

IZ HISTORIJE SUDARA, BRODOLOMA,
SPASAVANJA I POMAGANJA

I. SUDAR BRODOVA

a) Rimsko pravo

Rimsko pravo nije izgradilo posebne propise koji bi uređivali pitanje sudara brodova, već se to pitanje rješavalo po općim propisima o odgovornosti za protupravno oštećenje tuđih stvari odnosno imovine. I za sudar bi se, prema tome, odgovaralo na deliktnoj bazi, tj. odgovaralo se temeljem civilnog delikta »*damnum iniuria datum*« koji je već u doba republike (g. 287. ili 286. pr. n. e.) regulirao *lex Aquilia de damno*. Na slučaj sudara moglo se primijeniti treće poglavlje toga zakona, koje je određivalo: »*Ceterarum rerum praeter hominem et pecudem occisos* (ubijanje roba ili životinje iz stada predviđeno je, naime, u prvom poglavlju) *si quis alteri damnum faxit, quod usserit fregerit ruperit iniuria, quanti ea res erit in diebus triginta proximis, tantum aes domino dare damnas esto*« (D. 9, 2, 27, 5). Kazna je iznosila najvišu vrijednost koju je uništena ili oštećena stvar imala u posljednjih trideset dana. Za civilnu akciju *legis Aquiliae* tražila se neposredna uzročna veza, djelovanjem tijela na tijelo (»*damnum corpore corpori datum*«). No slobodnijim tumačenjem obuhvaćeni su i slučajevi štete nastale i neizravnom uzročnom vezom, pa je za takve slučajeve *praetor* davao *actiones in factum* odnosno *actiones utiles ad exemplum legis Aquiliae*.¹

U titulu *Digesta »Ad legem Aquiliam«* (D. 9, 2) obrađuje se nekoliko slučajeva sudara brodova odnosno oštećenja brodova. Tako se kaže u D. 9, 2, 27, 24 (Ulp. 18 ad ed.): »*Si navem venaliciarum mercium perforasset, Aquiliae actionem esse, quasi ruperit, Vivianus scribit*«. Radi se o stvaranju otvora na brodu, vjerojatno u povodu sudara. Čini se da je

¹ Gai. 3, 210–219; isp. Horvat, Rimsko pravo, 4. izd., Zagreb 1962, str. 299–301.

postojala sumnja da li i taj slučaj potpada pod *legem Aquiliam*, jer zakon govori o »*quod ruperit iniuria*«, pa Vivianus i taj slučaj svodi na »*quasi ruperit*« i daje civilnu akciju *legis Aquiliae*.

Odgovornost po *lex Aquilia* temeljila se na krivnji. Tražio se *dolus* ili *culpa*. Zakonske riječi »*damnum iniuria datum*« pravnici su tumačili kao »*damnum culpa datum*«,² ali se *culpa* shvaćala široko, pa se s njome izjednačuje i *imperitia* (D. 9, 2, 8, 1: eod. 27, 29), pa i *infirmitas* (D. 9, 2, 8, 1)³ a odgovara se i za *culpa in eligendo* (D. 9, 2, 27, 9; »*neglegens in eligendis ministeriis*«; D. 9, 2, 27, 11: »*noxios servos habuit*«).

O udaru broda na tuđi čamac govori se u D. 9, 2, 29, 2: »*Si navis tua inpacta in meam scapham damnum mihi dedit, quaesitum est, quae actio mihi competeret, et ait Proculus, si in potestate nautarum fuit, ne id accideret, et culpa eorum factum sit, lege Aquilia cum nautis agendum, quia parvi refert navem immittendo aut serraculum ad navem ducendo an tua manu damnum dederis, quia omnibus his modis per te damno adficior: sed si fune rupto aut cum a nullo regetur navis incurrisset, cum domino agendum non esse*«. Očito je autoritet *Proculus* bio pozvan da riješi dva pitanja: radi li se o krivnji i predleži li za *lex Aquilia* potrebni neposredni kauzalni neksus. *Proculus* odgovara na oba pitanja pozitivno, a udar brodom kojim netko upravlja izjednačuje sa neposrednim udarom rukom. Ne odgovara se jedino za sudar do kojega je došlo slučajem bez krivnje, jer je npr. puklo uže (kojim je brod bio vezan) ili brod uopće nije bio upravljan, jer je stajao bez posade. U tom slučaju štetu od slučaja snosi vlasnik (»*casum sentit dominus*«).

Prema *Labeonu* (D. 9, 2, 29, 3) neće se odgovarati ako bi brod snagom vjetrova bio natjeran među užeta od sidra drugog broda, pa bi mornari morali presjeći užeta, jer se brod na nikoji drugi način nije mogao osloboditi. Jednako stanovište zauzimaju *Labeo* i *Proculus* i u slučaju ako bi se brod zapleo u ribarske mreže. Po *lex Aquilia* će se odgovarati samo ako bi se to dogodilo krivnjom mornara.⁴

Ako bi se brod sudario s brodom koji mu dolazi ususret i potopio ga, tužba po *lex Aquilia* daje se – prema mišljenju *Alfenusa* – protiv kormilara ili protiv magistra navis, dakle protiv osoba koje su zadužene za navigaciju i na kojima leži krivnja za sudar. No ako je brod bio pod takvom navalom vjetrova koja se nije mogla obuzdati, otpada svaka odgovornost (D. 9, 2, 29, 4).

² D. 9, 2, 5, 1: »..... *quod non iure factum est, hoc est contra ius, id est si culpa quis occiderit*.....«

³ »*Infirmitas*« se ubraja u *culpu*, »*cum affectare quisque non debeat, in quo vel intellegit vel intellegere debet infirmitatem suam alii periculosam futuram*«.

⁴ D. 9, 2, 29, 3: »*Item Labeo scribit, si cum vi ventorum navis impulsus esset in funes anchorarum alterius et nautae funes praecidissent, si nullo alio modo nisi praecisis funibus explicare se potuit, nullam actionem dandam. Idemque Labeo et Proculus et circa retia piscatorum, in quae navis piscatorum inciderat, aestimarunt*«.

Ako bi se brod potopio zato što je netko presjekao užu kojim je brod bio privezan, davala bi se protiv oštetioca *actio in factum* (*ad exemplum legis Aquiliae*, D. 9, 2, 53), a ne *actio legis Aquiliae*, jer u tom slučaju ne predleži »*damnum corpore corpori datum*«, koja se pretpostavka po civilnom pravu tumačila strogo i usko (D. 9, 2, 29, 5). Brod se naime nije potopio neposredno zbog rezanja užeta nego zato što je slobodan bez upravljača vjerojatno udario o greben ili obalu. No navedena pretorska *actio in factum* imala je inače učinke civilne akcije *legis Aquiliae*.

Po *lex Aquilia* imala se platiti najveća vrijednost što ju je oštećena stvar imala u posljednjih trideset dana računajući od oštećenja unatrag. Ne radi se, dakle, samo o naknadi štete u času oštećenja, nego o eventualnoj većoj vrijednosti koju je stvar imala u posljednjem mjesecu prije oštećenja. U toj razlici vrijednosti sadržana je kazna, jer se radi o deliktnoj akciji. Kod izračunavanja vrijednosti uzimala se u obzir objektivna vrijednost, a ne subjektivna vrijednost za određenog vlasnika ili čak dapače *pretium affectionis* (D. 9, 2, 33, pr.). U slučaju tuženikova poricanja presuda je išla na dvostruku vrijednost (*in duplum*, D. 9, 2, 23, 10).

Što se tiče stepena *culpa*e, u D. 9, 2, 44, pr. se kaže: »*In lege Aquilia et levissima culpa venit*« (Ulp. 42 *ad Sabinum*).⁵ To je ujedno jedino mjesto u Digestama gdje se spominje »*culpa levissima*« – bez ikakve pobliže razrade toga pojma. Zato se smatra da ona nije ovdje upotrebljena u nekom posebnom, tehničkom smislu riječi.⁶

Što se tiče odgovornosti *exercitor-a navis* za štete nanesene svojim putnicima i njihovim stvarima zbog sakrivenog sudara, on odgovara po općim načelima o odgovornosti *exercitor-a* za krađe i štete što ih počini brodska posada na robi, stvarima i osobama na brodu, i to na kvazideliktnoj osnovi, te njegova odgovornost ide po pretorskom pravu *in duplum* (D. 4, 9, 7, pr. i § 1; D. 44, 7, 5, 6; D. 47, 5, 1–2).

Rimsko je pravo, prema izloženome, kod sudara brodova stajalo na stanovištu odgovornosti po principu krivnje, te nije još poznavalo ideju kontribucije kod neskrivenog sudara, koja se – kako ćemo vidjeti – javlja istom u srednjovjekovnom pravu.

⁵ Isp. D. 9, 2, 45, pr.: »*qui prohiberi potuit teneatur, si non fecerit*«.

⁶ Rimsko pravo je izgradilo dva stepena *culpa*e: *culpa lata* i *culpa levis* (*in abstracto* i *in concreto*). Trostepenovanje *culpa*e, dodavanjem *culpa*e *levissimae*, počeli su razrađivati glosatori, postglosatori i *Usus modernus* pozivom na gornje mjesto u Digestama, ali su je ograničavali samo na određene slučajeve. Pandektno pravo vratilo se opet na rimsku dvostепенost.

