 13-14, 2000.-2001. (str. 53.-64.)
69. **Sarac, M.**, Ugovor o zakupu broda po Dubrovačkom statutu iz godine 1272., Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 32/39-40, 1995. (str. 93.-103.)
70. **Tetlev, W.**, Glossary of Maritime Law Terms, Quebec, 2004.
71. **Vidović, R.**, Pomorski leksikon, Split, 1984.
72. Zadarski statut sa svim reformacijama odnosno novim uredbama donesenima do godine 1563., preveli J. Kolanović - M. Krizman, Zadar 1997.
73. Zbornik Zbornik radova znanstvenog skupa Statuta grada i otoka Korčule iz 1214., urednik Z. Separović, Zagreb-Samobor, 1989.

SUMMARY

MARITIME AVERAGES IN DALMATIAN STATUTE LAW

Maritime averages are all extraordinary damages on maritime properties during common maritime adventure. They can be particular or general average.

In most cases particular averages are collision and some sorts of cargo damages.

It is through general average that maritime law has adopted the classical legal postulate that nobody should make a profit from damage to the property of another without compensating for it. Jettison (*iactus mercium*) had for centuries been the only recognised form of sacrifice in general average. Thus, the oldest written rule so far - *Lex Rhodia de iactu* (6th century) - expressly provided that the parties to a maritime adventure should compensate collectively for the value of jettisoned cargo.

Later on, richer forms of damages and expenses in general avarie could be found in statutes of some littoral town on the Mediterranean coasts and in the first collections of recognised maritime customs.

In the Middle Ages wide concept of general average become restricted.

In case of shipwreck, medieval maritime law accept roman principle of retention property law on submerged objects.

Keywords: *maritime averages, particular average, general average, collision, shipwreck, salvage, law history, maritime law, dalmatian statute law.*