

Prof. dr NEVENKA BOGOJEVIĆ-GLUŠČEVIĆ

HAVARIJA U PRAVIMA SREDNJOVJEKOVNIH GRADOVA NA ISTOČNOM JADRANU

UVOD

Plovidba morem je uvijek, pa i danas, uprkos preciznim tehničkim sredstvima i pomagalima, izložena mnogim rizicima. Stoga se još od davnina nametnula potreba stvaranja regulative koja bi štitila učesnike u plovidbi. Pravilo o njihovoj zaštiti od rizika i eventualnoj naknadi štete zbog nezgode na moru začelo se u najstarijim zakonicima pomorskog prava¹. Ovo pravilo je, saglasno potrebama prometa, dograđivano kroz rimsku i srednjovjekovnu teoriju i praksu i ostalo u primjeni do današnjih dana. Zadržavajući u osnovi prvobitni konceptualni okvir da rizik i šteta pogađaju sve učesnike pomorsko-trgovačkog poduhvata, ono je, uz neznatne izuzetke često lokalne prirode, univerzalno pomorsko pravno pravilo. U stručnoj pomorskoj terminologiji ovo pravilo je označavano kao *iactus* u rimskom, *avarea* u srednjovjekovnom², a kao pravilo o generalnoj havariji označava se u savremenoj pomorskoj regulativi³.

¹ Pravilo o *bacanju* svojstveno je svim društvima u kojima pomorska privreda ima značajnu funkciju, počev od Feničana, Vavilonaca, Grka i svih drugih naroda u basenu Sredozemlja pa do dalekih autohtonih civilizacija i dalekih zemalja kao što je Japan, u kojemu se u XIII vijeku naše ere primjenjuju pravila o bacanju i zajedničkoj havariji istovjetna sa rješenjima koja je u antici izgradilo sredozemno pravo (Vidi: J. Danvillier, *La droit maritime fenicien*, Revue historique de droit antique, Bruxelles 1959, pa.56. fus.74 gdje se poziva na djelo Jouen des Longrais, *Un contimior maritime japonais*, Etudes de l'histoire du droit privé offertes à Pierre Pilot, Paris 1959.

² Sama riječ "havarija" je vrlo rasprostranjena i kao tipičan pomorskopravni termin ušla u sve zakonske terminologije i pomorske nomenklature svijeta. U statutima nalazimo izraz "varia", "varea". Inače riječ je nesigurnog etimološkog porijekla. Vidi: Du Cange, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, Paris 1883; *Enciklopedija leksikografskog zavoda*, Zagreb 1955. Pojava ovog izraza, koji je u tom obliku i značenju izazvan migracijama i invazijama istočnih naroda, dala je povod rasprostranjenom tumačenju da je riječ arapskog porijekla (*Pomorska enciklopedija*, I, Zagreb 1960, str. 232).

³ Ovo pravilo je imalo "significant effect on the development of modern maritime law"-*Enciclopedia Britannica*; <http://www.britannica.com/bcom/eb/article-maritime-law>, p.1. Kao

O institutu havarije, njegovoj pravnoj prirodi, genezi u antičkoj Grčkoj i Rimu, Vizantiji i Sredozemlju u srednjem vijeku, pravilima o načinu njene realizacije i nizu drugih veoma značajnih i zanimljivih pitanja postoji brojna, starija i novija strana⁴ i oskudnija domaća literatura⁵. Uprkos brojnosti radova i zrelosti istraživačkih rezultata, ima nedorečenosti⁶.

tradicionalno svugdje se primjenjuje—George d'Angelo, *Admiralty and maritime law*, Washington 1998. - ("traditional principles of admiralty still in use are marine insurance, general avarige and salvage"); [http://members.aols.com/dange law /admir2.html](http://members.aols.com/dange%20law/admir2.html), p.1; Pravilo generalne havarije "from Rhodian law, which a probably an unwritten lex maritima, had three of its principles of general avarige...and this is authority today for generale avaridge") - W. Tetley, *Maritime law as a mixed legal system*, Washinton 1999 - [http://www.admiraltylaw.com.tetley/marlaw mix. htm](http://www.admiraltylaw.com.tetley/marlaw%20mix.htm) .p.6; ("the principle of general avarige...is of very ancient date and of universal reception among commercial nations")- [http://www.admiraltylaw.com.tetley/marlaw mix. htm.](http://www.admiraltylaw.com.tetley/marlaw%20mix.htm), p.14.O primjeni ovog instituta u američkom pravu detaljno na p.14-23.

⁴Izdvajamo: W. Asburner, *The Rhodian Sea-law*, Oxford 1909; F.D. Martino, Note di diritto romano maritimo, *Lex Rhodia II e III*, Rivista dal diritto della navigazione, Roma ,1938/4; H. Kreller, *Lex Rhodia*, Zeitschrift fur das gesamte Handels recht und Konkursrecht, 1921/58; Zacharia von Lingenthal, *Geshichte des grierscich-romanischen Rechts*, Neudruck der dritten Auflage, 1955; De Robertis, *Lex Rhodia*, Critica e anticritica su D. 14, 2, 9, Studi in onore di Vincenzo Arangio-Ruiz III, Napoli 1953; W. Osuchowski, *Appunti sul problema del iactus in diritto romano*, Iura, Rivista internazionale di diritto romano e antico,Roma 1950/I; J. Rauge, *Le droit de naufrage et ses limitations en Mediterranée avant l'établissement de la domination de Rome*, Melanges d'archeologie et d'histoire offerts a A. Piganiol, Paris 1966; J. Rouge, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranée sous l'empire romain*, Paris 1966; G. Scherillo, *Note critiche su opere della giurisprudenza romano*, Iura, Rivista internazionale di diritto romano e antico, Roma 1950/I; Negri di Lamporo, *De lege Rhodia de iactu*, Archivio giuridico,1881.

⁵A. Romac, *Pojam broda i mora u izvorima rimskog prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu,XXV/1, Zagreb 1966; J. Danilović, *Beleške o ugovorima o prevozu robe brodom u rimskom pravu*, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, Beograd 1969/2-3; M. Horvat, *Iz historije sudara, brodoloma , spasavanja i pomaganja*, Pomorsku zbornik, Zadar III/1964; G. Popović, *Pravne posledice brodoloma u antičkom pravu s posebnim osvrtom na rimsko pravo* (neobjavljena magistarska teza), Beograd 1982.

⁶Primjera radi, teza o autohtonosti rimskih rješenja o havariji. Stanovište da grčko pravo nije imalo snažan uticaj na izgradnju pojma *iactusa* u rimskom pravu i da brodar odgovara za iactus po locatio conductio operis na osnovu objektivne odgovornosti, te da je režim grčke kontribucije po lex Rhodia de iaxtu interpolisan u klasične tekstove u postklasično doba, zastupaju De Robertis, *Lex Rhodia*, Critica e anticritica su D.14,2,9, Studi in onore di Vincenzo Arangio-Ruiz III, Napoli 1953; F.D. Martino, *Note di diritto romano maritimo*, *Lex Rhodia II e III*, Rivista dal diritto della navigazione, Roma ,1938/4; H. Kreller, *Lex Rhodia*, Zeitschrift fur das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht, 1921 /58. Njihova argumentacija se svodi na radikalnu kritiku izvora. Suprotna je i vladajuća teza o grčkom porijeklu rješenja o havariji koja su u doba republike recipirana u rimsko pravo, a koju, izmedju ostalih, zastupaju W. Tarn - C. T. Griffith, *Helenistic civilisation*, London 1974; J. Danvillier, *Le droit maritime fenicien*, Revue historique de droit antiquite, Bruxelles 1959; M. Sorgenti, *Osservazioni sulla responsabilita dell'exercitor navis in diritto romano*, Studi in memoria di Emilio Albetrario, 1953/I; S. Sollazi, *Appunti di diritto romano maritimo*, I, Le acioni contro il nauta, RDN, 1934/L; R. L. Manager, *Naulum et receptum rem salvem fore*, Revue historique du droit francais et etranger, Paris 1960. Ipak treba priznati da su kritičari vladajuće teorije u pravu kada ističu da ne treba isključivati svaku izvornost

Avarea u srednjovjekovnim gradovima na istočnoj jadranskoj obali izazivala je pažnju domaćih istraživača, no šire i sveobuhvatnije pravno istraživanje, kakvo ovo pitanje zaslužuje, je izostalo.⁷ Početkom XX vijeka je neke aspekte havarije obrađivao M. Kostrenčić⁸, zatim V. Brajković⁹ i A. Dabinović¹⁰, dok su se u novije vrijeme, usputno uz historijska istraživanja srednjovjekovnog pomorstva i pomorskog prava ili nekih njegovih instituta u pojedinim gradskim središtima istočnog Jadrana, njome bavili A. Cvitanić¹¹, J. Danilović¹², S. Mijušković¹³, A.

rimskih rješenja o iactusu u klasičnom i postklasičnom pravu. Diskutabilnih pitanja o havariji ima i u savremenom pravu. Primjera radi kakva je pravna priroda pravila o zajedničkoj havariji - da li je to nezvano vršenje tuđih poslova, pravno neosnovano obogaćenje ili posao sui generis? O tome: V. Cigoj, *Pomorsko pravo Jugoslavije*, Ljubljana 1974, p. 179; M. Trajković, *Pomorsko pravo*, Beograd 1977, p. 196.

⁷ Za razliku od istočnojadranskih, pitanje havarije u gradovima na Sredozemnom moru, gradova na španskim i italijanskim obalama tretirano je u posebnim radovima ili fragmentarno u sklopu niza drugih radova koji se bave brodolomom i njegovim posljedicama. Klasična teza je da je u lučkim gradovima na prostoru važnja nekadašnjeg Zapadnog rimskog carstva u srednjem vijeku bilo u primjeni rimsko usko shvatanje havarije koja je vezano za pomorski iactus i da u tom pogledu nema izuzetka. U italijanskim gradovima na obalama Jadranskog mora u razdoblju od X-XIII vijeka primjenjuje se prošireni princip zajedničke havarije, koji se početkom XV vijeka napušta i vraća na izvorne rimske principe. Kapitalna djela iz te oblasti su: J. M. Pardessus, *Collection de lois maritimes anterieures au XVIII ème siècle*, Paris 1828-1845; P. Huvelin, *Etudes d'histoire du droit commerce de Romain*, Paris 1929; A. Archangeli, *La commenda a Venezia, specialmente nel secolo XIV*, Rivista italiana per la scienze giuridiche, XXXIII, Torino, 1902; W. Ashburner, *The Rhodian Sea Law*, Oxford 1909; Pertile, *Storia del diritto italiano IV*, Torino 1878; Cavanna, *Storia del diritto moderno in Europa*, Milano 1952; A. F. Berreira, *Derecho comun y durechos nacionales en la tradicion juridice europea*, La Coruna 1991; F. Lot - R. Faostier, *Histoire des institutions françaises an Moyen Age I-III*, Paris 1958; G. Astuti, *Origini e svolgimento storico della commenda fino al secolo XIII*, Documenti i studi per la storia del commercio e dell diritto commerciale italiano 3, Torino 1933; A. Batistella, *La Repubblica di Venezia ne' suoi undici secoli de storia*, Venezia 1921; A. E. Sayous, *Les methodes commerciales de Barcelone au XV siecle*, Revue historique du droit, 1936; A.E. Sayous, *Les transtests de risques, les associations commerciales et la lettre de change à Marseille pendant le XIV siecle*, Revue historique du droit, 1935; A. Saponi, *Le compagnie mercantili toscane del ducento e dei primi decenni del trecento*, Studi di storia economica 3, 1955.

⁸ M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1914/II, br.10, 11, 12; 1915, br. 5-6.

⁹ V. Brajković, *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave*, Marseille 1933; Problem brodarar i njegove odgovornosti de iure condendo, Ugovori o iskorišćavanju brodova na moru, Zagreb 1951.

¹⁰ A. Dabinović, *Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskim spomenicima Sredozemlja?*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1962/10; *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1963/11.

¹¹ A. Cvitanić, *Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 1979/16; *Pomorsko pravo u srednjovjekovnom hvarskom statutu*, Hvarski zbornik, 1974/II; *Pomorsko pravo srednjovjekovniog Trogira*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1975/2-4; Pravno uređenje splitske komune po Statutu iz 1312. godine, Split 1964.

¹² J. Danilović, *O ugovoru "collegantia" u dubrovačkom pravu u periodu mletačke vlasti*, Zbornik Filozofskog fakulteta 11/1 (Spomenica Jorja Tadića), Beograd 1970.

¹³ S. Mijušković, *Odredbe o pomorstvu u kotorskom statutu*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1957/VI.

Marinović¹⁴ i B. Stulli¹⁵. Iako su pružili niz dragocjenih podataka o srednjovjekovnoj havariji i njenoj primjeni u praksi, ovi sektorski radovi ne daju, s aspekta univerzalnosti pravnog propisa o pomorskoj havariji, cjelovit odgovor na pitanje koliko se u odredbama o havariji i njenoj realizaciji u jadranskim gradovima zadržao izvorni grčki i rimski princip havarije, da li su ga i ako su zašto su ga i u kojoj mjeri modifikovali zakonodavci, da li su ta statutarna pravila odraz lokalnog običajnog prava ili pravila vizantijskog pomorskog prava odnosno opšteg pomorskog prava, potom, da li su i koliko su te odredbe odgovarale potrebama prakse i zašto su se, već od 15 vijeka, zakonodavci počeli vraćati na izvorne pravne principe o *iactusu*¹⁶.