Neki autori (*Lauria, Arangio-Ruiz*) sumnjaju da je ovo mjesto koje govori o *culpa levissima* interpolirano u kasnom rimskom pravu. Ako se pak interpolacijom htio uvesti jedan novi stepen *culpa*e, ne bi on bio spomenut svega jedan puta, i zašto upravo uz *lex Aquilia*. Čini se da gornji tekst doista potječe od Ulpijana, ali je ovdje izraz *culpa levissima* upotrebljen u netehničkom smislu (tako M. Kaser, *Römisches Privatrecht II*, München 1959, str. 259, bilj. 55; u istom smislu Theo Mayer-Maly, *Die Widerkehr der culpa levissima*, u *Archiv für die civilistische Praxis*, 163 Bd, 1964, str. 124, bilj. 77).

b) Bizantsko i ostalo srednjovjekovno pravo

Slučajevi sudara brodova koji se spominju u Justinijanovim Digestama preuzeti su kasnije, u ponešto uopćenom obliku, i u Bazilike,⁷ koje u sedam titula svoje LIII knjige sadržavaju i pomorsko pravo iz Justinijanovih Digesta, Codex-a i Novela. Međutim, za bizantsko pomorsko pravo nisu bili od utjecaja, pa ni u praktičnoj primjeni, ovi propisi iz Bazilika, već se bizantska praksa, ješ prije sastavljanja Bazilika, vezala uz poznati bizantski pomorski zakon, tzv. Νόμος ροδίων ναυτικός κατ' ἐκλογὴν ἐκ τοῦ ἰδ' βιβλίου τῶν διγέστων koji, doduše za sebe tvrdi da je izvadak iz Digesta, ali sadržava i dosta novih propisa, različitih od rimskoga prava. Bez obzira radi li se o privatnoj zbirci⁸ ili o zakonskom propisu Isaurijskih careva ikonoklasta (Leona Isaurijskog ili Konstantina Kopronima),⁹ ovaj je pomorski zakon stariji od Bazilika. Nastao je negdje između g. 600-800 n. e. na temelju dotadašnjeg materijala iz rimskoga prava i iz helensko-bizantskih pomorskih pravila. Praktična važnost tih propisa u bizantskom pomorstvu vidi se svakako i po tome što se ti propisi u rukopisima javljaju uvijek kao dodatak poznatim zakonima Isaurijskih careva (*Ecloga, Prochiron, Epanagoge*), a kada su Makedonski carevi pristupili sastavljanju Bazilika i restauraciji Justinijanovog prava (potkraj 9. stoljeća), Pomorski rodijski zakon nastoji naći put i u Bazilike, jer je u praksi već bio čvrsto ustaljen, pa se u nekim rukopisima javlja kao osmi titul LIII knjige Bazilika, a u nekim kasnijim rukopisima se javlja i kao jedini sadržaj LIII knjige Bazilika.¹⁰

Pomorski rodijski zakon oslanja se također u biti na rimsko pomorsko pravo, ali pokazuje već i znatna odstupanja, izazvana pomorskim plovidbenim prilikama u burnim razdobljima seobe naroda, provala Slavena, Normana i Saracena, počevši od doba cara Heraklija.¹¹ Dok je, naime, po rimskom pravu princip kontribucije bio primjenjivan samo kod *iactusa*, taj se princip po bizantskom pravu proširuje i na druge pomorske štete, npr. brodolom, pljačku gusara, štete od groma, pa čak i na sudar. Stvara se novi pojam zajednice protiv opasnosti, *communio periculi* (κοινωνία), koju sačinjavaju putem kontribucije brod, teret, trgovci i putnici.¹²

⁷ Synopsis Ambrosiana, LIII, B', δ' - θ' i Synopsis Venturiana, LIII, 2, 3-7; isp. W. Ashburner, *The Rhodian Sea-Law*, Oxford 1909, str. CCLXXXV.

⁸ Tako J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII^e siècle*, Paris 1828-1845, I, str. 220.

⁹ Tako Zachariä von Lingenthal, *Geschichte des griechisch-römischen Rechts*, Neudruck der dritten Auflage, 1955, str. 316; uz ovo mišljenje i M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik 1915, str. 341.

¹⁰ Zachariä von Lingenthal, o.c., str. 314. i 319. Isp. i Ashburner, o.c., str. LX i sl.

¹¹ Zachariä von Lingenthal, o.c., str. 317; isp. i M. Kostrenčić, o.c., Mjesečnik 1915, str. 341-342.

¹² Isp. poblize F. De Martino, *Lex Rhodia II*, u *Rivista di diritto della navigazione* 4 (1938), str. 11-12 i passim. Radikalnom kritikom tekstova De Martino dolazi do zaključka da su klasični pravници samoniklo izgradili posve drukčiji režim za *iactus*, tj. da je *magister navis* odgovarao za *iactus* po *locatio-conductio operis* na temelju objektivne odgovornosti, a pozivanje na *lex Rhodia* kao i režim kontribucije da je

Nomos Rhodion nautikos govori o sudaru brodova samo na jednome mjestu (c. 36 – λζ' – dio III).¹³ U prijevodu (po Ashburneru) to mjesto glasi: »Ako brod u plovidbi udari u drugi brod koji stoji usidren ili je spustio jedra, a to danju, čitavi sudar i šteta terete zapovjednika i one koji plove na brodu. Povrh toga i teret ulazi u kontribuciju. Ako se to dogodi noću, onaj koji je spustio jedra treba da zapali svjetlo.¹⁴ Ako nema svjetla, treba da viče.¹⁵ Ako to zanemari učiniti, pa dođe do štete, on je sam odgovoran, ako se to tako dokaže. Ako je onaj koji plovi nepažljiv, a stražar zaspe,¹⁶ brodar koji je plovio nastradao je kao da je naletio na plićak (?), pa treba da obešteti onoga koji za sudar nije kriv.«¹⁷

Radi se, dakle, o tome da je jedan brod (A) u punoj plovidbi, a drugi (B) je na sidru ili je spustio jedra. Obraduju se tri mogućnosti: 1) A udari u B danju. Svu štetu snosi zapovjednik broda A i oni koji su na brodu (οἱ ἐμπλέοντες), tj. u ovom slučaju se pod time misle ne samo mornari nego i trgovci i putnici, jer se odmah dalje kaže da i teret pridonosi za štetu, iako nije rečeno na koji način. 2) A udari u B noću. Ako B nije davao svjetlosne ili zvukovne signale, A ne snosi nikakvu odgovornost. 3) Treći slučaj nije jasan. Po Ashburneru taj se slučaj vjerojatno nadovezuje na slučaj pod 2) pa se želi reći : iako B nije dao noću svjetlosne signale, A ipak odgovara ako je bio nepažljiv kod plovidbe i ako nije vršio osmatranje kako treba.¹⁸

Taj bizantski propis usvaja, s jedne strane, načelo rimskoga prava da se za sudar odgovara na principu culpa. Ali što se tiče naknade štete, odstupa od rimskoga prava. Kaže se, naime, da štetu od sudara snose ναύκληρος i ἐμπλέοντες; to bi, doduše, moglo odgovarati kormilaru i kapetanu broda (gubernator i ducator), koji prema Digestama odgovaraju za sudar po *lex Aquilia*. No u navedenom c. 36 te se osobe suprotstavljaju teretu, koji – prema dalje rečenome – također učestvuje u snosjenju štete. Zato je vjerojatnije da ναύκληρος i ἐμπλέοντες predstavljaju brod, pa se tako za naknađenje štete stvara bizantski pojam zajednice broda i tereta, koji i kod sudara snose štetu po principu kontribucije (εἰς συμβολὴν ἐρχέσθω)¹⁹ kao što i kod zajedničke havarije.

* * *

tek u postklasično doba interpoliran u klasične tekstove. U sličnom smislu, ali ne toliko radikalno, Hans Kreller, *Lex Rhodia*, u Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, 58 (1921), str. 257–367. Vladajuće je mišljenje ipak da je sam princip kontribucije recipiran već u doba kasne republike iz grčkog u rimsko pravo, iako su njegovu primjenu i realizaciju rimski klasični pravници dosta samoniklo izgrađivali.

¹³ Služimo se načinom citiranja po Ashburnerovom izdanju kao danas najboljem.

¹⁴ Svjetlo se imalo zapaliti na jarbolu (Procop. de Bello Vandal. I, 13, citirano po Ashburner, o.c., str. 111).

¹⁵ Ashburner, o.c., str. 111 misli da su mornari vjerojatno noću naizmjenice pjevali.

¹⁶ Za stražarenje na brodu nije postojala posebna osoba, već su tu dužnost preuzimali po redosljedu trgovci, putnici, mornari i posluga (Statut mletački Zeno 94, Statut Zadra, IV, 37, Statut Splita VI, 66, Ankone 8, *Consulatus Maris* c. 206).

¹⁷ Izvorni grčki tekst vidi kod Ashburnera, o.c., str. 31–32.

¹⁸ Tako Ashburner, o. c., str. CCLXXXVI.

¹⁹ Ashburner, o.c., str. CCLXXXVI.

Srednjovjekovni statuti Sredozemlja sadržavaju vrlo malo propisa o sudaru brodova. Sudari su bili rijetki, jer je plovidba bila spora. Po magli, zbog koje bi moglo doći do sudara, nije se plovilo zbog nestašice vjetra. U zimskom razdoblju plovidba je također bila ograničena. U rimskoj državi nije se u pravilu plovilo od novembra do marta, osim u slučaju nužde ili neke opasnosti. Neki pak srednjovjekovni statuti izriječno zabranjuju plovidbu u određeno zimsko doba.²⁰

Pomorski statut Ankone (1397)²¹ govori o sudaru brodova na dva mjesta (c. 19 i 59). Ako je brod uredno usidren, dobro čuvan, te zapovjednik (*patrone*) i navigator (*nochiero*) vrše uredno svoje dužnosti, pa ako se zbog nevremena prekine uže, sidra odnosno priveza, brod neće odgovarati ako bi nanio štetu nekom drugom brodu. U protivnom pak slučaju odgovornost za svu štetu tereti zapovjednika odnosno vlasnika broda, ali navigator koji je uzrokovao štetu dužan je platiti deset posto štete (deset soldi na livru), time da njegova odgovornost ne može prijeći stotinu livri. Prethodni protest od strane ugroženog broda stvara presumpciju krivnje i prebacuje teret dokaza o nekrivnji na brod koji je uzrokovao štetu (c. 19 *in fine*). Ako je bačeno sidro unatoč protestu ugroženoga broda, pa se usidreni brod otkao i nanio drugome štetu, dolazi time do odgovornosti za štetu (c. 59).²²

Constitutum Usus Pisanae Civitatis (1160)²³ govori na jednome mjestu (c. 31) »*de dampno navis dato ab altera navi*«. Ovdje se navodi nekoliko primjera sudara, od kojih se neki zasnivaju na već spomenutim primjerima iz Digesta, ali se većinom radi o sudarima u luci, jer su takvi sudari pri manevriranju u lukama bili u to doba najčešći. Problem sudara rješava se i ovdje potpuno u smislu rimskoga prava, tj. na principu krivnje. Odgovornost otpada ako se radi o takvom slučaju koji se nije mogao izbjeći.

Kao što rimsko pravo, tako i ti propisi pretpostavljaju da na jednom brodu leži sva krivnja.

O snošenju štete od sudara, gdje se ne može utvrditi krivnja, prvi put se – kako se čini – govori u *Rôles d'Oléron* (c. 15), a taj je propis ponovljen u *Jugemens de Damme* (c. 15) i u švedskom statutu *Wisby-a* (cc. 29–31).²⁴ Brod A je udario u brod B koji je stajao, pa se probušilo nekoliko bačava vina na brodu B. Kapetan i posada A su se zakleli da na njima nema krivnje. Šteta na brodu B podijeljena je među brodovima, a šteta na vinu podijeljena je među oba tereta. Nije, međutim, vidljivo

²⁰ Isp. поближе Ashburner, o.c., str. CXLII–CXLIII; vidi i V. Brajković, *Étude Historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave*, Marseille, 1933, str. 128.

²¹ Vidi *Pardessus*, o.c., V, str. 131. i 169. Isp. i Ashburner, o.c., str. CXVI.

²² Ovdje opisana načela preuzeta su očigledno iz rimskoga prava, i to iz D. 9, 2, 29. Slične odredbe postojale su u c. 36 (trećeg dijela) rodijskog pomorskog zakona, zatim u čl. 6. *Rôles d'Oléron* i u c. 155 (200) i sl. *Consulatus Maris* (isp. *Pardessus*, o.c., V, str. 132, bilj. 1).

²³ O postanku i izdanjima ove zbirke isp. Ashburner, o.c., str. CXVIII i CXXI.

²⁴ Isp. Ashburner, o.c., str. CCLXXXVII.

da li dva broda čine jednu masu za diobu štete, a dva tereta drugu, ili su brodovi i tereti sračunati zajedno. To se pravilo primjenjuje i u slučaju, ako su sudarom oštećena oba broda i oba tereta.²⁵

Slična pravila vrijedila su u 13. stoljeću u statutima Hamburga,²⁶ Lübecka²⁷ i Rige.²⁸ Ovdje vrijedi načelo da u slučaju ako kapetan i posada broda koji je udario u drugi brod polože zakletvu da nisu krivi za sudar, njihov brod snosi polovicu štete. U statutu Hamburga iz g. 1306.²⁹ ovo je stanovište donekle modificirano, te se primjenjuje ne samo u slučaju ako je jedan brod zbog sudara potopljen ili oštećen nego i u slučaju ako je udaren pa je morao izbaciti teret kako ne bi potonuo. Osim toga, teret broda koji je uzrokovao sudar ne sudjeluje u naknadi štete, a odgovornost vlasnika broda za polovicu štete ne može premašiti vrijednost broda i opreme.

*Consulatus Maris*³⁰ obrađuje materiju sudara vrlo razvučeno s opširnom kazuistikom (cc. 155-158). I ovdje se šteta dijeli između obaju brodova ako se radi o neizbježivom slučaju (c. 155) ili ako krivnja tereti oba broda (c. 157). Visinu štete utvrđuju pomorski vještaci.

U statutima naših dalmatinskih gradova i otoka nema uopće propisa o sudaru brodova.³¹

Iz izloženog se vidi da se odgovornost za sudar rješavala u načelu po rimskom principu odgovornosti na osnovu krivnje po *lex Aquilia*, ali sa stanovitim modifikacijama, od kojih je najvažnija da po *Lex Rhodia de iactu* štetu nadoknađuje zajednica broda i tereta na kojemu leži krivnja za sudar, a da po ostalim sredozemnim i sjevernomorskim statutima u slučaju neskrivljenog sudara štetu snose po polovici oba broda.

II. BRODOLOM I SPASAVANJE

a) Rimsko pravo

Što se tiče stvari preostalih od brodoloma, tj. ostataka broda i tereta, opažaju se već od davnih vremena dvije suprotne tendencije. Po jednoj postojao je prastari običaj da stanovnici obale prisvoje ostatke s postradalih brodova koji bi bili naneseni na obalu i da ih zadrže kao

²⁵ Ashburner, l.c.

²⁶ Pismo hamburških konzula iz g. 1261. kod *Pardessus*, o.c., III, str. 332; Statut iz g. 1270, c. 21, kod *Pardessus*, o.c., III, str. 345 (Ako onaj koji je uzrokovao štetu položi zakletvu da je to učinio nenamjerice bez krivnje, štetu snose oba broda na polovicu. U protivnom slučaju onaj koji je uzrokovao sudar snosi svu štetu. Visina štete dokazuje se zakletvom).

²⁷ Statut iz g. 1240, c. 131 kod *Pardessus*, o.c., III, str. 402.

²⁸ Izvadak iz Statuta c. 3 kod *Pardessus*, o.c., III, str. 508 (u c. II kaže se još da će kod noćnog sudara na otvorenom moru onaj koji nije imao svjetlo platiti svu štetu onome koji je imao svjetlo).

²⁹ *Pardessus*, o.c., III, str. 348. i 349.

³⁰ Zbirka pomorskih pravnih pravila, sastavljena na temelju običajnog prava po tribunalu Barcelone, vjerojatno u 14. stoljeću, vršila je znatan utjecaj na zapadnim obalama Sredozemlja. Isp. *Pardessus*, o.c., II, str. 1-48. sa tekstom na katalonskom jeziku s francuskim prijevodom na str. 49-368. Isp. i Brajković, o.c., str. 82 te Ashburner, o.c., str. CXVII i CXX.

³¹ Brajković, o.c., str. 218.

svoje vlasništvo na temelju prava plijena odnosno okupacije ničijih stvari. S druge strane postoji shvaćanje o zadržavanju vlasništva na stvarima postradalim kod brodoloma i zabranjivanju okupacije i plijena takvih stvari. Rimsko pravo nastoji konzekventno provesti ovu drugu tendenciju.³²

Za razumijevanje stanovišta rimskoga prava korisno je poći od pitanja, šta je s vlasništvom dobrovoljno izbačenog tereta s broda u more, tj. u slučaju tzv. »*iactus*«-a koji se vrši u opasnim situacijama zbog olakšanja broda (D. 14, 2, 1 i 2). Pojavilo se pitanje, ne radi li se u takvom slučaju možda o dereliksiji. Rimski pravници su se redom izjašnjavali da izbačene stvari ostaju i dalje u vlasništvu dosadašnjeg vlasnika. Na pitanje da li su one izbačene »*derelinquentis animo*«, Iavolenus (D. 41, 2, 21, 2), Iulianus (D. 14, 2, 8), Gaius (D. 41, 1, 9, 8) i Paulus (D. 14, 2, 2, 8) odgovaraju negativno. Međutim, u Ulpijanovom komentaru ad Sabinum (D. 47, 2, 43, 11) nalazimo izolirano mišljenje da se *iactus* u pravilu (»*quod plerumque credendum est*«) vrši »*derelinquentis animo*«, ali da se može vršiti i bez volje za dereliksijom, pa se samo u tom slučaju vlasništvo zadržava. S obzirom na protuslovlje s gornjim klasičnim pravnicima, kao i s obzirom na bizantsko isticanje subjektivnog faktora »*animus*«-a o kojem bi imao zavisiti pravni učinak, to se mjesto smatra u nauci interpoliranim.³³ Ono kao da pokušava otvarati put shvaćanju da u more bačene stvari postaju *res nullius* te ih nalaznik može okupirati. No protivno shvaćanje većine klasičnih pravnika ušlo je i u Justinijanove Institucije (2, 1, 48), Teofilove institucije (2, 1, 48 [85]) i u Bazilike. Zato po rimskom shvaćanju čini krađu svaki onaj tko »*lucrandi animo*« prisvoji takve stvari (D. 41, 1, 9, 8; D. 47, 2, 43, 11). On je izjednačen s onim tko prisvoji stvari što su nekome slučajno ispale na putu s natovarenih kola (D. 47, 9, 3, pr. i I. 2, 1, 48). S »*iactus*«-om se – zbog nedostatka »*animus-a derelinquentis*« – izjednačuje i slučaj gdje netko dio teškog tereta odloži na cesti da bi se zatim s drugima vratio po taj svoj teret (Iul. D. 14, 2, 8). To dokazuje da se i kod *iactus-a* polazi od stanovišta da će vlasnici pokušati svoje stvari pronaći i iz mora izvući (isp. D. 14, 2, 2, 7 i eod. 4, 1) – stanovište koje ćemo susresti i u nekim srednjovjekovnim statutima da stvari na dnu mora čekaju svoga vlasnika.