Na narednim stranicama pokušaću, kroz iscrpnu analizu dostupne statutarne i arhivske građe i literature, pružiti odgovore na postavljena pitanja. Prethodno, radi komparacije, osvrt na rimsku, vizantijsku i srednjovjekovnu regulativu havarije u gradovima u Sredozemlju.

1. Havarija u rimskom i vizantijskom pravu

Zakon ostrva Rodosa koji postavlja pravilo o bacanju stvari sa lađe kojoj prijeti brodolom sačuvano je u rimskim pravnim izvorima, u drugom naslovu XIV knjige *Digesta* sa naslovom *Lege Rhodia de iactu*. Ovo staro pravilo helenskih pomoraca o tome da će, ako se radi olakšanja broda teret baci u more svi doprinosom nadoknaditi ono što je dato u opštem interesu, preuzeto je od Rimljana u doba republike. Primjena ovog grčkog pravila u rimskoj državi vezuje se za sve intenzivniji razvoj rimske pomorske privrede i življe pomorsko trgovačke veze Rimljana sa okolnim narodima u tom periodu. Recipirano, najvjerovatnije, kao običajno pravilo sa već vrlo širokom i razrađenom primjenom, pravilo o zajedničkoj havariji nije zahtijevalo interventne zakonske izmjene¹⁷. Stoga je ovo pravilo samo komentarisano i izgrađivano u pravničkim djelima i praksi kroz rasprave pojedinih složenih pitanja radi nalaženja rješenja za razne komplikovane situacije. U *Digestama* su o ovom pravilu citirana mišljenja klasičara koja se oslanjaju na tvrđenja i komentare starih pisaca. Unoseći suptilnost u ova razmatranja starijih pisaca i poznatih pravnika, klasična

¹⁴ A. Marinović, *Pomorskopравни propisi dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik I, Zadar 1962.

¹⁵ B. Stulli, *Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, Dubrovačko pomorstvo, U spomen 100 godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952.

¹⁶ Temeljnije istraživanje statutarних prava iziskivalo bi i znatno više prostora i obuhvatnije komparativna izvorna izučavanja. Za potrebe ovog rada dovoljna je Pardesusova zbirka srednjovjekovnih izvora pomorskog prava, koja se smatra okosnicom za izučavanje pomorskog prava srednjovjekovnih primorskih gradova. Pretežno iz Pardesusove zbirke, a radi komparacije sa pravom u gradovima istočne jadranske obale, koristimo podatke o institutu havarije u gradovima na obalama Sredozemnog mora i gradovima zapadne jadranske obale

¹⁷ G. Popović, *Pravne posledice brodoloma u antičkom pravu, s posebnim osvrtom na rimsko pravo*, Beograd 1982 (neobjavljena magistarska teza), p. 33.

jurisprudencija je praktično okončala razvoj norme o zajedničkoj havariji¹⁸. Rješenja koja su se iskristalisala u klasičnom pravu, a koja su odgovarala razvijenoj rimskoj pomorskoj privredi, nijesu mijenjana niti ukidana u postklasičnom i Justinijanovom pravu. Uprkos krizi u periodu dominata koja je izazvala određene promjene u pomorskoj trgovini i u drugačijim ekonomskim i socijalnim uslovima u kojima je živjelo pravo obnovljenog carstva stare, klasične norme o zajedničkoj havariji, uz neznatne novine¹⁹, i dalje je u primjeni. Koncipirana na osnovnoj ideji da na principu pravičnosti treba bazirati razrješenje odnosa između krcatelja i brodarka u slučaju *iactusa*, ponuđena rješenja u rodijskom zakonu odnosno rimskom pravu potvrđuju osnovanost tvrdnje o njihovom univerzalnom važenju.

Prema rješenjima spornih slučajeva havarije koja su dali rimski pravници, a koji su navedeni u *Digestama*, zaključuje se da je pravilo o pomorskom *iactusu* odnosno zajedničkoj havariji bazirano na strogoj i ekskluzivnoj principu pravednosti²⁰ i da se primjenjuje u slučajevima kada se kumulativno steknu sljedeći uslovi:

- a) da su brod i teret u opasnosti²¹;
- b) da je opasnost zajednička i za brod i za teret²²;
- c) da se teret na brodu namjerno izbacuje radi izbjegavanja te opasnosti, pri čemu je uobičajeno izbacivanje po redosljedu: prvo roba²³, potom brodski alat²⁴ i na kraju zalihe hrane²⁵;
- d) da je cilj bacanja spasavanje broda i tereta²⁶; osim bacanja robe prihvata se kao havarija i oštećenje broda²⁷;

¹⁸ G. Popović, op. cit, p. 31.

¹⁹ Jedan kratak Hermogenijanov fragment tiče se računanja povjerilačke mase kod zajedničke havarije kada je došlo do oštećenja broda (D. 14. 2. 5. 1)

²⁰ A. Marinović, *Pomorskopravni propisi dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik I, Zadar 1962, str. 448.

²¹ D. 14. 2. 6.: Iulianus libro octogesimo sexto digestorum (... "navis adversa tempestate navigavit et ...onus integrum pertulit...")

²² D. 14, 2, 6.: Iulianus libro octogesimo sexto digestorum. Brodarku kojemu je usljed nevremena uništena oprema i koji uspije da napravi drugu od onoga čime raspolaže na brodu i da prebaci teret u određeno mjesto, ne mora biti nadoknadena šteta od vlasnika tereta, jer, kako Julijan obrazlaže "onim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum marcium, gratia factus est".

²³ Biblija (prevod. V. Karadžić), Acta, 28, 18; Up. Cicero, De officiis, 3, 23. (" u šestoj Hekatonovoj knjizi o dužnostima postavlja se pitanje ...Ako se vrši bacanje da li treba baciti vrednog konja ili malo vrednog roba..."); cit. pr. G. Knežević, op. cit, p. 108

²⁴ Biblija (prevod. V. Karadžić), Acta, 27, 19; cit. pr. G. Knežević, op. cit, p. 108.

²⁵ Biblija (prevod. V. Karadžić), Acta, 27, 38; cit. pr. G. Knežević, op. cit, p. 108.

²⁶ D. 14. 2. 3.: Papinianus libro nono decimo responsarum. Cum arbor aut aliud navis instrumentum removendi communis periculi causa diectum est, contributio debetur.

²⁷ D. 14. 2. 5. 1; Paulus libro secundo sententiarum. Arbore caesa, ut navis cum mercibus liberari possit, aequitas contributionis habebit locum.

e) da je žrtva da se opasnost otkloni zajednička, odnosno da je šteta *damnum commune*²⁸;

f) da učesnici u zajedničkom doprinosu u šteti duguju samo ako se od te štete imalo koristi²⁹, odnosno da nema doprinosa iz havarije onome ko nije imao štetu³⁰;

G) da je brod zaista spašen³¹.

Naknada štete kontribucijom isključivala se u slučajevima:

a) brodoloma³²;

b) razbijanja broda i djelimičnog spasavanja tereta³³;

c) zapljene lađe i otimanja robe od strane gusara³⁴;

d) oštećenja broda i pripadaka u oluji ili pri udaru groma, a brod sretno stigne u odredište³⁵;

e) spasavanja slobodnih ljudi u pomorskom *iactusu*; za robove, obzirom na to da su tretirani kao res, kontribucija se plaća³⁶.

Klasičari su objasnili mehanizam ostvarivanja likvidacije i način formiranja povjerilačke i dužničke likvidacione mase. Likvidacija se ostvaruje tužbama *actio conducti*, koju podiže brodar protiv krcatelja čija je roba spašena i *actio locati*,

²⁸ D. 14, 2, 4, pr. *Navis onuctae laevandae causa, quia intrare flumen vel portum non potuerat cum onere, si quidem merces in scapham traiectac sunt...*; D. 14. 2. 4. 1. *Sed si navis que in tempestate iactu mercium unius mercatoris levata est... cuius merces in navigatione levandae navis causa...*

²⁹ D. 14, 2, 4, 1. Ako brod koji je u oluji olakšan bacanjem robe jednog trgovca na drugom mjestu potone i roba nekoliko trgovaca bude izvađena od ronilaca uz plaćanje naknade, obračun mora izvršiti onaj čija je roba u plovidbi bačena u cilju olakšanja broda, sa ovim koji je svoju naknadno spasio pomoću ronilaca.; G. Knežević, op. cit. str. 108.

³⁰ D. 14, 2, 6.: *Iulianus libro octogensimo sexto digestorum. Brodaru kojemu je usljed nevremana uništena oprema i koji uspije da napravi drugu od onoga čime raspolaže na brodu i da prebaci teret u odredište, ne mora biti nadoknađena šteta od vlasnika tereta jer, kako Julijan obrazlaže "onim sumptus instruendae magis navis, quam conservandarum marcium, gratia factus est".*

³¹ D. 14. 2. 1; 14. 2. 1. 2 ("salva nave"); O pojmu broda detaljnije kod A. Romac, *Pojam broda i mora u izvorima rimskog prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, XXV/1, Zagreb 1966

³² D. 14, 2, 5, pr.

³³ D. 14, 2, 5, pr. Spasena roba ne odgovara niti za štetu koja je nastala brodovlasniku niti koja je nastala na natovarenoj robi. *Huius aequitatem tunc admitti placuit cum iactus remidio ceteris in communi periculoso, salva navi, consultum est. U doba pozne republike i ranog principata u ovom slučaju, kao i u slučaju gusarskog napada (D. 14. 2. 2. 3: *Si navis a piratis redempta sit, Servius, Ofilius, Labeo omnes conferre debere aliunt.*), primjenjivalo se pravilo havarije, koje je docnije napušteno.*

³⁴ D. 14. 2. 2. 3. *Paulus libro secundo sententiarum.*

³⁵ D. 14. 2. 6. (*Tempestate depressa iactu pulminis deustis armentis et arbore... nautae pro damno conferre debeant, respondit non debere...*).

³⁶ D. 14. 2. 2. *Corporum liberorum aestimationem nullam fieri posse. Up. M. Kostrenčić, Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravnikačkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, str. 341.

koju protiv broдача podiže krcatelj čija je roba bačena³⁷. Ovo pravilo je do kraja rimske istorije korigovano starim pravilom zapljene spašenog tereta u korist broдача³⁸.

U dužničku masu se ubraja sve što je na brodu (prevožena roba i lične stvari putnika), izuzev onoga što je ukrcano radi potrošnje i što se ubraja u zalihe hrane³⁹. Spašene i bačene stvari se procjenjuju po njihovoj uobičajenoj vrijednosti, kao stvarna vrijednost odnosno šteta, a ne izmakla dobit⁴⁰. Visina naknade koju pojedinac snosi u zajedničkoj havariji zavisi od vrijednosti prevezene stvari, a ne od njenih fizičkih svojstava⁴¹.

Rok u kojem treba da se najave štete broдача i krcatelja propisane su Justinijanovom novelom 106 iz 540. god. i iznosi dvadeset dana od dolaska broда u odredište⁴². Isto pravilo bilo je predviđeno mnogo vjekova ranije u Atini (341 god. p.n.e. i u ranijih naroda)⁴³, što je zapravo još jedna potvrda univerzalnosti starih, antičkih rješenja o podjeli štete i postupku njenog ostvarivanja kod zajedničke havarije. Iz grčkog prava je vjerovatno preuzeto i pravilo da se u slučaju bacanja robe za spasavanje broда i tereta mora prethodno obaviti dogovor

³⁷ D. 14. 2. 2. Ako zbog njihanja broда "nave iactum factus est", sopstvenici bačenih stvari, ukoliko su zaključili ugovor o prevozu robe moraju podići *actio locati cum magistro navis*, a ovaj će protiv "reliquis, quorum merces salvae sunt sunt" podići *ex conducto* tužbu, da bi "detrimentum pro portione communicetur agere potest". O tužbama detaljnije u domaćoj literaturi kod J. Danilović, *Beleške o ugovorima o prevozu robe brodom u rimskom pravu*, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, Beograd 1969/2-3; V. Brajković, *Problem broдача i njegove odgovornosti de iure condendo*, Ugovori o iskorišćavanju brođova na moru, Zagreb 1951, p. 59-103; a u stranoj kod: M. Sorgenti, *Osservazioni sulla responsabilita dell'exercitor navis in diritto romano*, Studi in memoria di Emilio Albetario, 1953/I; S. Sollazi, *Appunti di diritto romano maritimo*, I, Le azioni contro il nauta, RDN, 1934/L; R. L. Menager, *Naulum et receptum rem salvem fore*, Revue historique du droit francais et etranger, Paris 1960.

³⁸ D. 14. 2. 2. pr. Paulus libro tringesimo quarto ad edictum. Servius quidem respondit ex locato agere cum magistro navis debere, ut ceterorum victorum merces retineat, donec portionem damni praestent.

³⁹ D. 14. 2. 2. Paulus libro tringesimo quarto ad edictum. Vestimentorum cuiusque et anulorum aestimationem fieri oporteat: et omnium visum est, nisi si qua consumendi causa imposita forent...Eo magis quod si quando ea defecerint in navigationem, quod quisque haberet in commune conferret.

⁴⁰ D. 14. 2. 2. 4. Portio autem pro aestimatione rerum quae salvaesunt et earum que amissae sunt praerestari solet, nec ad rem pertinet, si hae quae amissae sunt pluri veneri poterunt, quoniam detrimenti non lucri fit parastatio...

⁴¹ D. 14. 2. 2. 4. Placuit omnes, quorum interfuisset iacturum fieri, conferre oportere, quia id tributum observatae res deberent: itaque dominum etiam navis pro portione obligatum esse. laturae summam pro rerum pretio distribui oportet.

⁴² A. Dabinović, *Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskim spomenicima Sredozemlja?*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1962/10, str. 13.