Ako je takav stav prema dereliksiji bio prihvaćen pri dobrovoljnom izbacivanju (*iactus*), on je to više i to prije vrijedio i kod brodoloma. Isti Ulpijan (protivno gore navedenom interpoliranom mjestu!) kaže da se stvari koje se nađu na kopnu poslije brodoloma ne smatraju derelinkviranima (D. 41, 1, 44: »*etsi naufragio quid amissum sit, non statim nostrum esse desinere . . .*«). Zato onaj tko takve stvari odnese čini krađu (*furtum*), jednako kao i onaj koji uzme stvari što su ispale iz nečijih kola.

³² Isp. Brajković, o.c., str. 218–219; V. Pomorska enciklopedija, s.v. »Brodolom. Pravni odnosi u prošlosti«.

³³ A. Berger, s.v. »*Iactus*« u Pauly-Wissowa, Real-Encyclopädie der klassischen Altertumswissenschaft, IX, 549.

Sve to isto vrijedi i za stvari koje budu poslije brodoloma izvučene iz mora. One ne postaju okupantovo vlasništvo doklegod ih bivši vlasnik ne smatra derelinkviranima. Takve se stvari smatraju samo izgubljenima a nalaznik izgubljenih stvari ne stječe na njima vlasništvo ni okupacijom, ni dosjelošću (D. 41, 1, 58; D. 41, 2, 21, 1: »*Quod ex naufragio expulsum est, usucapi non potest, quoniam non est in derelicto, sed in deperdito*«).³⁴ Zato prisvajac i takvih iz mora izvučenih stvari čini krađu i kažnjava se penalnom akcijom *furti* na platež dvostruke vrijednosti prisvojenih stvari (Ulp. D. 47, 9, 3, pr.) Ako on pak nešto prisvoji prigodom samoga brodoloma, pada pod udar posebnoga pretorskog edikta koji takvo djelo smatra za »*rapina*« i kažnjava plaćanjem četverostruke vrijednosti unutar godine dana (poslije toga roka ide tužba »*in simplum*«). To se dakle drži za grabež, jednako kao i razbojnički ili drugi pljačkaški napadaj na brod.³⁵ Prema mišljenju Pedius-a smatra se »*rapinam*« iz brodoloma sve što se uzme za vrijeme brodoloma, kada vlada strah i tjeskoba (D. 47, 9, 4, pr.). Osim te četverostruke kazne po pretorskom ediktu mogao se u takvom slučaju, prema jednom reskriptu cara Antonija Pija, već prema težini i značaju djela, povesti i javni krivični postupak, u kojem su se primjenjivale – zavisno od staleža okrivljenoga – javne kazne, tj. šibanje i relegacija, osuda na javne radove (za »*humiliores*«), na rad u rudnicima (za robove). Osim toga, ako bi se nesreća brodoloma iskorištavala za grabež i bogaćenje, morali su oni protiv kojih se davala gore navedena pretorska akcija na četverostruko, platiti isto toliko i *fisku* (D. 47, 9, 3, 8 *in fine*).

Po jednom senatuskonzultu iz doba cara Klaudija, onaj tko bi prigodom brodoloma odnio kormila ili jedno od njih odgovarao je za sve stvari (D. 47, 9, 3, 8).

Rimska država (*fiscus*) nije sebi kod brodoloma prisvajala nikakvo tzv. »obalno pravo (*ius naufragii*)« poput kasnijih srednjovjekovnih feudalnih vladara. Ona nije stavljala nikakvih zahtjeva na brod ili stvari koje bi kod brodoloma bile izbačene na kopno. Sve je to pripadalo vlasniku (C. 11, 6, 1).³⁶

U Justinijanovom Codex-u (lib. 11, tit. 2-6) postoji niz carskih konstitucija kojima se reguliraju pitanja pomorstva, pa se npr. određuje pomoć brodarima koji prevoze važnu robu za državu. Predviđaju se kazne za napadače na takve transporte, pa dapače smrtna kazna za prevoznike državne robe ako bi promijenili izravni pravac plovidbe te plovili uz opasne obale i upropastili teret (C. 11, 2, 5) itd. Jedan cijeli titul posvećen je brodolomu (tit. 6). Pored već spomenute odredbe da država ne stavlja zahtjeve na spasene stvari, ovdje su odredbe o sudskim istra-

³⁴ Da se na izgubljenim stvarima ne stječe ni vlasništvo, ni pravo na nalazninu, isp. i Scaev. D. 6, 1, 67; Ulp. D. 47, 2, 43, 9.

³⁵ Ulp. D. 47, 9, 1: *Praetor ait: «In eum qui ex incendio ruina naufragio rate nave expugnata quid rapuisse recepissee dolo malo damnive quid in his rebus dedisse dicitur: in quadruplum in anno, post annum in simplum iudicium dabo».*

³⁶ Takve zahtjeve počeo je rimski *fiscus* stavlјati samo na dio u nekretninama pro-nadenog blaga kojemu se više ne može znati vlasnik (tzv. *thesaurus*). Isp. Horvat, Rimsko pravo, o.c., str. 133.

gama protiv brođara (*navicularii*) u slučaju brođoloma. Određeni broj mornara, a po potrebi i sam *magister navis* imaju se preslušati pod torturom (C. 11, 6, 3). Radi se o zaštiti državnih i javnih interesa, jer su *navicularii* vršili stanovitu javnu funkciju i bili vezani uz svoja zvanja i udružjenja, pa bi se morali dokazom brođoloma osloboditi odgovornosti za teret. Takve su se rasprave morale voditi javno (C. 11, 6, 5, pr.).

Rimsko pravo i rimski zakoni vrijedili su samo za rimske građane. Negrađani (*«hostes»*, kasnije *«peregrini»*) bili su u odnosu na rimski pravni poredak bespravni te izloženi neograničenom imperiju rimskih magistrata i sili rimskih građana. Zato su se stvari stranaca, jednako i stvari neprijatelja, barem u starije doba, držale za *«res nullius»* koje podliježu okupaciji. No takvo se stanje nije praktički moglo dugo održati. Ono se ublažava uvođenjem tzv. *«hospitium»*-a kojim se pruža strancu zaštita u obliku klijentele. Zatim se strancima dijeli *«commercium i conubium»*, a posebni mnogobrojni ugovori i savezi uređuju pravne odnose s peregrinima, kako u Italiji, tako i na svim obalama Sredozemlja.³⁷

S tog gledišta treba posmatrati i tzv. pravo plijena i okupacije. Isprva u starom svijetu rašireno, ono je u rimskoj državi postojalo samo prema neprijateljima i takvim strancima koji nisu bili ni u kakvom odnosu prema Rimu. Pravo okupacije je u doba razvitka i porasta rimske imperije imalo usko polje primjene. Podjeljivanjem rimskog građanstva i latiniziranjem imperije širi se i primjena rimskog prava, koje je – prema naprijed izloženome – suzbijalo taj stari običaj plijena i okupacije i štitilo pravo vlasnika na stvari izgubljene pri brođolomu.

b) Bizantsko i ostalo srednjovjekovno pravo

Propisi rimskoga prava o brođolomu i spasavanju preuzeti su i u Bazilike. No iz onoga što je već rečeno vidi se da se pomorska praksa mnogo prije Bazilika povela za nekim novim običajima koji su našli odraz u *Nomos Rhodion nautikos*, a razvili su se u grčko-helenskoj pomorskoj praksi. Već je rečeno kako se taj zakon u kasnijim rukopisima Bazilika javlja kao posebni titul LIII knjige, odnosno i kao jedini titul te knjige,³⁸ pa je uz Bazilike vršio svoj utjecaj i na kasnije srednjovjekovno pomorsko pravo, naročito u istočnim dijelovima Sredozemlja te u Jadranskom moru.

Što se tiče brođoloma i spasavanja, *Nomos Rhodion nautikos* sadržava u oba pitanja dosta važne razlike prema rimskome pravu.

Po rimskom pravu štetu od brođoloma snosili su vlasnici propalog brođa odnosno robe, prema načelu *«casum sentit dominus»*. Načelo kontribucije primjenjivalo se samo kod *iactus*-a, kada je prijetila opasnost i pod uvjetom ako se brođ time doista i spasio (*«salva nave!»* isp. D. 14, 2, 1 i 2 i sl.).

³⁷ Isp. poblize M. Kaser, *Das römische Privatrecht I*, München 1955, str. 28–31.

³⁸ Vidi naprijed str. 8, bilj. 10.

Prema c. 10 (i') trećeg dijela rodijskoga pomorskog zakona štetu snose kapetan i posada, ako su oni krivi za brodolom. Ako su trgovci krivi, snose oni štetu. Ako pak nema ničije krivnje, a dođe do gubitka ili brodoloma, ono što je spašeno od broda i tereta ulazi u kontribuciju.³⁹ Prošireni princip kontribucije u vezi je s već spomenutom izgradnjom bizantskog pojma zajednice broda i tereta, trgovaca i putnika, a izazvan je povećanim pomorskim plovidbenim opasnostima od pljačke, požara, produživanja plovidbe u zimsko doba itd. Rimaska imperija je u cvatu svoje snage uspjela prilično očistiti svoje pomorske putove od gusara i pirata. U ovo pak bizantsko doba situacija se u tom pogledu opet znatno pogoršala.

Bizantski princip kontribucije koji se primjenjuje i na slučaj brodoloma prešao je i u neke srednjovjekovne statute, pa ga nalazimo u čl. 86 statuta Ankone, a kao princip kod posebnih havarija i u prvom mletačkom statutu kao i u statutu Dubrovnika i drugih naših gradova i otoka.⁴⁰

Što se tiče spasavanja i nagrade za spasavanje, rimsko pravo – kako je već naprijed rečeno – nije priznavalo pravo na nagradu. Ulpijan u D. 47, 2, 43, 9 izrijekom uskraćuje takvo pravo, ali je značajno da se pravo na nalazninu u tom latinskom tekstu Digesta nazivlje grčkim izrazom εὐρητρα. Možda to upućuje na činjenicu da je već kasnijem rimskom pravu bilo poznato bizantsko shvaćanje, preuzeto iz grčke prakse, o priznavanju »nalaznine« za spasavanje nakon brodoloma.

Nomos Rhodion nautikos već u nekoliko poglavlja govori o toj materiji. Tako se u c. 38 (λη') trećeg dijela govori o brodu koji, natovaren žitom, zahvati oluja. Zapovjednik i mornari treba da poduzmu mjere za očuvanje tereta, te kapetan zajedno s brodom i mornarima dobiva šest postotaka od svega što je spašeno.⁴¹

Nekoliko daljih poglavlja (30, 31, 37, 40 i 41) govori o postocima što ih u slučaju brodoloma imaju platiti trgovci i putnici od onih dragocjenosti što ih nose uza se, a koje su spasene. Ovdje postoji i druga razlika prema rimskom pravu koje (D. 14, 2, 2, 2) unosi u kontribuciju (naravno samo kod *iactus*-a) sve osobne stvari putnika, pa su i njihova odjeća i nakit odnosno dragocjenosti (osim zaliha hrane) ulazili u kontribuciju, kako pri izračunavanju gubitaka, tako i spasene robe. Rodijski pomorski zakon (c. 9) preuzeo je kod kontribucije ovu rimsku odredbu samo u pogledu odjeće, ali je i ovdje – za razliku od rimskoga prava – utvrdio gornje granice procjene vrijednosti. Što se pak tiče spasenog zlata, srebra, svile i biserja, zakon je odredio da trgovci i putnici moraju zapovjedniku i mornarima platiti određeni postotak od

³⁹ Isp. grčki tekst i engleski prijevod kod Ashburnera, o.c., str. 17. i 91. – O daljim proširivanjima kontribucije po rodijskom zakonu i o razlozima takvog proširenja isp. Kostrenčić, o.c., Mjesečnik 1915, str. 342. i sl. – O kontribuciji kod sudara govoreno je već naprijed.

⁴⁰ Isp. поближе Kostrenčić, o.c., Mjesečnik 1915, str. 345–346.

⁴¹ Ashburner, o.c., str. CCLXIII, CCLXXXIX i str. 32. i 112.

špasienih dragocjenosti u slučaju brodoloma.⁴² U tim slučajevima ne radi se, dakle, o kontribuciji, jer se kod kontribucije snosi srazmjerno zajednička šteta. U navedenim pak slučajevima su iznosi tačno određeni u postocima, pa se ukazuju kao nagrada zapovjedniku i mornarima za spasavanje, a djelomice i kao nagrada za njihovo poštenje, što nisu trgovce i putnike pri brodolomu prepustili njihovoj sudbini i što ih nisu opljačkali.⁴³ *Nautae, caupones* i *stabularii* su naime već u rimskom pravu bili na vrlo lošem glasu,⁴⁴ pa se zato donose pretorski edikti o njihovoj poštrenoj odgovornosti (*receptum nautarum, cauponum, stabulariorum; actio furti et damni adversus nautas, caupones, stabularios*). U ranom srednjem vijeku taj im loši glas ostaje zbog stanovite veze moreplovstva i piraterije. Mladi i hrabri pomorci bavili su se još dosta dugo u srednjem vijeku na obalama Sredozemlja piratstvom,⁴⁵ a kad bi ostarjeli bavili bi se trgovačkim pomorstvom, jer su već bili – kako kaže Ashburner⁴⁶ – prestari za »časno« zvanje pirata. Kod brodoloma iskrsele bi kod takvih mornara opet stare navike i težnje za bogatim plijenom, pa je navedena nagrada imala biti nekom protutežom protiv njihovih pljačkaških sklonosti. Zato se kod spasenog zlata (c. 30) daje dvostruka nagrada, ako je spasien trgovac koji se držao nekog ostatka broda (takvoga bi lakše bilo utopiti i opljačkati!), a za polovicu manja nagrada ako trgovac sam stigne na kopno.

Nomos Rhodion nautikos u c. 31 već izravno propisuje dužnost zapovjednika i posade da pruže pomoć pri spasavanju.⁴⁷ To je već vrlo napredna odredba. Nije, doduše, predviđena sankcija za propuštanje te dužnosti, no sigurno u takvom slučaju mornari gube pravo na nagradu od spasenog zlata, srebra itd.

Nomos Rhodion nautikos u svoja posljednja tri poglavlja (c. 45–47) govori još podrobno o nagradi spasiocima i nalaznicima. Ako je brod uništen na otvorenom moru, onaj tko nešto spasi i donese na kopno dobiva jednu petinu (c. 45). Tko spasi brodski čamac s veslima dobiva također petinu (c. 46). Ako je zlato ili srebro ili bilo što drugo izvađeno iz mora iz dubine od osam hvati,⁴⁸ spasilac dobiva jednu trećinu, odnosno

⁴² Trgovci plaćaju (c. 31), ako se spase, jednu desetinu odnosno jednu petinu svog spasenog zlata (zavisno od toga da li su sami stigli na kopno ili su bili spasieni s ostatka broda), a jednu petinu od spasenog srebra. Trgovci i putnici (c. 37) plaćaju jednu petnaestinu za spasiene isprave o potraživanjima (obveznice, zadužnice). Odredba pak c. 40 odnosi se samo na putnike, koji treba da plate desetinu od zlata, petinu od srebra i desetinu od svile i biserja.

⁴³ Tako Ashburner, o.c., str. CCLXI–CCLXII i CCLXXXIX.

⁴⁴ Ulp. D. 4, 9, 1, 1; eod. 3, 1 (*»reprimendae improbitatis hoc genus hominum«*).

⁴⁵ O gusarenju i piratstvu na našim dalmatinskim obalama isp. Kostrenčić, o.c., Mjesečnik 1915, str. 346.

⁴⁶ Ashburner, o.c., str. CCLXII.

⁴⁷ ὁ δε ναύκληρος καὶ οἱ ναῦται βοηθείας παρεχέτωσαν εἰς τὸ σῶσαι.

⁴⁸ ὄργυιῶν ὀκτώ; o mjeri ἡ ὄργυιά vidi Ashburner, o.c., str. 119; klasična ὄργυιά imala je 1,85 m.

kod dubine od petnaest hvati jednu polovinu. Ako su stvari od mora izbačene na kopno, onaj tko ih nađe ili donese unutar jednoga lakta⁴⁹ zemlje dobiva desetinu (c. 47).

I srednjovjekovni statutarni propisi bave se sličnim pitanjima u vezi s brodolomom. I ovdje se, u skladu s rimskim pravom, prvenstveno provodi ideja poštovanja prava vlasnika, ali se za razliku od rimskog prava ostvaruje ideja nagrade spasiocima odnosno nalaznicima, kao i ideja da se prava u vezi s brodolomom podvrgnu kontroli javnih vlasti. Na to se nadovezuje i rimskom pravu oprečni princip svojatanja na imovinu brodolomaca po feudalnim gospodarima i suverenima, poznat pod imenom obalnog prava (*»ius naufragii«*, Strandrecht), po kojemu feudalac odnosno državni glavar kao dio regalnog prava ima pravo da zarobi brodolomce i prisvoji stvari preostale od brodoloma. U statutima pak pomorskih gradova i emporija, koji stoje u trgovačkim vezama i moraju računati s reciprocitetom, suzbija se obalno pravo i usvaja rimski princip poštovanja vlasništva.⁵⁰

Srednjovjekovni statuti, priznavajući pravo pređašnjeg vlasništva na stvari preostale od brodoloma, priznavaju spasiocima i nalaznicima nagradu, kako u slučaju ako su to mornari s postradalog broda, tako i u slučaju nalaznika općenito.