⁴³ Up: A. Dabinović, *Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskim spomenicima Sredozemlja?*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1962/10, str. 13; *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1963/11, str. 26 i dalje.

saputnika⁴⁴, iako to nije bilo zabilježeno u *Digestama*. Vjerovatno je kao ustaljeno pravilo postalo pomorski običaj, koji se u takvim situacijama pretpostavlja⁴⁵.

Institut zajedničke havarije u vizantijskom pravu regulisan je u zbirci pomorskog prava *Nomos Rhodos nauticon* koja je nastala u sedmom vijeku, prije Bazilika. Ovaj zakon sadrži u sebi dosta propisa iz rimskog prava (*Digesta*), ali i dosta novih, različitih od rimskog prava. Neki autori tvrde da je to privatna zbirka pomorskih pravila⁴⁶. Većina je, pak, na stanovištu da je to službena zbirka careva ikonoklasta isaurijske dinastije kod kojih je postojala izražena želja za reformama u svim oblastima. Reformama u ovoj oblasti pomorska pravila su se prilagodila potrebama vremena⁴⁷. Krajem IX vijeka prilikom restauracije Justinijanovog prava i sastavljanja Bazilika, Pomorski rodijski zakon, već čvrsto ustaljen u praksi, javlja se kao osmi titulus LIII knjige Bazilika, a u nekim kasnijim rukopisima kao njen jedini sadržaj⁴⁸.

Vizantijska rodijska zbirka u trećem dijelu razmatra pitanje kontribucije. Na osnovu člana devet tog dijela zbirke jasno je da se zakonodavac opredijelio za primjenu kontribucije u svim slučajevima u kojima to predviđa rimsko pravo⁴⁹. No iz niza drugih članova jasno je da se ta pravila analogijom proširuju ili postavljaju na drugačije osnove ili se daju potpuno drugačija rješenja. Tako se pravilo o kontribuciji u vizantijskom pomorskom zakonu primjenjuje, osim u slučajevima koje predviđa rimsko pravo i za slučajeve:

- a) brodoloma i štete na brodu do koje dođe bez krivice mornara, trgovaca ili patrona⁵⁰;
- b) otimanja dijela robe od zajedničkog tovara sa broda u slučaju napada gusara, razbojnika ili neprijatelja⁵¹;
- c) štete u jednom dijelu robe proistekle od požara na brodu⁵²;

⁴⁴ Demosten, XXXV,11; Goldsmid, *Universalgeschichte des Handelsrechts*, p. 90; Podatak uzet od Asburner, *The Rhodian Sea-Law*, Oxford 1909, p. 102. Up: Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Paris 1828, I/46; A. Dabinović, *Da li ima tragova predrimskog prava u pomorskim spomenicima Sredozemlja?*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1962/10, str. 13.

⁴⁵O starim pomorskim običajima u predrimskim civilizacijama detaljnije kod A. Dabinović, *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1963/11, str. 26 i dalje.

⁴⁶Pardessus, op. cit. I, p. 220.

⁴⁷Zachariae von Lingenthal, *Geschichte des griechisch-romischen Rechts*, III, Neudruck der dritten Auflage, Berlin 1955, p. 316; Up: M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, p. 341; M. Horvat, *Iz historije sudara, brodoloma, spasavanja i pomaganja*, Pomorski zbornik, Zadar III/1964, p. 10.

⁴⁸Zacharia von Lingenthal, op. cit. p. 314, 319; W. Asburner, op. cit. p. LX i sl.

⁴⁹M. Kaser, *Das römische Privatrecht I*, München 1955, p. 28-31.

⁵⁰Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 10; W. Asburner, op. cit. p. CCLXXXV; Pardessus, op. cit. I/233.

⁵¹Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 9; W. Asburner, op. cit. p. CCLXXXV; Pardessus, op. cit. I/233

⁵²Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 29; W. Asburner, op. cit. p. CCLXXXVIII; Pardessus, op. cit. I/238

d) šteta na robi proisteklih od prodiranja vode u potpalublje⁵³;

e) izgubljenih i pokvarenih pripadaka lađe⁵⁴;

f) slučaju sukoba i sudara dvaju brodova⁵⁵;

Kod realizacije havarije plaća svaka osoba na brodu do nekog maksimiranog iznosa.⁵⁶

Princip kontribucije rimskog i vizantijskog prava, kako se iz navedenog da uočiti, počiva u osnovi na različitim principima. Rimska kontribucija počiva na ideji pravičnosti u slučaju opšte havarije za *iactus učinjen removendi communis periculi causa*. U ublažavanju štete drugom učestvuje onaj koji je imao koristi od toga⁵⁷. U vizantijskoj zbirci ima mjesta za kontribuciju, osim u slučaju opšte havarije kod *iactusa*, i u nizu navedenih posebnih havarija, u kojima bi po pravilima rimskog prava štetu snosio onaj u čijoj su se imovini dogodile⁵⁸. Vizantijski zakonodavac je pošao od stanovišta da svi učesnici pomorskog poduhvata sačinjavaju zajednicu od koje svi očekuju korist i dosljedno tome izgradio princip da i rizik treba da bude zajednički⁵⁹. Međusobno osiguranje svih koji su zainteresovani za putovanja nekog broda obezbjeđivalo im je legalnu zaštitu od vlastitog rizika⁶⁰.

Razlog ovakvim odredbama u vizantijskoj zbirci treba tražiti prije svega u izuzetno teškim prilikama koje su u to vrijeme pogadale pomorsku trgovinu i brodarstvo u istočnom Mediteranu⁶¹. Učestali gusarski i piratski napadi stvarali su ogromne rizike za pomorska putovanja. Rimski *foenus nauticum*, koji je

⁵³Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 38; W. Ashburner, op. cit. p. CCLXXXV; Pardessus, op. cit. I/243

⁵⁴ Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 43; W. Ashburner, op. cit. p. CCC; Pardessus, op. cit. I/260

⁵⁵ Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 36; W. Ashburner, op. cit. p. CCLXXXIV; Pardessus, op. cit. I/253

⁵⁶ Synopsis Ambrosiana, LIII, III, cap. 9; W. Ashburner, op. cit. p. CCLXXXV; Pardessus, op. cit. I/233

⁵⁷ Up: W. Osuchovski, *Appunti sul problema del iactus in diritto romano*, Iura, Rivista internazionale di diritto romano e antico, Roma 1950/I.

⁵⁸ Up: G. Scherillo, *Note critiche su opere della giurisprudenza romano*, Iura, Rivista internazionale di diritto romano e antico, Roma 1950/I; Negri di Lamporo, *De lege Rhodia de iactu*, Archivio giuridico, 1881; M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, p. 344.

⁵⁹ Zacharia von Lingenthal, *Geschichte des griechisch-romanischen Rechts*, Neudruck der dritten Auflage, 1955; De Robertis, *Lex Rhodia*, Critica e anticritica su D. 14, 2, 9, Studi in onore di Vincenzo Arangio-Ruiz III, Napoli 1953.

⁶⁰ M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, p. 344.

⁶¹ Up: Ashburner, *The Rodian Sea-Law*, op. cit. p. CCLXXVIII J. Rauge, *Le droit de naufrage et ses limitations en Méditerranée avant l'établissement de la domination de Rome*, Melanges d'archéologie et d'histoire offerts à A. Piganiol, Paris 1966; J. Rouge, *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'empire romain*, Paris 1966.

obezbjeđivao pokriće rizika⁶² bio je riskantan za primjenu zbog visokih kamatnih stopa i nije se u ovo vrijeme mogao koristiti kao sigurno sredstvo. Naprotiv, zbog srednjovjekovnog shvatanja o tome da je uzimanje kamate u principu zabranjeno, ovaj je institut skoro potpuno izašao iz upotrebe⁶³. Radi prevazilaženja nastale situacije vizantijsko pravo je našlo rješenje u evoluciji starog pravila o pomorskom iactusu. Pred zajedničkom opasnošću koja prijete učesnicima u pomorskom prometu ozakonila je zajedničku pomoć. Za štete koje se dese na brodu ili teretu za vrijeme plovidbenog zahvata, u cjelini ili u nekom dijelu, odgovaraju svi učesnici (i subjekti i objekti) u tom putovanju kao zajednica-communitas- dakle, brod, teret, trgovci i putnici⁶⁴.

Kontinuitet sredozemne pomorske trgovine u srednjem vijeku nije bio prekidan, budući da se do XV vijeka nije desio nikakav epohalni preokret koji bi joj odredio nove smjerove. Taj kontinuitet je omogućio kontinuitet i u pravilima rimskog i vizantijskog prava o kontribuciji⁶⁵. Vizantijska pomorska zbirka na Istoku i Lex Rhodia de iactu u Digestama na Zapadu, ostavili su dubokog traga na institut srednjovjekovne havarije⁶⁶, budući da su oba bila osnova za njegovu regulativu u gradovima i ostrvima u basenu Sredozemlja.

2. Havarija u primorskim statutarnim pravima

Već počev od XII vijeka, uz ustaljene običajne pravne norme, pravni život u gradovima i ostrvima u Jadranskom moru, kao i svugdje na Mediteranu, bazira se na statutima. Svi statuti su međusobno veoma slični, mada su opštine u zakonodavnom i na upravnom planu potpuno nezavisne. Uprkos potpuno prividnom separatizmu, isti uslovi života, istorijska i kulturna tradicija⁶⁷ i upućenost jednih na druge⁶⁸ uslovlili su niz dodirnih tačaka u statutarnim

⁶² Osiguranje rizika brodoloma putem pomorskog osiguranja je, inače, sporno u romanistici. Vladajuću tezu o tome da je pomorski zajam u antici osiguravao brod od rizika zastupaju: P. Huvelin, *Etudes d'histoire du droit commercial romain*, Paris 1929 i R. Ihering, *Das angeblichegesetzliche Zinsmaximum*, Jena 1886. Jeringovu ekstremnu varijantu ovog mišljenja kod nas je osporio O. Stanojević, *Zajam i kamata*, Beograd 1966.

⁶³ F. D. Martino, *Note di diritto romano marittimo*, Lex Rhodia II e III, Rivista dal diritto della navigazione, Roma, 1938/4.

⁶⁴ A. Marinović, *Pomorskopravni propisi dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik I, Zadar 1962, p. 449; M. Horvat, op. cit. p. 10.

⁶⁵ Negri di Lamporo, *De lege Rhodia de iactu*, Archivio giuridico, 1881.

⁶⁶ G. Scherillo, *Note critiche su opere della giurisprudenza romano*, Iura, Rivista internazionale di diritto romano e antico, Roma 1950/I.

⁶⁷ A. Cronia, *Relazioni culturali tra Ragusa e l'Italia negli anni 1358-1526*, Atti I, Zadar, 1926; A. Cvitančić, *Doprinos pravnika iz italijanske regije Marche oblikovanju splitskog statutarnog prava*, Godišnjak Pravnog fakulteta u Splitu, XXIII, 1975., p. 11-28.

⁶⁸ F. Gestrin, *Le relazioni economiche tra le due sponde adriatiche del quattrocento al seicento*, Amministrazione provinciale Brindisi, quaderno n. 2, 1972; F. Gestrin, *Le relazioni economiche tra le due sponde adriatiche tra Quattro e cinquecento*, Congressi Salentini II, Lecce, 1973.

rešenjima. Postoje i neke razlike koje su uslovljene specifičnim lokalnim prilikama koje su važile u trenutku donošenja norme⁶⁹. Ovakav stav se potpuno može prihvatiti i kada je u pitanju institut havarije, s tim da se može govoriti o formalno stilskoj i materijalnoj sličnosti i razlikama datih statutarних rješenja o havariji, zavisno od toga koju je koncepciju prihvatio statut grada ili ostrva: usku, rimsku o pomorskom iactusu iz *Digesta* ili proširenu, vizantijsku iz *Nomos Rhodion nauticon*. Osim navedenog, neophodno je ukazati na činjenicu da se pomorski život u gradovima i lukama, vjekovima unazad, odvijao po uobičajenim pravilima koja su nesmetano funkcionisala u praksi i da stoga nije bilo potrebe da se statutarно regulišu⁷⁰. Upravo zbog toga je relativno mali broj statuta sadržavao iscrpne odredbe o havariji⁷¹.

Gradovi i luke na Sredozemnom moru usvajaju u srednjem vijeku tzv. usku rimsku koncepciju havarije⁷². Koncept pomorskog iactusa iz *Digesta* važio je u srednjovjekovnoj italijanskoj luci Pizi. U Constitutum usus Pisae iz 1160. u odredbi De iactu navium, kojom se reguliše pitanje kontribucije, doslovce je na nekim mjestima preuzet izvorni tekst iz *Digesta*⁷³. Statut Valensije u članu 6 sedamnaestog titulusa devete knjige iz 1250. godine,⁷⁴ Marselja iz 1255. godine u članu trideset, četvrte knjige⁷⁵ i Barselone iz 1340. godine⁷⁶, takođe usvajaju rimska pravila o opštoj havariji kod pomorskog iactusa. Da bi postojala opšta havarija zahtijeva se da postoji zajednička opasnost za brod i teret i da je opasnost uslovila namjerno izbacivanje tereta sa broda u cilju spasavanja. Ako je brod i teret na njemu spašen, po principu pravičnosti, vlasnici spašenih stvari učestvuju u kontribuciji štete vlasnicima izbačenih stvari odn. brodaru⁷⁷.

⁶⁹ Detaljnije: G. Bonolis, *Il Diritto marittimo Medievale dell' Adriatico*, Pisa 1921; A. Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, I, Torino, 1929; R. Cessi, *La repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Napoli 1953.

⁷⁰ W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au Moyen age*, I-II, Leipzig, 1923.