Tako neki statuti određuju nagradu mornarima koji se zalažu za spasavanje dobara prigodom brodoloma. Razlozi će biti slični kao što je rečeno naprijed kod *Nomos Rhodion nautikos*. Mletački statut⁵¹ daje im nagradu od 3% vrijednosti spasenih dobara, a u Pisi dobivaju 5%.⁵² Rôles d'Oléron određuje da nema važnosti nikakav ugovor što bi ga trgovci i mornari sklopili u vrijeme brodoloma, ali mornari imaju pravo na postotak što ga utvrđuje sud.⁵³ Jedno pismo hamburških konzula oko g. 1261.⁵⁴ određuje da mornari koji su na zahtjev trgovaca kod brodoloma pomagali pri spasavanju tereta imaju pravo na postotak vrijednosti, koji se, prema izvrgavanju opasnostima, kreće od jedne tridesetine do jedne desetine.

Dovle navedeni propisi odnose se samo na nagrađivanje mornara. Rodijski pomorski zakon govori o 5%-tnoj nagradi za svaku osobu koja donese na kopno spasena dobra s nastradalog broda. Čini se da je to bio opći princip u Bizantskom carstvu da su stanovnici imali pravo na postotak od spasenih dobara nakon brodoloma.⁵⁵

⁴⁹ ἐστὶ πῆχυς ἕνα; o bizantskoj mjeri πῆχυς vidi Ashburner, o.c., str. 59. Postojala je veća i manja mjera pod istim nazivom.

⁵⁰ Po Brajkoviću, o.c., str. 218–219. dolaze u statutima u vezi s brodolomom u obzir tri principa: ublaženo pravo plijena, regalna prava i okupacija *rei nullius*. K tome treba svakako dodati i princip poštovanja vlasništva koji u statutima ipak dolazi do najjačeg izražaja.

⁵¹ Statut Zeno, c. 40 na kraju i c. 92. Vidi: Gli Statuti Marittimi Veneziani fino al 1255. Editi a cura di Ricc. Predelli e Adolfo Sacerdoti, Venezia 1903 (citirano po Ashburneru, o.c., str. CXIX i CCLXXXIX).

⁵² *Constitutum Usus Pisanae Civitatis*, c. 30.

⁵³ Čl. 4, kasniji dodatak, isp. *Pardessus*, o.c., I, str. 326, bilj. 2.

⁵⁴ Navedeno kod *Pardessus*, o.c., III, str. 332.

⁵⁵ Poblize izvore vidi kod Ashburnera, o.c., str. CCXC.

U skladu s Rodijskim pomorskim zakonom predviđaju nagradu spasiocima – bez obzira da li se radi o mornarima – i naši dalmatinski statuti kao i susjedni statuti italijanskih gradova, pa i ostali statuti na Sredozemlju i na Sjevernom moru.

Tako Statut Korčule (c. 10 »*Dè navi fracta*«)⁵⁶ daje pravo na jednu četvrtinu svega što se izvuče iz broda ili iz mora i donese na kopno. Statut Krka (lib. I, c. 83)⁵⁷ obavezuje nalaznika da svoj nalaz prijavi vlastima, jer inače gubi pravo na nagradu te plaća još i kaznu. Ako su stvari plovile na moru, nalaznik ima pravo na polovinu tih predmeta, odnosno na novčanu prtuvrijednost ako bi vlasnik i tu polovinu htio otkupiti. Za stvari nađene na obali nalaznik dobiva jednu trećinu. Samo ako se vlasnik ne bi javio ili pronašao, rektor je mogao slobodno raspolagati »*pro bono publico*« i s vlasnikovim dijelom. Dakle, prvenstveno se poštuje vlasništvo, a samo ako se vlasnik ne pronađe, stvari pripadaju javnoj vlasti.

Zadarski statut (lib. IV, c. 45)⁵⁸ razlikuje da li su stvari nađene na dnu mora (»*subter fundum aquae*«) ili na površini mora (»*natans super aquam*«); u prvom slučaju nalaznik ima pravo na polovinu, a u drugom na trećinu. Statut određuje da se sve takve stvari imaju dopremiti u zadarsku luku. No punovažni su i svi eventualni ugovori između brodovlasnika i nalaznika.⁵⁹

Ordinamenta Trani (g. 1063)⁶⁰ također razlikuju nalaz stvari koje plivaju na moru (c. 19) i stvari nađenih pod vodom (c. 20). U prvom slučaju nalaznik ih mora u roku od tri dana uz pismeni inventar predati sudu. Pojavi li se vlasnik, nalaznik dobiva polovicu. Ako se vlasnik ili njegov zastupnik ne prijave kroz trideset dana, sve dobiva nalaznik.⁶¹ Stvari nađene pod vodom pripadaju u dvije trećine nalazniku, a u jednoj trećini vlasniku. Ako su stvari bile označene nekim znakom (»*de roba che habia segnale*«⁶²), nitko ih ne smije dirati pod prijetnjom globe u trostrukoj vrijednosti ili i više, po ocjeni suda.⁶³ Opisana razlika spasavanja stvari na vodi i pod vodom prvi puta se javlja u Rodijskom pomorskom zakonu, pa je očigledan utjecaj toga zakona i na statute jadranskih i istočnih sredomorskih ranih statuta.

⁵⁶ *Statuta et leges civitatis et insulae Curzolae (1214–1558)*, priredio J. J. Hanel, Zagreb 1877 (Monumenta hist. – jurid. Slavorum meridionalium I).

⁵⁷ Isp. Brajković, o.c., str. 220, a tekst statuta na str. 285.

⁵⁸ *Pardessus*, o.c., III, str. 120.

⁵⁹ Primjer takvog ugovora, po kojem će spasioci dobiti jednu trećinu, vidi kod Smičiklase, *Codex diplomaticus X*, str. 358 (citiran kod Brajkovića, o.c., str. 221, bilj. 1).

⁶⁰ *Pardessus*, o.c., V, str. 237–251.

⁶¹ U tom je pogledu napredniji korčulanski statut, koji takve stvari daje za opće dobro.

⁶² Te su riječi na kraju c. 20 u stvari naslov slijedećeg c. 21.

⁶³ Ova je odredba ponešto nejasna. Znak na robi vjerojatno upućuje na vlasnika, pa se uzimanje takvih stvari iz brodoloma vjerojatno držalo za krađu, kao što je i rimsko pravo takav slučaj kažnjavalo četverostrukom kaznom (C. 6, 2, 18). Isp. k tome i *Pardessus*, o.c., V, str. 244, bilj. 2.

Statut Ankone iz g. 1397. (c. 60)⁶⁴ je, doduše, u tekstu o nalazu iskva-
ren, no razabira se gotovo sigurno da je i on pravio običajnu razliku da
li su stvari nađene na površini ili na dnu mora. U prvom slučaju dijelili
su prvu polovicu onaj koji ih je izvukao iz mora i onaj koji ih je otkrio,
dok je druga polovica pripadala vlasniku. U drugom slučaju nalaznik
dobiva trećinu,⁶⁵ dok je ostatak pripadao vlasniku. Nalaznik nema prava
na nagradu ako su stvari bile označene znakom, ali se preporučuje da
vlasnik i u tom slučaju nalazniku nešto dade. Posebni propisi, s manjom
nagradom, predviđeni su za stvari koje su nađene unutar određene uda-
ljenosti od ankonske luke. Ako vlasnik ne traži stvari unutar šest mje-
seci, njegov dio – slično kao i po korčulanskom statutu – ide u korist
ankonske luke.

Constitutum Usus Pisanae Civitatis (c. 30) razlikuje nalaz stvari koje
plivaju na moru, ili leže na dnu mora, ili su nađene na obali. Pravi se
nadalje razlika i prema vrsti stvari, pa se za vrednije stvari (zlatu, srebro,
biserje) procenat nagrade smanjuje. Značajno je da se i ovdje daje manji
procenat nagrade za stvari koje su nađene na dnu mora, a veći za stvari
koje plivaju na moru.⁶⁶

Consulatus Maris još detaljnije raščlanjava ovu materiju (c. 207). Stva-
ri nađene na moru uz obalu ili u luci treba predati javnoj vlasti, koja ih
drži jednu godinu i jedan dan. Ako se kroz to vrijeme ne javi vlasnik,
polovicu dobiva nalaznik, četvrtinu javna vlast, a četvrtina ide za dobro
vlasnikove duše. Ako su nađene stvari na kopnu, nagradu određuju
»dobri ljudi« (*arbitri*) mjesta gdje su stvari nađene. Kao drugi slučaj
spominje se nalaz stvari u nekom zaljevu ili na otvorenom moru, pa se
upućuje na jedno ranije poglavlje, koje, međutim, nigdje ne postoji.⁶⁷
Kao treći slučaj navode se stvari na dnu mora. One se ne smiju prodati
ili otuđiti, a obrazlaže se to time što stvari uvijek čekaju svoga vlasnika
(»*perco com roba que iaura a fons, totavia espera son senyor*«).⁶⁸ Nalaz-
nikovu nagradu određuju u tom slučaju javna vlast i dva pomorca kao
arbitri. Ako se nađu stvari koje su bile izgubljene već jednu godinu i
jedan dan, one pripadaju nalazniku.