⁷¹ V. Brajković, *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave*, Marseille 1933, p. 188; V. Haralambidis, *Des caracteres distinctifs des avaries communes*, Paris 1924, p. 7.

⁷² Rodijski zakon o šteti je vrijedio na svim zapadnim morima i zvao se u ono vrijeme zakonom pučine (nomos tallasses), Pardessus, I, p. 46.; Vidi: Cavanna, *Storia del diritto moderno in Europa*, Milano 1952; A. F. Berreira, *Derecho comun y derechos nacionales en la tradicion juridice europea*, La Coruna 1991; F. Lot-R. Faostier, *Histoire des institutions françaises au Moyen Age*, I-III, Paris 1958.

⁷³ Pardessus, op. cit. IV, p. 569.

⁷⁴ Pardessus, op. cit. V, p. 333.

⁷⁵ Pardessus, op. cit. IV, p. 256.

⁷⁶ Pardessus, op. cit. V, p. 351; Vidi: A. E. Sayous, *Les methodes commerciales de Barcelone au XV siècle*, Revue historique du droit, 1936

⁷⁷ Preuzimanje rimskih pravila vidljivo je naročito u Marseljskom statutu, knj. IV, članu 30, u kojemu se doslovce navodi - "...si jactus-justo vel legitimo modo causa justı periculi imminents evitandi et navis illius vel ligni merciumque in ea honeratarum vel conservandi"; Up: A.E. Sayous, *Les irafistests de risques, les associations commerciales et la lettre de change à Marseille pendant le XIV siècle*, Revue historique du droit, 1935, p. 39.

Pomorski trgovački gradovi na Jadranskom moru u rijetkim poglavljima koja regulišu havariju se u potpunosti slažu sa rješenjima ovog instituta u vizantijskom rodijskom zakonu, kod kojeg su, kako smo već naveli, postojale znatne divergencije od pomorskih pravila iz Justinijanove kodifikacije. Odredbe pomorskog prava ovih gradova nastale su "nezavisno od rimskih načela u vrevi svakodnevnog živog prometa"⁷⁸. To se naročito odnosi na rješenja u prvobitnim statutima gradova. Statut italijanskog grada Trani, u prvobitnoj verziji iz jedanaestog vijeka, prihvata u cjelosti načela o havariji iz *Nomos nauticon*, propisujući, u članu tri, da se "u slučaju napada gusara i uzimanja robe sa broda, iz preostale robe ima prema razmjeri nadoknaditi šteta"⁷⁹. Isto se predviđa i u prvom statutu grada Ankone iz dvanaestog vijeka⁸⁰.

Pravila o havariji u mletačkom Statutu iz 1255. godine počivaju na proširenom shvatanju instituta havarije iz vizantijskog prava. Polazeći od prezumcije zajednice stvari i lica u plovidbi, Venecijanski statut u 107. članu utvrđuje pravilo zajedničkog rizika za sve štete na brodu ili robama i licima koja su na brodu. Time je omogućeno opšte recipročno osiguranje svih protiv opšte i svih posebnih šteta koje se mogu desiti u plovidbi, počev od brodoloma, oluje, nasukivanja, napada neprijatelja, gusara ili koje dolaze zbog represalija⁸¹.

Principi vizantijskog pomorskog prava su bili prihvaćeni u gradovima na zapadnoj obali Jadrana do sredine petnaestog vijeka. U preradama statuta ukida se princip odgovornosti za opšte i posebne havarije i znatno se sužava mogućnost kontribucije u slučaju havarije. Razlog za to su izmijenjene prilike na moru i

⁷⁸ Lampro, *Diritto medievale dell' adriatico*, Revue internationale du droit maritime I, saggi di storia del diritto maritime, Roma 1946, p. 109("...la legislazione maritime trae la sua vita dal fervore dei traffichi..."); A. Alianele, *Consuetudini delle province napoletane*, Napoli 1891; Schypter, *Rivista italiana per la scienze giuridiche*, 1892; Casaregi, *Reccolta consuetudini maritimi del Mediterraneo fino alla fine del dodicesimo secolo*, Torino 1911.

⁷⁹ Pardessus, op. cit. V., p. 217, 237 ("se la merchantia fusse robata da corsari sia tenuto la dicta merchantia de andare ad varea").

⁸⁰ Pardessus, op. cit. V, p. 184; Detaljnije o tom statutu kod M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravnčkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, p. 345-346.

⁸¹ Pardessus, op. cit. V, p. 52; Archangeli, *La commenda a Venezia, specialmente nel secolo XIV*, Rivista italiana per la scienze giuridiche, XXXIII, Torino, 1902; A. Saporì, *Le compagnie mercantili toscane del ducento e dei primi decenni del trecento*, Studi di storia economica 3, 1955; A. Batistella, *La Repubblica di Venezia ne' suoi undici secoli de storia*, Venezia 1921; Pertile, *Storia dell diritto italiano IV*, Torino 1878; A. Del Vecchio-ECasanova, *Le represaglie nei comuni medievali*, Bologna 1894.

⁸² Pardessus, op. cit. V. p. 94. Pravilo u mletačkom statutu vezano za havariju u slučaju gusarskog napada podsjeća na rimska rješenja havarije iz doba pozne republike i ranog principata, kada su ovi slučajevi tretirani kao zajednička havarija. Ideja o izjednačavanju različitih neugodnih situacija postojala je u pretorskom pravu u pretorovom ediktu de incendio, ruina, naufragio, rate nave expugnata. Svejedno je da li je trošak učinjen bacanjem stvari sa broda ili tako što je brod otkupljen od pirata, rizik je zajednički i treba postupiti po opštem načelu havarije (D. 14. 2. 2. 3. Si nabvis a piratis redempta est, Servius Ofilius Labeo omnes conferre debere aiunt). Detaljnije: G. Knežević, op. cit. p. 25, 108.

znatno sigurnija plovidba, isti razlozi koji su motivisali i vizantijske zakonodavce da izmijene izvorne rimske principe o kontribuciji. Venecija je zakonom od 1428. godine ograničila primjenu havarije samo na dva slučaja: slučaj pomorskog iactusa i napada gusara⁸². Odgovornost za sve druge štete iz pomorske havarije propisane ranijim izdanjima gradskih statuta su ukinute. Statutarna prava se vraćaju načelima opšte havarije rimskog prava vezane za pomorski iactus, uz korekciju u vezi sa gusarskim napadima na brodove kojih je još, očigledno, bilo u praksi i zbog kojih rimski klasični principi nijesu mogli biti poštovani do kraja. Motivaciju donošenja novih rješenja zakonodavci obrazlažu činjenicama zloupotreba pravila o posebnim havarijama u izmijenjenim prilikama koje ukidaju potrebe za njihovim postojanjem. U mletačkom statutu je doslovice navedeno: "cum, prout et omnibus manifestum, per patronos navium et navigiorum de tempore in tempus dantur infinitae gravedines et expensae marcaturae sub colore vaream, et sit utile et necessarium modificare et limitare dictas vareas sic, quod omnes sciant intelligere"⁸³.

Prvi značajan korak ka ujednačavanju pomorskih pravila u srednjem vijeku, pa sljedstveno tome regulative o klasičnoj, opštoj havariji učinila je zbirka *Consolat de mar*, opsežni korpus običaja i sudskih odluka, nastao u Pomorskom sudu Barselone u XIV vijeku⁸⁴. Zbirka nije zakonska kodifikacija već privatna kompilacija napisana od trgovaca i stručnjaka u pomorskim poslovima u najvažnijim lukama zapadnog Sredozemlja. Upravo zbog izuzetne praktičnosti njenih odredbi koje su omogućavali nesmetanije, sigurnije i efikasnije funkcionisanje pomorske trgovine, ova zbirka je snagom svog autoriteta početkom oamnaestog vijeka postala - ("universali consuetudo communitas apud omnes provincias et nationes") - opšteprihvaćeni običaj svih zemalja i narodnosti, kako je to naveo čuveni denovski pravnik Casaregi⁸⁵. Kao opšti izvor pomorskog prava znatno je uticao na razvoj kasnijeg pomorskog zakonodavstva zemalja zapadnog Sredozemlja, a kako se da primijetiti iz mletačkog statuta iz petnaestog vijeka i na Veneciju odnosno na gradove, ostrva i luke istočnog Jadrana koje su bile pod njenom dominacijom. Na opštost u primjeni *Consolat de mar* upućuje član 44 ove zbirke. U tom članu doslovice je navedeno da je čine dobri pomorski običaji ("questi soni li buoni stabilimenti, et buoni costumi che apertengono al mare"), koji se stoga primjenjuju ("i quali gli sapienti huomini, che vanno per il mondo cominciarono dare alli nostri antepassati, li quali sono fatte secondo di libri della sapentia delli buoni costumi")⁸⁶.

⁸³ cit. pr. M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1915, br. 5-6, p. 345.

⁸⁴ Pardessus, op. cit, p. 82; Asbushner, op. cit. p. CXVII i CXX. Pojedini pisci, pretežno italijanski, misle da ovaj zbornik potiče iz Pise, a neki iz Marselja. Detaljnije: Baulay-Pati, *Cours de droit commercial maritime*, I, Bruxelles, 1838, p. 19-21; A. Brunetti, *Diritto marittimo privato*, I, Torino 1929, p. 91-92; A. Brunetti, *Nuovo Digesto italiano*, III, Torino 1938, p. 962.

⁸⁵ Casaregis, *Discursus legalis de commercio*, Firenze 1719; Pardessus, op. cit, p. 104.

⁸⁶ Navedeno pr. B. Stulli, *Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, Dubrovačko pomorstvo, U spomen 100 godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952, p. 334.

Osim pravila o havariji koja počivaju na izvornim principima iz Digesta i koja raspravljaju uz *iactus* i o štetama do kojih na brodu dođe od neprijatelja i gusara, za nas su zanimljivi i prvih četrdeset članova ove zbirke. To su procesna pomorska pravila i bave se ustrojstvom Pomorskog suda u Valensiji, izborom sudija i postupkom pred sudovima. Prema članu deset za sve pomorske sporove je nadležan konzul (“*in tutti gli contratti*”), koji se u postupku, kako slijedi iz člana trideset jedan, služi pomorskim običajima (“*per uso et costume del Mar s’hanno a terminare*”). Presude se donose uz konsultacije sa dobrim trgovcima i pomorcima mjesta (“*buoni homini del Arte del Mar*”)⁸⁷. Vjerovatno se po ovim pravilima, počev od petnaestog vijeka obavljao, svuda na Sredozemlju, postupak u pomorskim sporovima kod likvidacija havarije. To je činjeno ne zbog nekih posebnih novina koje ova zbirka uvodi u proceduru⁸⁸, nego zbog objedinjenosti svih propisa koji se odnose na procesnu pomorsku problematiku. Naravno, treba imati u vidu da ova zbirka nije bila jedino primjenjivana za likvidaciju havarije, budući da je u gradovima obavljan ovaj postupak i van redovne sudske procedure i da se zbog njegove hitnosti i nekih drugih razloga pribjegavalo arbitražnom sudovanju⁸⁹.

3. Havarija u gradovima i ostrvima na istočnoj jadranskoj obali

Zahvaljujući povoljnom geografskom položaju, koji ih je orijentisao na trgovinu i pomorstvo, gradovi sa istočnog Jadrana su uključivanjem u mediteransku trgovinu, već u ranom srednjem vijeku, stvorili uslove za privredni prosperitet. Počev od dvanaestog vijeka međusobni poslovi i poslovi sa gradovima na drugoj obali Jadrana imaju stalan karakter. Trgovačke veze i razvitak privrede stvorili su uslove za dinamičan razvoj gradova, a istovremeno su omogućavale jače i neposrednije veze između gradova i zemalja sa kojima su trgovali. Uz to što su stvorili sopstvenu ekonomsku bazu, aktivan život na moru omogućavao im je da lakše i neposrednije dolaze do zrelih plodova civilizacije i kulture. Ojačali gradovi doživljavaju najveći uspon u privrednom, društvenom i kulturnom razvitku. Donošenjem statuta i drugih akata, po uzoru na italijanske gradove, samostalno regulišu složene odnose u proširenoj komuni. Prvi statut je donio grad Dubrovnik, moćna luka središnjeg dijela istočnog Jadrana, 1272.godine. Početkom četrnaestog vijeka to je učinio Zadar 1305, Split 1312, nakon čega slijedi do kraja XIV vijeka serija statuta u gradovima i ostrvima sjeverno i južno od Dubrovnika - Korčuli,

⁸⁷ *Consolat del mar*, cap. 10; Sve odredbe *Consolat del Mar*, date u gornjem tekstu, navode se prema italijanskom prevodu zbirke u izdanju G. M. Casaregi, *Consolat del Mar*, Lucca 1720; preuzeto od B. Stulli, op. cit. p. 334-336.

⁸⁸ Kako pokazuju istorijski izvori, procedura u pomorskim sporovima u gradovima Italije i Španije u dvanaestom i trinaestom vijeku je, dakle, mnogo ranijeg datuma od *Consolat del mar*, u mnogim pojedinostima ista ili slična. Zeno, *Consuetudini maritime*, Nuovo Digesto italiano, sv. III, Torino 1938, p. 1006.

⁸⁹ O potrebi i značaju arbitražnog sudovanja vidi V. Brajković, op. cit., p. 94-95.

Trogiru, Hvaru, Skradinu, Braču, Šibeniku, Budvi, Baru, Kotoru, Krku, Pagu, Rabu, Rijeci. Svi statuti sadrže norme iz pomorskog prava, doduše uz znatne razlike u brojnosti, no sa velikim sličnostima u rješenjima. Statutarna pomorska pravila su bila u primjeni na istočnom Jadranu sve do 1812. godine⁹⁰. Izuzetak je jedino grad Dubrovnik, srednjovjekovna Ragusa, koji je kao samostalna republika kasnije donio niz zakonodavnih akata kojim se regulisala upravno-pravna materija u trgovačkoj mornarici⁹¹.