⁶⁴ *Pardessus, o.c.*, V, str. 169. O različitim izdanjima i rukopisima v. Ashburner,
o.c., str. CXVI.

⁶⁵ Ovdje je nagrada manja, jer se vjerojatno odnosi samo na nalaz stvari, a ne i
na njihovo izvlačenje s dna mora. Vidi i Ashburner, o.c., str. CCXCI.

⁶⁶ Razlog toj pojavi, koja se više puta sreće u statutima, možda leži u ideji da pred-
meti na dnu čekaju svoga vlasnika koji će se vratiti da ih izvadi. *Pardessus, o.c.*, V,
str. 170, bilj. 3 računa i s eventualnim pogreškama u odnosnim tekstovima. Najvjero-
jatnije je, međutim, da se (manja) nagrada za stvari na dnu mora odnosi samo na
pronalaženje mjesta gdje se one nalaze, a ne i na njihovo izvlačenje. Uporište za to
pruža već spomenuti c. 60 Statuta Ankone, gdje kod stvari izvučenih s dna mora
jednu polovicu dijele onaj koji ih je otkrio i onaj koji ih je izvukao s dna mora.

⁶⁷ Tako Ashburner, o.c., str. CCXCII. – *Pardessus, o.c.*, II, str. 254, bilj. 1 misli
da se time upućuje na c. 115 (160) koji govori o tom kad mornari, dok plove, nađu
stvari: tri četvrtine pripadaju brodu (vlasniku), a jedna mornarima.

⁶⁸ Jednako obrazloženje nalazi se i u Asizama Jeruzalema c. 46 te u Asizama
Cipra (isp. k tome Ashburner, o.c., str. CCXCII–CCXCIII).

Sjeverni statuti sadržavaju analogne odredbe. Tako švedski statuti grada Wisby određuju da nalazniku koji nađe stvari što plivaju na moru, izvan dogleda kopna, pripada polovina, a na dogledu kopna trećina. Ako ih nađe na dnu mora, pripada mu trećina, a ako ih nađe na pličini, dokle može gaziti, ili ako ih nađe na obali, pripada mu osmina. Tko nađene predmete ne prijavi kaznit će se kao kradljivac.

Pardessus navodi u posve istom smislu jednu odredbu gotskog zakonika »*Guta-lag*« otoka Gothlanda.⁶⁹ Slične odredbe, uz neke razlike u pojedinostima, sadržavaju statuti Hamburga (c. 20),⁷⁰ Lübecka (c. 14)⁷¹ i Rige (c. 160 i Oelrichov statut, dio 11, c. 12).⁷²

Neki statuti posebno određuju način diobe nađene imovine kojoj se ne zna za vlasnika, a nalaznik nije pojedinac, već ukupnost svih na nekom brodu. Po Statutu Dubrovnika (lib. VII, c. 35) i Hvara (lib. V, c. 8) četvrtina pripada brodu koji je našao stvari, druga četvrtina pripada teretu, a preostale dvije četvrtine mornarima i trgovcima na jednake dijelove.⁷³ Po Statutu Splita (lib. VI, c. 44) trećina pripada brodovlasniku, a dvije trećine se dijele na osobe koje se nalaze na brodu (»*qui sunt in lembo*«). Prema Statutu Raba (lib. III, c. 27) i Trogira (lib. III, c. 32) polovica pripada vlasniku broda, a druga polovica mornarima. Po Statutu Zadra (lib. IV, c. 72) jedna polovica pripada vlasniku broda, a druga osobama »*de nave*«. Nije jasno da li su to sve osobe koje se nalaze na brodu (kao po splitskom statutu),⁷⁴ ili se pod time misle samo mornari (kao po statutima Raba i Trogira).⁷⁵

Statut Mljeta (c. 55, 56, 62) dodjeljuje polovinu nađenih predmeta nalazniku, a polovinu mljetskom samostanu ili četvrtinu crkvi Sv. Pankracija, već prema kraju gdje su stvari nađene.⁷⁶

Iz prikazanoga slijedi da je i u ranom srednjovjekovnom pomorskom pravu prevladavao rimski princip poštovanja i zadržavanja prava vlasništva na potopljenim i izgubljenim stvarima u slučaju brodoloma. Kao novotarija se javlja pravo na nagradu za spasioce, dužnost prijavljivanja nađenih stvari, te miješanje i kontrola javnih vlasti u tim pitanjima. Samo ako se vlasnik ne pronađe nakon određenog vremena, dolazi do okupacije stvari u korist nalaznika ili gradova odnosno drugih ovlaštenika javnog prava. U takvom slučaju vjerojatno se pretpostavlja

⁶⁹ *Pardessus*, o.c., III, str. 91. i str. 120, bilj. 4.

⁷⁰ *Pardessus*, o.c., III, str. 345.

⁷¹ *Pardessus*, o.c., III, str. 408.

⁷² *Pardessus*, o.c., III, str. 506. i 512.

⁷³ Nije jasno da li izraz »*equaliter inter eos*« znači da mornari imaju dobiti jednu četvrtinu a trgovci također jednu, ili se te dvije četvrtine ukupno dijele na sve njih odmah per capita (ovo posljednje uzima vjerojatnijim Ashburner, o.c., str. CCXCIII; no isp. Brajković, o.c., str. 219).

⁷⁴ Tako Ashburner, o.c., str. CCXCIII.

⁷⁵ Tako Brajković, o.c., str. 219, bilj. 4.

⁷⁶ Isp. pobliže Brajković, o.c., str. 219, a tekst statuta na str. 305. Brajković drži da se ovdje radi o odstupljenim »regalnim pravima«. No navedena »regalna prava« gradova, luka i manastira vrijede samo pod pretpostavkom da se ne zna za vlasnika stvari. U protivnom slučaju dolaze do primjene odredbe o spasavanju i nagradi nalaznicima.

derelikcija i proglašenje stvari za *res nullius*. Pravo neposrednog plijena takvih stvari odnosilo se vjerojatno samo na stvari neprijateljskih brodova, koji se u statutima Dubrovnika i Hvara i izrijekom spominju.⁷⁷

Što se tiče »prava spasavanja«, najdalje je u tome pošao Statut Korčule, koji (u c. 82) određuje da svatko tko opazi brodolom treba da to, uz nagradu, javi vlastima kako bi se mogle preduzeti shodne mjere, zatim nitko ne smije pružiti pomoć niti pomagati u spasavanju stvari bez prethodnog odobrenja i sporazuma s vlasnikom odnosno zapovjednikom (patronom) broda, niti smije bez takvog sporazuma, pod prijetnjom kazne, bilo šta primiti. Po c. 127 nitko ne smije kupiti potopljenu imovinu koja leži na dnu mora. Statut se tom posljednjom odredbom očigledno povodi za shvaćanjem da stvari na dnu mora čekaju svoga gospodara.

Svakako su trgovački odnosi među srednjovjekovnim gradovima i u pogledu brodoloma i spasavanja zahtijevali priznavanje stanovitog reciprociteta, a izuzeti su od toga bili neprijateljski brodovi.⁷⁸

III. POMAGANJE

Pravni pojam pomorskog pomaganja (assistance, assistenza) je ustanova kasnijeg razvitka pomorskog prava. Za razliku od spasavanja nakon pretrpljene nesreće odnosno brodoloma, pomaganje bi značilo pružanje usluga brodu koji je ugrožen od neke neposredne opasnosti.⁷⁹ Zbog sličnosti pojma spasavanja i pomaganja na moru, moderna praksa sve više zabacuje razlikovanje između tih dvaju pojmova, a razumljivo je da takvo razlikovanje nije još bilo poznato ni rimskom pravu ni ranijim srednjovjekovnim pravima. Ipak se u srednjovjekovnim propisima sporadično javlja načelo pomaganja, ali samo kao ideja, i to manje ili više u vezi sa spasavanjem. Pogotovu samostalni institut pomaganja nije bio obrađivan u rimskom pravu.

U Justinijanovim Digestama postoji ipak jedno mjesto koje, samo donekle neizravno, spominje ideju, pa donekle čak i dužnost pomaganja na moru. U D. 47, 9, 3, 8 se naime navodi jedan *senatuskonzult* iz vremena cara Klaudija, prema kojemu imaju biti kažnjeni po *lex Cornelia de sicariis* oni koji bi silom spriječili da se ne pomogne brodu ili ljudima na brodu u opasnosti.⁸⁰ Iz toga *senatuskonzulta* može se, indirektno, zaključiti da je pomaganje bila običajna dužnost, ali su se javljali i pljačkaški instinkti kod onih koji bi druge sprečavali u pomaganju.

⁷⁷ Isp. k tome Brajković, o.c., str. 218-219.

⁷⁸ O sporazumima spasavanja i reciprociteta na području drugih država, gradova pa i među pojedincima vidi primjere kod Brajkovića, o.c., str. 221-223.