Jasno je da su pri kodifikovanju pomorsko-pravnih odredaba komune morale imati u vidu tri izuzetno značajne okolnosti: Prva je vezana za postojanje običajnih pravila u ovoj oblasti (možda ih ni u jednoj oblasti nema koliko u ovoj). Naime, pomorska trgovina i razmjena između gradova iziskivala je da se i prije donošenja statuta donesu pravila po kojima će se odvijati. Pravila su se primjenjivala vjekovima i imala su karakter običajnog prava, koje je kao takvo ušlo u srednjovjekovne statute. Druga važna činjenica je da su se pri stvaranju statutarnih odredbi primorski gradovi u srednjem vijeku imali uzore u već poznatijim redakcijama pomorskog statutarnog prava, prije svega mletačkog. Po uzoru na mletačko pravo rađeni su svi statuti sjeverno od Dubrovnika, dok je uticaj Dubrovnika, naročito u stilizaciji propisa bio u statutima tzv. južne redakcije, kojima pripadaju kotorski i hvarski statut. Inače pravni principi oba uzora, mletačkog i dubrovačkog, su isti⁹². U statutima se redigovalo i ono što je zakonodavac u datom trenutku smatrao nužnim, i to sam i samostalno, što je izraz posebnih lokalnih prilika vremena u kojem se takvo nužno rješenje moralo donijeti.

Postojanje starih običaja, zatim nova, skoro unifikatorska regulativa rađena po uzoru na matična prava u pomorskoj oblasti i neka lokalna statutarna rješenja pomorskih instituta, odrazili su se i na normiranje instituta havarije i njenu primjenu u praksi.

Norme o havariji nijesu brojne. Mali broj statuta gradova i otoka na istočnom Jadranu reguliše, takođe u malobrojnim odredbama, pitanje havarije. Svega dvadesetak članova, u cjelini uzev, svih statuta se direktno odnosi na havariju, dok se posredno u sklopu druge pravne materije može naći nekoliko, i to samo u statutima Splita⁹³, s početka XIV, i Dubrovnika⁹⁴, iz druge polovine XIII vijeka.

⁹⁰ V. Brajković, *Pomorsko pravo*, Zagreb 1950, p. 16-17.

⁹¹ Detaljnije: M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1914/II, br. 10, 11, 12; 1915, br. 5-6. A. Marinović, *Pomorsko-pravni propisi dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik I, Zadar 1962; A. Cvitanić, *Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. XVI, 1979, str. 207-229.

⁹² Up: M. Kostrenčić, *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkog društva u Zagrebu, 1914/II, br. 10, 11, 12; 1915, br. 5-6, str. 445.

⁹³ J. J. Henel, *Statuta et leges civitatis Spalati*, Monumenta historica iuridica Slavorum Meridionalium, vol. II, Statuta et leges, Zagreb 1878; u daljem tekstu Stat. Spal.

⁹⁴ V. Bogišić - K. Jireček, *Liber statutorum civitatis Ragussi compositus anno 1272 cum legibus aetate posteriore insertis atque cum summariis, adnotationibus et scholis a veteribus iuris consultis Ragusinis additis*, Monumenta historica iuridica Slavorum Meridionalium, vol. X, Statuta et leges, Zagreb 1904-u daljem tekstu Stat. Rag.

Havariju osim statuta ova dva grada, regulišu u XIV vijeku statuti Zadra⁹⁵, Kotora⁹⁶, Šibenika⁹⁷, Hvara⁹⁸, Krka⁹⁹, Raba¹⁰⁰, Skradina¹⁰¹, Paga¹⁰². Pravila su u većini statuta sa šturim i nejasnim pravnim formulacijama i bez objašnjenja. Osim toga one su nesistematizovane i razbacane po statutima bez hronološkog i sadržajnog reda. Izuzetak u sadržinskom smislu, kao i u pogledu brojnosti i materijalopravnih pravila o havariji, čine statuti Splita i Dubrovnika, centralnih luka na Jadranu u XIII i XIV vijeku. Splitskom statutu uzor je bio mletački iz 1255. godine, dok je dubrovački, nastao četrdeset godina ranije od splitskog, po svojoj stilskoj originalnosti poznat i korišćen skoro kao i mletački.

Najviše odredbi o havariji sadrži dubrovački statut. Od 67 članova sedme knjige statuta koja je sva posvećena pomorskom pravu, na havariju se direktno odnose tri obimna člana¹⁰³. Havarija je regulisana i jednim članom u osmoj knjizi statuta¹⁰⁴. Posredno se o havariji može saznati i u odredbama koje se odnose na razne trgovačke pomorske ugovore srednjovjekovnog Dubrovnika¹⁰⁵. U splitskom statutu odredbe o pomorstvu uglavnom su skocentrisane u šestoj knjizi. Pet članova te knjige odnose se na pravila o havariji¹⁰⁶. Stoga će se za tumačenje pravila o havariji uglavnom koristiti ova dva statuta kao reprezentativna, dok će se ostali pominjati radi komparacije i upućivanja na međusobne stilske i sadržajne sličnosti i razlike.

4. Statutarna pravila o havariji

Obaveza na zajedničku naknadu putem kontribucije "per avaream", ili "per variam", "per vareom" za sve štete koje se dese brodu i teretu, ili oboma tokom pomorskog putovanja, predviđeno je u pet slučajeva: zbog oluje, zapljene broda i tereta od pirata, gusara ili napada neprijatelja, hapšenja mornara sa broda na stranoj teritoriji, represalija i plaćanja tzv. strine i pedocije. Sudeći po čl. 17

⁹⁵ *Statuta Jadertina cum omnibus ref.*, Venetiis, 1564; u daljem tekstu Stat. Jad..

⁹⁶ *Statuta et leges civitatis Cathari*, Venetiis 1616; u daljem tekstu Stat. Cath.

⁹⁷ *Volumen statutorum, legum et reformationum civitatis Sibenici*, Venetiis, 1608.

⁹⁸ *Statuta et leges civitatis Buduae, civitatis Scardonae, et insula Lesiinae*, Monumenta historica iuridica Slavorum Meridionalium, vol. III, *Statuta et leges, Zagreb 1882-1883*; u daljem tekstu Stat. Les.

⁹⁹ *Statuto della citta di Veglia*, Atti a Memorie della Societa Istriana di archeologia e storia patria, god. II, vol. 1; III, vol. II, Parenzo, 1985-1986; u daljem tekstu Stat. Veg.

¹⁰⁰ *Gli statuti di Arbe*, Archeografo Triestino, ser. II, sv. 23, Trieste, 1901; u daljem tekstu Stat. Arb.

¹⁰¹ *Statuta et leges civitatis Buduae, civitatis Scardonae, et insula Lesiinae*, Monumenta historica iuridica Slavorum Meridionalium, vol. III, *Statuta et leges, Zagreb 1882-1883*; u daljem tekstu Stat. Scard.

¹⁰² *Statuta Communitatis Pagi*, Venetiis, 1637; u daljem tekstu Stat. Pag.

¹⁰³ Stat. Rag, lib. VII, cap. 7, 31, 33.

¹⁰⁴ Stat. Rag, lib. VIII, cap. 64.

¹⁰⁵ Stat. Rag, lib. VII, cap. 2, 16, 17, 19, 20, 21, 29, 53.

¹⁰⁶ Stat. Spal. lib. VI, cap. 46, 7, 51, 17, 68

šeste knjige splitskog statuta pobrojani uzroci nijesu limitirajući za postojanje prava na nadoknadu iz havarije. Prema ovom članu to pravo postoji čak i u slučajevima "quoquo modo ammitterent aliquas res et erit certa eorum ammissio..." . Takvu mogućnost davala je široka sloboda ugovaranja među zainteresovanim strankama u plovidbi u raznim pomorskim trgovačkim udruženjima, a radi osiguranja svih rizika koji se mogu desiti robi i brodu u plovidbi¹⁰⁷. Na širinu primjene norme o havariji, odnosno sa se njome obezbjeđuje generalizacija rizika za sve štete koje se dese na brodu, ili brodu i tovaru ili licima sa broda na stranom kopnu, vrlo je ilustrativan podatak dubrovačkog advokata Gondole dat u Apendixu dubrovačkog statuta u kojemu je povodom komentara člana sedam sedme knjige statuta koji se bavi havarijom navedeno da se ovaj član primjenjuje "za sve slučajeve štete na zemlji i moru učinjene", pozivajući se pritom na presudu donijetu 7. 06. 1497. godine¹⁰⁸. Stoga se, s pravom, tvrdi da se kontribucija davala iz svih mogućih razloga oštećenja broda i broskog tereta, pa bilo to izazvano slučajem, višom silom ili svjesnom akcijom patrona u cilju sprječavanja većeg zla¹⁰⁹. Pravilo je bilo u širokoj primjeni i kao pomorski običaj ušlo je u statutarna prava ("tale damni vadat per variam secundum consuetudinem hactenus observatam")¹¹⁰.

1. Zbog oluje na moru statuti priznaju zajedničku havariju u dva slučaja; prvi koji nastaje usljed okolnost "quod Deus advertat" i drugi koji je posljedica nevremena "per fortunam temporis".

Prvi slučaj dovodi do posredne štete, tzv. pomorskog iactusa, kada se namjerno izbaci roba ili teret sa broda u more kako bi se brod olakšao i spriječila veća šteta, odnosno spasio preostali dio tereta i brod. U dubrovačkom statutu akcenat je na spašavanju broda. U članu 7. st. 1 sedme knjige navodi se da se oštećenom šteta naknađuje zajednički "in communi navis" ako "dampnum alicui navi vel ligno advenerit, quod Deus advertat.."), dok se u splitskom precizira da se naknada odnosi na teret koji je izbačen (".. mercibus, quae extrahentur propter aleuiationem) i štetu koja je nastala brodu nastala ("communiter satisfaciatur in communi auere nauis")¹¹¹. Isto pravilo je navedeno u krčkom statutu¹¹².

Odluku o izbacivanju tereta sa broda donosi većina onih koji su na brodu. Ako bez volje patrona odnosno zapovjednika broda i većine svih interesenata na brodu roba bude izbačena, onda šteta neće biti zajednička već će pogoditi onoga ko je stvari bacio u more, po principu "damnum sentit domini"¹¹³. Obaveza na

¹⁰⁷ O raznim udruženjima u srednjem vijeku detaljnije kod: J. Danilović, *O ugovoru "collegantia" u dubrovačkom pravu u periodu mletačke vlasti*, Zbornik Filozofskog fakulteta 11/1 (Spomenica Jorja Tadića), Beograd 1970

¹⁰⁸ Stat. Rag, Apendix, str. 389. ("Statuimus hoc extenditur ad omnes casus damnorum tam terra quam mari factorum declaratur in sententia lata 1497, die 7. junii")

¹⁰⁹ A. Cvitanić, *Statutarno uređenje splitske komune po Statutu iz 1312. godine*, p. 178.

¹¹⁰ Stat. Spal. Lib. VI, cap. 46; Stat. Vegl, lib III, cap. 17.

¹¹¹ Statuta Spal., lib. VI, cap. 67

¹¹² Stat. Vegl, lib. III, cap. 17.

¹¹³ Stat. Rag. lib. VII, cap. 58, De hiis qui proxiciunt aliquid de navi in mari.

postizanje takve saglasnosti propisana je, osim u dubrovačkom i u kotórskom statutu (“de voluntate maioris partis pro utilitate ligni illud”), u kojemu se, za razliku od dubrovačkog, ne navode posljedice do kojih će doći u slučaju da saglasnosti nema, a roba je izbačena sa broda¹¹⁴. Statuti sjeverne redakcije ne navode potrebu postizanja saglasnosti svih ili većine na brodu oko iactusa, ali je jasno da je ona primjenjivana i da je bila pomorski običaj¹¹⁵.

Nadoknađuje se sva šteta koja je nastala na brodu odnosno brodskom trupu i brodskoj opremi u cjelosti (correda)¹¹⁶. Ako bi se oštećena brodska oprema mogla popraviti, bilo je u Dubrovniku propisano da će se u tom slučaju nadoknađivati iz havarije “quanta videbitur minus valere” tj. onoliko koliko je nakon popravke bila umanjena vrijednost stvari¹¹⁷.

Neposredna šteta zbog oluje “fortunam temporis tempestatem” podrazumijeva sve slučajeve štete koje zbog nevremena nastanu na brodu zbog ulaska vode u trup broda (violatur aqua, ita quod aqua intrat lembum) ili šteta koje usljed ulaska vode u brod budu nastale na natovarenoj robi (damnum quod eveniat in rebus et mercimonijs existentibus in dicto lembo)¹¹⁸. Isto predviđaju statuti Raba, Zadra i Krka¹¹⁹, dok se dubrovački ograničava samo na naznaku da se primjenjuje avarea za damnum na brodu usljed “fortuna temporis allerebaretur”. Šteta koja se desi na teretu nije pomenuta¹²⁰.

Vlasniku oštećene robe se naknađuje šteta “inter patronum et mercatores pro nata parte”. Procjenu štete i udjela u njoj daju “rectori ..et suae curiae commodius videbitur expedire”¹²¹. Osnovu havarije čine vrijednost neoštećene stvari, broda i brodske opreme, umanjene za jednu trećinu brodske

¹¹⁴ Stat. Cath, cap. 389.

¹¹⁵ Up; M. Kostrenčić, op. cit, p. 258.

¹¹⁶ Stat. Rag. lib. VII, cap. 7, De damnis que eveniunt navibus in arboribus et antendis “(1) Si aliquod dampnum alieni navis vel lignoadvenerit, quod Deus advertat, de arboribus, antendis, velis, ancoris, temonibus, barca vel de quodlibet alio coredo...”). Stat. Spal. lib. VI, cap. 51 “Item statutum et ordinatum est, quod si propter tempestatem temporis contingerit quod aliquod damnum euenerit alicui lembo in temonibus, ancoris, arbore, uel alijis coredis...”).

¹¹⁷ Stat. Rag. lib. VII, cap. 7, De damnis que eveniunt navibus in arboribus et antendis, st. 2.

¹¹⁸ Stat. Spal. lib VI, cap. 46 “Item statutum et ordinatum est, quod si aliquod lembum fuerit sanum et stagnum, quando separat se de Spalato uel alio loco et postea uiolatur aqua, ita quod aqua intrat lembum propter fortunam, uel tempestatem maris, uel per alium modum, ita quod damnum aliquod eueniat in rebus et mercimonijs existentibus in ipso lembo, tunc tale damnum uadat per uariam secundum consuetudinem hactenus obseruatam.”

¹¹⁹ Stat. Jad, lib. IV, cap. 75; Stat. Vegl, cap. 287; Stat. Arb, lib. III, cap. 26

¹²⁰ Stat. Rag, lib. VII, cap. 7, st. 3 “Si vero adveniret quod navis per fortunam temporis aliebaretur, vel dampnum aliquod haberet per cursarios, totum dampnum debeat restitueri per vaream de habere invento in ipsa nave, et eciam de ipsa nave, apreciandoeam tercius minus”.

¹²¹ Stat. Spal., knj. VI, cap. 51 “Item statutum et ordinatum est, quod si propter tempestatem temporis contingerit quod aliquo od damnum euenerit alicui lembo in temonibus, ancoris, arbore, uel alijis coredis, quod ad emendacionem dicti damni marinarij, qui non haberent mercaciones in dicti lembo, non teneantur, sed de dicto damno fiat contributio inter patronum et mercatores pro rata parte, prout reactori Spalati et suae curiae commodius uidebitur expedire.”

vrijednosti¹²². Umanjenje vrijednosti moralo je biti izvršeno prije obračuna štete nastale havarijom u korist brodovlasnika, jer je brod imao veću vrijednost je trpio veće rizike u plovidbi nego utovar¹²³. U slučaju brodoloma, brodovlasnik nije mogao iskoristiti ostatke svoga broda, dok se od spasene robe mogla izvući korist. U splitskim odredbama o havariji, a vjerovatno je tako bilo i u praksi svih statuta sjeverne reakcije, roba i brod imaju jednak tretman, dok se u dubrovačkom statutu i statutima južne redakcije potencira važnost broda. Ni splitski statut, kao ni drugi statuti iste grupe, ne pominje umanjenje vrijednosti broda u obračun havarije, upravo sa razloga što ga ne želi isticati posebno¹²⁴.

2. Pitanje zajedničke havarije u slučaju napada i zarobljavanja broda ili tereta od pirata, gusara ili neprijatelja regulisano je u statutima Dubrovnika, Splita, Hvara i Skradina. Propisano je da se šteta do koje dođe na brodu (suam navem et barcham, alicui lignorum)¹²⁵, na robi koja je natovarena na brodu (sive alicuius rei)¹²⁶, na robi koja se ima na dobit(aliquibus ad patrem lucri)¹²⁷, ili bilo koja šteta koja se desi bilo stvari na brodu ili koja se na bilo koji način izgube sa broda (et ipsi euntes et reduentes de viagio fuissent et essent derobati vel quoquo modo ammitterant aliquas res et erit certa eorum ammissio sine derobato) od gusara, pirata ili neprijatelja, mora zajednički nadoknaditi (habeat

¹²² Stat. Rag. lib. VII, cap. 7, De damnis que eveniunt navibus in arboribus et antendis, st. 1. ("... restitucio dampni fiat de comuni habere navis, et eciam de ipsi nave, apreciando dictam navim vel lignum, et prohiendo ipsam tercium minus"); st. 3 ("...dampnum debeat restitueri per vaream de habere invento in ipsa nave, et eciam de ipsa nave, apreciandoeam tercium minus...").

¹²³ V. Brajković, *Etude historique sur le droit maritime prive du littoral Yugoslave*, Marseille 1933, p. 187-195.

¹²⁴ Stat. Stat. Spal., lib. VI, cap. 46; Stat. Jad, lib. IV, cap. 75; Stat. Vegl, lib. I, cap. 287; Stat. Arb, lib. III, cap. 26; A. Cvitanić smatra da je pravilo o umanjenju vrijednosti broda za jednu trećinu bilo u primjeni bez obzira što nije zapisano. A. Cvitanić, op. cit, p. 258; Up; M. Kostrenčić, op. cit. p. 452.

¹²⁵ Stat. Rag. Lib VII, cap. 33, De navibus captis a cursariis, "(1) Si naves vel lignum caperetur a cursariis, vel pignoreretur ab aliquo, vel per forcium a dominatore aliquo teneretur, et aliquis Raguseus sine voluntatem patroni illius navis vel ligni recuperaret eam, patronus ligni possit et debeat eam vel eum recipere sine aliquo precio. Et ille qui pactasset lignum pro recuperacione perdat precium quod pro ea solvisset, et patronus ligni possit eum accipere, ubicumque eum invenerit. (2) Et si ille qui ipsum lignum recuperaverit extra Ragusium in quonuncque loco, patrono ligni sine questione reddere nolet, quod ipse illud in ragusium salvum cum omnibus viagiisque dictum lignum fecerit, postquam patronus petierit. Illi qui ipsum recuperaverit reddere teneatur." Slično: Stat. Les, lib. V, cap. 2 ("... quod si aliquod damnnum alicui navilio sive ligno evenerit, quod deus avertat, de arboribus... alio corede, fieri debeat de communi siue de mercatione et navilio sive ligno... et projiceret extra propter fortunam temporis, vel alleviaret, vel per piratas, vel per cursarum esset acceptum, similiter vadat per avariam"); Stat. Scrad., cap. 24 ("... quod si aliquis dederit suam navem vel barcham... fuissent derobati, vel quocunque modo amissere..., omnis comuniter cum domino navis vel barce habeant dampnum comune, et teneatur inquirere de rebus amissis comuniter...")

¹²⁶ Stat. Spal, lib. VI, cap. 17.

¹²⁷ Stat. Spal. lib. VI, cap. 17, 68.

damnum commune et teneatur damnum communiter)¹²⁸. Odgovara se za sve štete i za sve izdatke koji su se imali zbog tih stvari.¹²⁹ Odgovara se svim stvarima koje su sačuvane i brodom, umanjanim za jednu trećinu njegove vrijednosti (emendetur avaream de toto avere, apreciando ipsa ligna tercium minus)¹³⁰. Odgovaraju svi na brodu, vlasnik tj. patron broda i trgovci na brodu. U splitskom statutu se navodi da, osim njih, odgovaraju i mornari sa svojim slobodnim teretom (pro sua parte respondere debeat)¹³¹.

Navedena pravila važila su i za slučaj napada pirata na konvoj brodova, brodova u tzv. conservi. Ovakav slučaj je predviđen u dubrovačkom statutu u odredbi De navigijs euntibus in conserva iz 1311. godine. Rješenje se smatra specifičnošću dubrovačkog prava, budući da je ne predviđa nijedan grad na istočnojadranskoj obali¹³². Putovanja više brodova zajedno, u conservi, bilo je uobičajeno u to vrijeme zbog nesigurnosti plovidbe i lakše odbrane od napada neprijatelja ili pirata. U Dubrovniku se na takvo putovanje brodova u konvoju moglo ići samo po nalogu kneza i Malog vijeća koji su imenovali kapetana svih brodova kao vrhovnog zapovjednika conserve. Ako bi jedan od brodova u conservi bio napadnut bio oštećen brod ili roba, čitav bi konvoj brodova i roba na njima, a ne samo sa napadnutog broda, učestvovali u zajedničkoj havariji. Princip je isti kao i u prethodnom slučaju; brodovi u konvoju su u havarijsku masu ulazili sa dvije trećine svoje vrijednosti¹³³. U primjeni ove odredbe, uprkos ponuđenim izuzetnim rješenjima pitanja rizika, bilo je odstupanja¹³⁴.

Ovim pitanjem bavio se skradinski statut. Međutim pitanja rizika u takvom putovanju riješeno je potpuno drugačije nego u dubrovačkom statutu. Članom 27. tog statuta propisano je da nema zajedničke odgovornosti iz havarije kod

¹²⁸ Stat. Spal. lib. VI, cap. 17 "...omnes communiter cum domino naus uel barcae habeant damnum commune et teneatur inquirere derobationem uel damnum communiter..."; Slično imamo i po cap. 68 "...quod si aliquod lembum deroberetur per malos homines quod illud damnum satisfiat et emendetur communiter et in communi auere ipsius lembi. Et si per aliquod tempus illud damnum postea emendaretur, quilibet eorum debeat habere pro emendatione pro rata parte secundum quot habuit et recepit de dicto damno."

¹²⁹ Stat. Spal, lib. VI, cap. 17 ("...poterint inuenire tam de rebus certis ammissis et derobatis, quam de expensis ea occasione factis, communiter omnes damnum habeant, ut dictum est; et tam dominus naus uel barcae, quam marinarij quilibet pro sua parte respondere...").

¹³⁰ Stat. Rag, lib. VIII, cap. 64. De navigijs euntibus in conserva, 17. VII .1311. anno, "Nos... ad sonum campanarum in plathea, ut est moris est, congregata, statuimus et firmamus: quod omnia ligna et naves que de cetero per d. comitem, qui est et qui per tempora erit, et suum consilium mittentur, et ponentur in conserva et sub ordine capitanei ad eundem ad aliquas partes, debeant esse sub tali ordine, quod si aliquod dampnum per corsarios eveniret in dictis lignis sub aliquo eorum, quod totum illud dampnum emendetur per avaream de toto avere dictorum lignorum et de ipsis lignis, apreciando ipsa ligna tertium minus".

¹³¹ Stat. Spal, lib. VI, cap. 17.

¹³² Up. A. Marinović, op. cit. p. 450.

¹³³ Stat. Rag, lib. VIII, cap. 64.

¹³⁴ 17. VIII 1346. godine Vijeće umoljenih donosi odluku da "od Venecije do Colunata barka sa četiri kondure može ploviti a da nije u conservi, ali uz sopstveni rizik za barku i kondure i za robe koje su na njima" (Monumenta Ragusina, Zagreb 1882, I, I., p. 46).

putovanja u conservi. Odgovornost iz havarije predviđena je samo za slučaj oluje odnosno više sile¹³⁵.

Conserve pominje i poznata pomorska zbirka *Consolat del mar* u čl.48 i 244. Pitanje havarije prema ovoj zbirci je stvar dogovora patrona brodova koji zajedno putuju. Odgovornost za zajedničku havariju nije bila obavezna ali se je mogla ugovoriti, u kojem je slučaju morala biti strogo poštovana¹³⁶.

Uprkos ovakvoj šarolikosti rješenja, ipak se čini da je ovo pravilo poštovano u to vrijeme. Čak bi se možda moglo govoriti o njegovoj vrlo čestoj upotrebi u Dubrovniku i okolnim gradovima. Primjera radi, u Kotoru je u XIV vijeku ovo pravilo iz pomorskog prešlo u suvozemni saobraćaj¹³⁷. Tako se u odredbi De turmis ciuium arobati kotorskog statuta ustanovljava pravilo po kome je čitava turma-konvoj u suvozemnom transportu - odgovarala per avariam za sve štete koje pretrpi roba jednog trgovca na putu u slučaju napada i drugih nezgoda koje bi imala na putu¹³⁸.

3. Ako brod doplovi u neko mjesto van matične gradske jurisdikcije (locum ubi non esset civitas) i patron broda ili starješina moreplovaca bude poslao nekog od mornara na kopno i taj bude zarobljen, šteta nanijeta time se zajednički nadoknađivala in communitate navis vel ligni, tj. iz zajedničkih dobara svih koji su zainteresovani za ishod pomorskog puta, računajući tu i brod. Osnovicu za obračun zajedničke havarije čine uz brod i svi ljudi koji su na brodu¹³. V. Brajković je raspravljaajući o ovom osnovu havarije odlično primijetio distinkciju koju je dubrovački zakonodavac napravio po pitanju osnova za obračun havarije kod raznih uzroka njenog nastanka. Tako se u slučaju nezgode "habentum inventum in mare", regulisanom članom sedam, sedme knjige statuta, ističe u prvi plan učešće broda, dok se u ovoj odredbi naglašava postojanje comunitas, pri čemu se prvenstveno misli na lica koja su vlasnici broda i dobara na brodu¹⁴⁰. Razlika je terminološke i sadržajne prirode, iako je u osnovi i jednog i drugog isti princip - zajednička odgovornost svih.

¹³⁵ Stat. Scar. cap. XXVII ("...vel aliquod dampnum acciderit occasione ex predictae conserve domino navis, ipsi, qui cum ipsa nave fuerint non teneatur in aliquo respondere"). Up: M. Kostrenčić, op. cit. p. 1002; Brajković, op. cit. p. 193.

¹³⁶ Pardessus, op. cit. V, p. 86. Up: M. Kostrenčić, op. cit. p. 1 002.

¹³⁷ O diskutabilnom pitanju da li je avarija prvobitno regulisana kao institut pomorskog ili suvozemnog prava detaljno kod: A. Dabinović, *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1963/11, p. 19-31.