⁷⁹ Isp. Brajković, o.c., str. 224-225. te Pomorska enciklopedija, s.v. »Spasavanje i pomaganje na moru«.

⁸⁰ Tekst je, vjerojatno kod prepisivanja, ponešto iskvaren, te glasi: »*Item alio senatusconsulto cavetur eos, quorum fraude aut consilio naufragi suppressi per vim fuissent, ne navi vel ibi periclitantibus opulentur, legis Corneliae, quae de sicariis lata est, poenis adficiendos*...« Mommsen predlaže slijedeći ispravak teksta: »*eos, quorum fraude aut consilio naufragium suppressum esset quive per vim fecissent, ne navi*... itd. Bez obzira na taj ispravak, smisao je teksta jasan, barem u dijelu koji nas zanima.

Od srednjovjekovnih propisa vidjeli smo već da Rodijski pomorski zakon u c. 31 izravno propisuje dužnost zapovjednika i posade da pruže pomoć kod spasavanja.⁸¹

Među srednjovjekovnim statutima ideja pomaganja istaknuta je upravo u nekim našim primorskim statutima. Tako Statut Zadra (lib. IV, 45),⁸² Splita (lib. VI, c. 21), Skradina (c. 23) i Raba (lib. III, c. 27)⁸³ predviđa novčanu nagradu za onoga tko dovede na sigurno mjesto ili luku neki brod odnosno čamac koji plovi napušten od posade. Radi se, doduše, o brodovima bez posade i brodovima manje zapremine, no javlja se ideja da jedan brod treba da pomaže drugom brodu i da se za takvo pomaganje dobiva odšteta u vidu nagrade.

Po statutima Zadra, Splita i Skradina mornari koji su brod doveli ne odgovaraju više dalje za sudbinu toga broda, no po Statutu Raba oni su se dužni i dalje brinuti za brod i čuvati ga, jer inače odgovaraju vlasniku za svu štetu. Za spasioce nastaje, prema tome, i stanovita pravna obaveza da započeti posao izvedu do kraja.⁸⁴

Švedski statuti grada Wisby⁸⁵ daju onome tko dovede do kopna potpuno napušteni brod pravo na polovicu utrška koji se postigne prodajom broda i tereta.

Vjerojatno bi se i odredba c. 82 Statuta Korčule mogla tumačiti i u pravcu pomaganja,⁸⁶ tj. da otočanin priskoči sa svojim brodom u pomoć stranom brodu koji »*contingeret tempestate rumpi*«, ali to smije učiniti samo na temelju prethodnog ugovora s vlasnikom, u kojem se ugovoru predviđa i nagrada. Tekst statuta govori doduše samo o brodolomu, javljanju vlastima i spasavanju nakon brodoloma (»*ad recuperandum aliquid*«), no vjerojatno se mogao analogno primijeniti i na pomaganje brodu u nevolji.

O pomaganju uz nagradu govori se, međutim, posve jasno u jednoj dubrovačkoj notarskoj ispravi iz g. 1443,⁸⁷ gdje izabraní arbitri dosuđuju pomagaču i spasiocu polovicu vrijednosti spasenog broda i tereta. Pomaganje je u ovom slučaju očito vršeno bez prethodnog ugovora o visini nagrade.

U svakom slučaju, ideja instituta pomaganja se osjeća, jer je vrlo bliska ideji spasavanja.⁸⁸ Pritom se ne radi samo o intervencijama u korist broda koji se kod navigacije nalazi u opasnostima od mora, već i o intervencijama kod drugih opasnosti tadašnje plovidbe, tako opasnosti od pirata, zapljene od strane neprijatelja itd. Zato npr. Brajković⁸⁹ i

⁸¹ Vidi naprijed str. 16

⁸² *Pardessus*, o. c., VI, str. 616.

⁸³ Isp. tekstove kod Brajkovića, o.c., str. 270, 295. i 293.

⁸⁴ Isp. Brajković, o.c., str. 223.

⁸⁵ Knjiga III, dio III, c. 13, § 2 (vidi kod *Pardessus*, o. c., III, str. 120).

⁸⁶ Tako Brajković, o.c., str. 223.

⁸⁷ Brajković, o.c., str. 331.

⁸⁸ Vidi rubriku 141 Statuta Rimini-a iz g. 1303. kod *Pardessus*, o. c., V, str. 113-114; isp. Brajković, o.c., str. 225. i bilj. 1.

⁸⁹ Isp. поближе Brajković, o.c., str. 224-225.

plaćanje otkupnine koju netko na temelju ugovora daje piratima ili drugima za drugoga, uvrštava u širi pojam pomaganja, mada se radi o ugovoru sui generis.⁹⁰

Zakonska je dužnost ukazivanja pomoći i spasavanja propisana istom u Ordonansi Luja XIV iz g. 1681. preko koje je načelo o uzajamnoj pomoći i spasavanju u pogibelji na moru prihvaćeno u modernom pravu, te posebno izraženo u Bruxelleskoj konvenciji od 23. IX 1910. o izjednačenju nekih pravila o spasavanju i pružanju pomoći na moru.

Résumé

APERÇUS HISTORIQUES SUR L'ABORDAGE, NAUFRAGE ET L'ASSISTANCE ET LE SAUVETAGE MARITIMES

L'auteur s'occupe des solutions relatives à l'abordage des navires, le naufrage et l'assistance et le sauvetage maritimes dans le droit romain, byzantin et dans les droits médiévaux.

En ce qui concerne *l'abordage*, le droit romain suivait les principes généraux relatifs à la responsabilité pour l'endommagement des biens d'autrui basée sur la faute (*dolus, culpa*), donc sur une base délictuelle selon le troisième chapitre de la *lex Aquilia de damno*. L'action était dirigée contre les personnes chargées de la navigation.

Le *Nomos Rhodion Nautikos* bien qu'il s'appuyait sur le droit romain contient un bon nombre de dispositions qui s'en éloignent. Ainsi, dans le droit romain, le principe de contribution n'était appliqué que dans le cas du »jactus« et, dans le droit byzantin, il fut élargi à d'autres dommages maritimes (p. e. naufrage, pillage par des pirates, dommage causé par la foudre et même abordage). En droit byzantin une nouvelle notion fut créée: la communauté des risques (*communio periculi, koinonia*) qui est formée par la contribution du navire, de la cargaison, des marchands et des passagers. En cas d'abordage le dommage est supporté par la communauté de la cargaison et du navire qui est en faute.

Les statuts médiévaux contiennent peu de dispositions relatives à l'abordage. Ici un nouveau principe prend existence et c'est celui du partage des dommages par moitié entre les deux navires en cas d'abordage sans faute.

En ce qui concerne *le naufrage et le sauvetage* deux tendances se manifestent déjà depuis les temps les plus anciens: a) d'après le droit d'aubaine, les habitants riverains s'emparent des biens naufragés; b) l'occupation de ces biens est défendue et les propriétaires gardent leur droit de propriété. Le droit romain suivait strictement la deuxième tendance. En ce sens l'occupation des biens naufragés était considérée comme vol (*furtum*) sauf les cas des biens des ennemis ou, dans les

⁹⁰ Dubrovačku namirnicu o tako plaćenju otkupnini za tuđi, od Mlečana zaplijenjeni brod, vidi kod Brajkovića, o.c., str. 224, i bilj. 2.

temps plus anciens, des étrangers non-protégés. L'appropriation durant le naufrage était punie encore plus sévèrement comme »rapina«. L'Etat romain ne s'attribuait pas le droit d'aubaine (*jus naufragii*). Le dommage résultant du naufrage était supporté par le propriétaire («*casum sentit dominus*«).

Selon le droit byzantin le dommage causé par le naufrage est supporté par celui qui était en faute. S'il n'y a pas de faute les biens sauvés, navire et cargaison, font partie de la masse passive en vue de la contribution. Ce principe byzantin fut reproduit dans quelques statuts médiévaux. A la différence du droit romain, le droit byzantin accordait au capitaine et à l'équipage une rémunération respectivement une récompense pour les biens sauvés après le naufrage. Le *Nomos Rhodion Nautikos* connaît déjà une disposition explicite imposant au capitaine et à l'équipage le devoir de prêter leur concours aux opérations de sauvetage.

Les statuts médiévaux connaissent aussi une rémunération aux sauveteurs et à ceux qui trouvent des biens en occasion d'un naufrage. On y trouve déjà des dispositions relatives au devoir de denoncer les objets trouvés et au contrôle des pouvoirs publics. Dans ce sens il faut signaler le Statut de Korčula (c. 82). Au Moyen Age le droit d'aubaine (*jus naufragii*, Strandrecht) se fait jour et se droit joue au profit des seigneurs féodaux et des souverains. Mais dans les statuts des villes commerciales ce droit est limité en vue de promouvoir les intérêts de la navigation commerciale.

L'idée d'assistance, c'est à dire de l'assistance au navire se trouvant en danger de se perdre, était rarement prise en considération dans les statuts médiévaux. Quand elle s'y trouve, elle est indirectement liée à l'institut de l'assistance et du sauvetage maritimes.

L'auteur appuie son exposé par de nombreuses dispositions du droit romain, byzantin et médiéval.

ZBORNIK
ZA POMORSKO PRAVO

ZAGREB

1967