¹³⁸ Stat. Cath. cap. 368 ("tota turma eidem solvere teneatur per avariam"); Up: A. Marinović, op. cit. p. 451, napomena 188.

¹³⁹ Stat. Rag. Lib. VII, cap. 31 De marinariis captis "(1) Si aliqua navis vel lignum in aliquem portum ierit vel alium locum ubi non esse civitas, et aliquis de marinariis vel conductis iret in terram non pro servicio navis vel ligni, et caperetur ab aliquo, dampnum quos sibi evenerit sit in fortuna eius; et similiter intelligatur de mercatore et qualibet alia persona. (2) Si vero marinarius aliquis iret in terram de voluntate patronivel nauclerii, et sibi dampnum aliquod acciderit, ipsam dampnum restitui debeat de communitate navis vel ligni. (3) Et si mercator iret in terram pro utilitate mense sue vel aliarum et dampnum reciperet, ipsum dampnum restitui debeat per suam mansam, vel per alios pro quibus iret".

Ukoliko je mornar otišao na kopno sa razloga koji se ne tretiraju kao potrebe "pro servicio navis vel ligni", već je to učinio po sopstvenoj volji i bio zatvoren, nema osnova za postojanje zajedničke odgovornosti svih na brodu. Za štetu iz takvih svojih postupaka morali su sami snositi odgovornost. Ona je po članu 31. st. 1. sedme knjige dubrovačkog statuta označavana kao šteta koju mornar "evenerit in sit in fortuna ejus". U trećem stavu istog člana reguliše se pitanje nadoknade štete prilikom zarobljavanja trgovaca na kopnu do kojeg je došlo kada trgovac ide na kopno za svoje potrebe i potrebe drugih trgovaca. U tom slučaju je odgovarala zajednica trgovaca (ipsum dampnum restitui debeat per suam mensam, vel per alios pro quibus iret). Ova rješenja je komentarisao V. Brajković i ispravno zaključio da su dva različita rješenja zakonodavca po pitanju odgovornosti trgovca i mornara sasvim opravdana (cette distinction est bien comprehensible). Mornar koji je išao na kopno po volji patrona štetu je pretrpio radi drugih, dok je suprotan slučaj kada se radi o trgovcu. Zakon pretpostavlja da je išao za interes drugih trgovaca¹⁴¹.

4. Zajednička havarija postojala je i u slučaju represalija¹⁴², uobičajenog sredstva naplate potraživanja u srednjem vijeku. Represalije su omogućavale da se za dug nekog građanina prema strancu ima da smatra dužnikom bilo koji građanin toga grada ili čak i opština u cjelini - kao *communitas*¹⁴³.

Proceduru sprovođenja represalija, usmjerenih protiv imovine i ličnosti dužnika ili bilo kojeg njegovog sugrađanina, najpotpunije je objašnjena u splitskom i kotorskom statutu¹⁴⁴. Obavljaju je opštinski činovnici u tri faze, svaka u trajanju od petnaest dana. Prva, u kojoj se traži pismenim putem i ličnom dostavom pisma od strane poslanika izvršenje obaveze; druga, u kojoj se čeka povratak poslanika i istek roka od petnaest dana za ispunjenje obaveze, koji se po istoj proceduri može ponoviti još jedanput. Nakon isteka svih rokova, a u slučaju neisplate duga, trojica sudija i šest članova Vijeća ustanovljavaju uvođenje represalija koje su mogle da budu usmjerene protiv lica, protiv stvari ili i protiv lica i imovine¹⁴⁵. Niz isprava u notarskim knjigama potvrđuju njihovu čestu

¹⁴⁰ "Il fait une distinction entre le "habere inventum in mare" et le navire meme; mais le mot "communitas" signifie l'un et l'autre visant surtoit les sujets proprietaries de ces biens"; V. Brajković, op. cit. p. 188.

¹⁴¹ V. Brajković, op. cit. p. 189.

¹⁴² Detaljnije o represalijama u srednjovjekovnim jadranskim gradovima kod: J. Danilović, *Represalije u dubrovačkom pravu XII i XIII vijeka*, Zbornik Pravnog fakulteta u Novom Sadu, VI/1972, p. 275-295; Vidi i A. Cvitanić, op. cit. p. 311; N. Bogojević-Glušćević, *Iz pravne prošlosti Kotora*, Podgorica 1999, p. 154-159.

¹⁴³ Stat. Cath, cap. 396, De ciue nostro pignorato extra ciuitatem nostram, 1316 ("ut si aliquis noster ciuis fuerit pignoratus extra ciuitatem nostram ab aliquo, qui non esset sub dominatione nostri Regis, pro occasione alicuius nostri ciuis, volumus..."); Stat. Cath, cap. 395. De pignoribus datis super nostra ciuitate ("...legitime probaretur Communitas teneatur praecipere illi...").

¹⁴⁴ Stat. Cath, cap. 395; 396; Stat. Spal. lib. VI, cap. 6; 7.

¹⁴⁵ Stat. Spal. lib. VI, cap. 6; 7.

upotrebu¹⁴, što je dovodilo do prekida trgovinskih odnosa između gradova, naročito u XV vijeku¹⁴⁷. Sa tog razloga sasvim je shvatljivo što se u statutima nalazi odredba koja predviđa zajedničku naknadu štete u slučaju represalija odnosno štete u slučaju zatvaranja osobe sa broda radi naplate stranog tuđeg duga.

Hvarski i dubrovački statut na stilski i sadržajno isti način regulišu slučajeve u kojima postoji pravo na havariju kod postojanja represalija. Prema odredbi *De eo qui capitur occasione pignorum dubrovačkog statuta*, naknada štete havarijom postoji onda kada trgovac, mornar ili druga osoba sa broda (*aliquis mercator, vel marinarius vel aliqua persona ipsius navi vel ligni*) imaju štetu zbog toga što su u drugom gradu uhapšeni za dug nekog svog sugrađanina, ili im je uzapćena lađa da bi platili nečiji dug i tako se oslobodili represalija. Oštećena osoba bi bila integralno oštećena od *communitas navi vel ligni* i to samo za slučaj da je ta osoba odgovarala za drugoga. Ako je uhapšena osoba bila lično odgovorna za dug onda nema havarije, jer je posve jasno (*clare facto*) da je to što je platila učinila "pro suo debito"¹⁴⁸. Pravi dužnik iz represalijom naplaćenog potraživanja bio je, kako slijedi iz jedne izuzetno opširne odredbe kotorskog statuta, obavezan po specijalnom postupku vratiti isplaćeno, kao i sve izdatke koja je zajednica imala zbog naplate potraživanja lično i zaplenom stvari (*soluat expensas illi occassionati*) i štetu (*omne damnum*) koja je iz toga nastala¹⁴⁹.

5. Prema članu 56. Sedme knjige dubrovačkog statuta iz havarije se kompenziraju troškovi plaćanja "strine" i "pedocije" osobama na brodu koje su taj izdatak imale. Odluku o davanju strine i pedocije donosi većina prisutnih na brodu¹⁵⁰. Ovu obavezu plaćanja iz zajedničke havarije regulisao je i hvarski statut¹⁵¹. U Kotorskom statutu pominje se "strina de vino aut aut de aliqua alia re quam dederit turma caravanus in viagio"¹⁵².

¹⁴⁶ T. Smičiklas, *Codex Diplomaticus Regni Croatiae, Dalmatae et Slavoniae*, I-XV, Zagreb 1904-1934, lib. IV, doc. 267, 283, 472, 496; lib. VIII, doc. 101; S. Ljubić, *Listine o odnošijah između južnoga Slovenstva i Mletačke republike*, Monumenta historico iuridica, vol. I-X, Zagreb 1869-1891, cap. CXVI, 89; CLXIX, 119; CCXXXVIII, 146. i niz drugih. Up: M. Kostrenčić, op. cit. p. 1005.

¹⁴⁷ Detaljno uz komentar kod N. Bogojević-Gluščević, op. cit, p. 155 i dalje.

¹⁴⁸ Stat. Les., lib. V, cap. 6; Stat. Rag, lib. VII, cap. 32. ("Si navis vel lignum iret ad aliquam ciuitatem que haberet pignora super homines ragussi, et...persona ipsius vel ligni caperetur pro ipsa pignora, et dampnum quod ibidem haberet, ipsam damnum restitui debeat per communitate in navis vel ligni, saluo si dictus mercator, marinariis et alia persona captus esset pro suo proprio debito clare facto").

¹⁴⁹ Stat. Cath, cap. 395 ("...Quod si...illi quibus data fuerint pignora, aliquem ciuem nostrum caperent, vel pignorarent, ille cuius noster per quem fuerint data pignora, teneatur illi capito, vel pignorato soluere, et emendare omne damnum, et omnes expensas quod si quas inde habuerit, quantum ipse captus, vel pignoratus iurauerit habuisse").

¹⁵⁰ Stat. Rag. lib. VII, cap. 56 ("Volumus quod si aliqua navis vel lignum, in quo... dederit aliquid alicui pro strina vel pro pedocia, et aliquid aliud de voluntate majoris partis illorum qui sunt in ipsa nave vel ligno, pro salute ligni vel navis, et de suo habere quod est in ipso ligno, quod illud debeat restitui et paccari de toto habere quod est in ipso per vaream").

¹⁵¹ Stat. Les. lib. V, cap. 10

¹⁵² Stat. Cath, cap. 365.

Strina je dažbina koju je trgovački brod (naves vel lignum, in quo essent mercatores) plaćao ratnom ili uopšte naoružanom brodu prilikom susreta na putu. To je iskvareni naziv od latinske riječi "strena", što znači prigodan dar¹⁵³. Gundulić u *Rječniku dubrovačkog statuta* tumači strinu kao obavezu koju daje brod za vrijeme prolaska gradskom lukom u vrijeme praznika¹⁵⁴. Malobrojnost odredbi upućuje da je ona bila u praksi odomaćena sa uhodanim pravilima upotrebe i novčanog iznosa. Izvori potvrđuju da je korišćena na jadranskim prostorima od davnina¹⁵⁵. Stanovnici ostrva Krka plaćali su strenu Mlečanima još 1133. godine¹⁵⁶. Bila je do te mjere raširena u upotrebi da je korišćena i za suvozemnu trgovinu¹⁵⁷.

Obavezu na plaćanje "strene" reguliše i Consolat de mar u pravilu 185¹⁵⁸. "Strena" je plaćanje (estrena de refrecament) koje se daje pri susretu trgovačkog broda sa naoružanim prijateljskim brodom. Nadoknađivala se iz havarije. Pri susretu sa naoružanim neprijateljskim brodom patron trgovačkog broda ugovara otkupninu koja se dijelila između prisutnih na brodu (per suoi e per liura) i naknađivala se takođe havarijom¹⁵⁹. Pominje je i venecijanski statut u staroj (član 81) i novoj varijanti (član 78, De strina navium et pedotis)¹⁶⁰.

Karakter ovog davanja nije posve jasan. M. Kostrenčić smatra da nije bila otkupnina jer se davala "pro salute ligni vel navis"... kako je navedeno u članu 56. sedme knjige dubrovačkog statuta.¹⁶¹ A. Marinović, posmatrajući ovaj institut šire, u sklopu i drugih odredbi statuta, a naročito na članove 26 i 30 druge knjige statuta navodi da je ovo plaćanje postojalo kada su u pitanju i prijateljski i neprijateljski brodovi i da se u tadašnjem Dubrovniku zaista ne može smatrati otkupninom, već samo njezinim simbolom. Ona je samo relikv nekadašnje otkupnine za brod¹⁶². Vjerovatno je da je zbog nesigurnih prilika koje su važile u Sredozemlju i u istočnim jadranskim vodama "strina" imala vrlo često karakter otkupnine, da je davana kao plaćanje prvjenstveno neprijateljskim brodovima za korist i spas broda. U pravu je A. Marinović kada tvrdi da je u praksi ovo plaćanje uvijek postojalo pri susretu naoružanih brodova¹⁶³.

¹⁵³ A. Marinović, op. cit. p. 450.

¹⁵⁴ Stat. Rag. Apendix, *Index nominum et verborum*, p. 452.

¹⁵⁵ Ljubić, op. cit. I, 61; *Monumento historico iuridica*, lib. III, 213.

¹⁵⁶ Smičiklas, Codex II, 42.

¹⁵⁷ Stat. Cath. cap. 366, De strina turme; Detaljnije: A. Dabinović, *Da li ima tragova prdrimskog prava u pomorskim spomenicima Sredozemlja?*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1962/10, p. 7-24; *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1963/11, p. 19-31. Puno primjera njenog plaćanja vidi u izvorima u nap. br. 188 kod A. Marinović, op. cit. str. 451.

¹⁵⁸ Pardessus, op. cit. II, p. 209.; Kostrenčić, *Pomorsko pravo*, op. cit. p. 1003, nap. br. 64.

¹⁵⁹ Pardessus, op. cit. II, p. 209; Up: M. Kostrenčić, op. cit. p. 1003.

¹⁶⁰ Pardessus, op. cit. II, p. 209.; Kostrenčić, *Pomorsko pravo*, op. cit. p. 1003.

¹⁶¹ M. Kostrenčić, op. cit. p. 1004.

¹⁶² A. Marinović, op. cit. p. 451.

¹⁶³ A. Marinović, op. cit. p. 452.

“Pedocia” je trošak koji se plaćao kod ulaska i izlaska broda iz strane luke i kretanja broda na opasnim i nesigurnim mjestima. Daje se, kako odredbe objašnjavaju, “pro utilitate ligni”.¹⁶⁴ U Apendixu dubrovačkog statuta objašnjena je kao davanje za trgovački brod (solutio mercedis pro nave conducenda per mare viduosum) prilikom prolaza na nepristupačnom mjestu, neka vrsta takse za prolaz.¹⁶⁵ Regulisana je u dubrovačkom statutu zajedno sa institutom “strine” i podliježe istim pravilima¹⁶⁶. Odluku o njenom davanju daje većina prisutnih na brodu (voluntate majoris partis illorum qui sunt in ipsa nave vel ligno), a oštećenom se šteta naknađuje zajednički iz havarije¹⁶⁷. Na istom principu počiva pravilo za pedociju propisano u odredbi De strina nauium, et pedotis kotorskog statuta (“..pedocia, de voluntate maioris partis pro utilitate ligni illud diuidatur per auariam”), koja ima samo sitne tekstualne razlike u odnosu na izvornu normu dubrovačkog statuta.¹⁶⁸

5. Izmjene u regulativi havarije u XV vijeku

Izuzetno velik broj statutom predviđenih mogućnosti primjene prava na kontribuciju iz havarije u XIII i XIV vijeku, najuočljivije u dubrovačkom i splitskom pravu, počinje se početkom XV vijeka ograničavati. Na to je uticalo više faktora: izmijenjene ekonomske i političke prilike u Sredozemnom i Jadranskom basenu, dominacija Venecije pod čiju vlast, u kratkom vremenskom razmaku i uz neznatne prekide, dolaze svi gradovi istočnog Jadrana, izuzev Dubrovnika, zloupotrebe u primjeni pravila o havariji koje su kočile svakodnevni promet i promjene u ekonomskoj poziciji učesnika u plovidbi.

Prije svega institut havarije gubi na stvarnom značaju jer se iz osnova mijenja njen prvobitni srednjovjekovni koncept. Nastale kao rezultat nastojanja da se u nesigurnom prometu rizik prebaci na širi krug učesnika u plovidbi, norme o havariji su, kako je već rečeno, omogućile međusobno osiguranje svih zainteresovanih za pomorski poduhvat. Potreba za tim mehanizmom obezbjeđenja postepeno ustupa mjesto ugovornom pomorskom osiguranju kao sigurnijem i znatno elastičnijem sredstvu. U novim prilikama razvijenog trgovačkog kapitala, učesnici pomorskog poduhvata su sa ugovorenim pomorskim osiguranjem rasterećeni od rizika putovanja, a vlasnici kapitala u prilici da ulože novac bez izlaganja neugodnostima plovidbe. Već krajem XIV vijeka se u Dubrovniku zaključuju prvi ugovori takve vrste¹⁶⁹, a u XV vijeku to je uobičajena praksa.

¹⁶⁴ Stat. Cath. cap. 379, De strina nauium et pedotis (“Volumus quos si aqua navis, lignum vel barchosium, gondola vel barcha, aut zola ubi essent mercatores, aliquid dederit pro strina, vel pedocia, de voluntate maioris partis pro utilitate ligni illud diuidatur per auariam”).

¹⁶⁵ Stat. Rag. Apendix, Index nominorum et rerum, p. 446.

¹⁶⁶ Stat. Rag. lib. VII, cap. 56.

¹⁶⁷ Stat. Rag. lib. VII, cap. 56 (“... et aliquid aliud de voluntate maioris partis illorum qui sunt in ipsa nave vel ligno, pro salute ligni vel navis, et de suo habere quod est in ipso ligno, quod illud debeat restitui et paccari de toto habere quod est in ipso per vaream”).

¹⁶⁸ Stat. Cath. cap. 379. De strina nauium, et pedocia; vidi nap. br. 165.

¹⁶⁹ Detaljnije: A. Marinović, op. cit, p. 452 i dalje.

Uz pojavu pomorskog osiguranja, veoma su uticale na modifikovanje regula o havariji promjene u ekonomskoj poziciji učesnika u pomorskom poduhvatu. One su, po sasvim opravdanom mišljenju V. Brajkovića, bile jedan od odlučujućih razloga za izmjenu pravila o havariji. U vremenu u kome se brod i utovar u zajednici nijesu razlikovali, zajedničke štete su mogle biti lako podonošene. Poletom u razvoju brodogradnje do kojeg dolazi naročito u drugoj polovini XIV vijeka, brod dobija na svojoj ekonomskoj vrijednosti. Povećanjem vrijednosti broda i važnosti investirane robe javlja se potreba da se odvoje interesi brodarka i trgovaca. Odvajanjem interesa robe i interesa broda, brodar je imao potrebu da ograniči slučajeve gdje će svojom povećanom vrijednošću odgovarati za naknadu sve štete¹⁷⁰. Zato što je postojeća regulativa određivala drugačije, teško su se mogli u izmijenjenim okolnostima uskladiti interesi svih na pravedan način. Stoga je i bilo zloupotreba u primjeni pravila o havariji, obično od strane patrona, što je svakako kočilo svakodnevni promet¹⁷¹.

Usljed promijenjenih okolnosti neminovno dolazi do promjena u regulativi havarije u mletačkom statutu i statutima svih drugih jadranskih gradova. Venecija je 1428. godine ukinula sve ranije slučajeve postojanja havarije, osim pomorskog *iactusa* i zapljene broda i tereta od gusara. Donošenje ovog zakona je, prema navodima u motivaciji odredbe, koju je doslovce preuzeo statut ostrva Krka¹⁷², u tome što se institut havarije zloupotrebljavao od svih, a najčešće od patrona, koji su u osnov havarije unosili sve moguće štete i terete, te da je stoga nužno i korisno modifikovati i ograničiti slučajeve takve havarije ("modificare et limitare dictas vareas sic")¹⁷³.

S obzirom na trgovačku i političku zavisnost istočnojadranskih gradova od Venecije počev od kraja XIV i prvih decenija XV vijeka, jasno je da su osim Krka i svi drugi gradovi i ostrva pod njenom vlašću redom preuzimali novine iz venecijanskog zakonodavstva.¹⁷⁴ Izuzetak čini Dubrovnik kod kojeg su se norme o zajedničkoj havariji zadržale najduže neizmijenjene, što je, budući da je bio moćna i samostalna pomorska republika, shvatljivo. Očito da je to činio i zbog opasnosti od gusara i pirata.

Interesantno je navesti da je dubrovačka opština uredbom od 28. I. 1452. godine ukinula postojanje havarije između Dubrovčana i stranaca, dok je u međusobnim odnosima Dubrovčana, kako je u odredbi izričito navedeno, zadržala

¹⁷⁰ ("Mais avec l'accroissement du navire et l'importance des capitaux investis, par la separation des interets reciproques, le navire se trouva en necessité de limiter les cas ou il reparera, par sa valeur accrue, tous les dommages eventuales"); Brajković, op. cit. p. 193.

¹⁷¹ Potvrdu ovih navoda nalazimo u novoj verziji prvobitnog mletačkog statuta iz 1255. godine, u odredbi koja reguliše pitanje havarije, u kojoj se, između ostalog, navodi: "cum, prout est omnibus manifestum, per patronus navium et navigiorum de tempore in tempus datur infinitae gravedines et expensae marcaturae sub colore varearum..."). Up. Pardessus, op. cit. V, p. 64-65; Up: Kostrenčić, op. cit. p. 1005.

¹⁷² Stat. Vegl. lib. III, cap. 76; up: V. Brajković, op. cit. p. 193.

¹⁷³ Pardessus, op. cit. V, p. 64-65; Up: Kostrenčić, op. cit. p. 1005. Vidi nap. br. 172.

¹⁷⁴ V. Brajković, op. cit. p. 225

u svim pojedinostima statutarno pravilo o havariji iz sedme knjige statuta¹⁷⁵. Ova uredba se, međutim, nije striktno poštovala kada su u pitanju stranci. Sudeći po dokumentima iz domaćih i stranih arhiva, često se kršila zbog poznatih međunarodnih trgovačkih veza Dubrovnika¹⁷⁶.

6. Realizacija havarije

Za realizaciju havarije bili su angažovani posebni organi koje čine jedna ili više osoba, poznati u izvorima kao “impositores avarie, impositores dictae avarie” ili “consules, pro consolibus de faciendis dictas avarias”¹⁷⁷. Oni su brinuli o pravilnom obračunu troškova aktive i pasive, kao i kontribucionih rata svih učesnika u havariji.

Šta predstavlja aktivu a šta pasivu iz koje se naplaćuje šteta iz havarije nije ni u jednom statutu explicite i taksativno nabrojano. Ipak se na osnovu već navedenih odredbi u kojima su objašnjavani uslovi za postojanje havarije i primjera iz prakse, u kojima je prikazana realizacija zaloge, može dati odgovor na to pitanje.

Aktivnu masu za obračun čine vrijednost oštećene robe, šteta na brodu, odnosno brodskoj opremi, izdaci koji su činjeni radi naplate represalija, strine, pedocije, svi izdaci koje su osobe sa broda imale ako su uhapšene na kopnu, a bile su tamo po ovlašćenju patrona broda, te i svi drugi troškovi učinjeni u zajedničkom interesu¹⁷⁸.

Stvari su se procjenjivale prema njihovoj uobičajenoj vrijednosti ili se procjena vršila prema vrijednosti robe u mjestu utovara. Naknađivala se prema popisu stvari stvarna šteta a ne izgubljena dobit¹⁷⁹. O teretu na brodu podatke je morao imati pisar (scribanus navis mercatorie), kojeg je morao imati svaki brod nosivosti preko šest stotina modija¹⁸⁰. Pisar-škrivan je vodio evidenciju tereta po

¹⁷⁵ Stat. Rag, lib. VII, cap. 7, De damnis que eveniunt navibus in arboribus et antendis; Liber Viridis, cap. CCCCXXI (“... che da mo in auanti per nessuna cagione non si debbia far auarea tra il Raguseo et forastiero et non preiudicando per questo ordine al detto statuto per la auaree tra il raguseo, et il raguseo, il qual abbia loco, et si debbia osseruar tra essi, ma tra il raguseo, et il forastiero non abbia alcuna uirtu, come e detto di sopra”); Up. A. Marinović, op. cit. p. 452.

¹⁷⁶ Detaljnije: V. Brajković, *Etude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave*, Marseille 1933, op. cit. p. 192-194.

¹⁷⁷ Monumenta Ragusina, Zagreb 1879, lib. V, 307, 300; Slično u Monumenta Ragusina, lib. III, 67, 104; Up: A. Marinović, op. cit. p. 451.

¹⁷⁸ Stat. Rag, lib. VII, cap. 7 (“... reparari poterit decentur, videbitur res...”); 31, 33 (“... qui pactasset lignum pro recuperacione perdat precium quod pro ea solvisset...”); lib. VIII, cap. 64; Stat. Cath, cap. 395, cap. 379 (“... aliquid dederit pro strina, vel pedocia, de voluntate maioris partis pro utilitate ligni illud diuiatur per avariam”); cap. 396; Stat. Spal, lib. VI, cap. 46, 51, 17, 68 (“...quam de expensis ea occasione factis, communiter omnes damnus habeant, ut dictum est; et tam dominus nauis uel barcae, quam marinarij quilibet pro sua parte respondere”); Stat. Vegl, lib. III, cap. 71, 76, 287; Stat. Arb, lib. III, cap. 26; Stat. Les. lib. V, cap. 5, 2, 6, 11, 26; Stat. Scar. cap. 24; Stat. Jad. lib. IV, cap. 75.

¹⁷⁹ V. Brajković, op. cit. p. 191.

¹⁸⁰ Stat. Rag, lib. VII, cap. 2, De navibus que debent habere scribanum.

specijalnoj proceduri i sačinjavao zapisnik o njoj u formi isprave. Vodio je brodsku knjigu u koju je unosio sve važne činjenice, službeno ili po zahtjevu stranaka. U slučaju bilo kakvog spora ona je imala *fides publica*¹⁸¹.

Brodska oprema ulazi u obračun zajedničke havarije, mada nije bila jedinstveno statutarno pravilo. Sadrže je samo statuti Dubrovnika, Splita, Krka i Raba. Ova statutarna rješenja su oko pitanja učešća brodske opreme počivala, bez izuzetka, na istim principima, samo su im rješenja u pogledu načina obračuna odnosno podjele štete u nijansama različita. Prema splitskom statutu u osnov obračuna havarije ulazi oštećena brodska oprema, a njen sastav u normi je pojedinačno precizno naveden. U raspodjeli štete oko brodske opreme učestvuju patroni i trgovci čija je roba spašena (*dicto damno fiat contribucio inter patronum et mercatores pro rata parte*). Posebno se ističe da u nadoknadi ne učestvuju mornari koji su na brodu, ali koji nemaju robu (... *dicti damni marinarij, qui non habeter mercaciones..*), iz čega se može zaključiti da mornari koji imaju robu učestvuju u naknadi troškova¹⁸². Slično je, sa nešto manje navođenja sastavnih djelova brodske opreme, to pitanje regulisao statut ostrva Raba¹⁸³. Odgovarajuća odredba dubrovačkog statuta u regulativi ovog pitanja uopšte nije pominjala mornare, ni one koji su na brodu sa robom, niti pak one bez robe koji su vjerovatno na brodu u službi kao plaćeni mornari. Na osnovu drugih odredbi statuta jasno je, ipak, da su mornari u službi na brodu u srednjovjekovnom Dubrovniku bili bez obaveze plaćanja i da stoga nije ni bilo potrebno posebno apostrofirati njihove obaveze u raspodjeli dobiti i štete iz kontribucije *per avariam*¹⁸⁴.

Uvođenje brodske opreme u osnov havarije u istočnojadranskim gradovima je izuzetak od odgovarajućih pravila vizantijskog pomorskog prava i pravila nekih gradova na drugoj obali Jadrana u srednjem vijeku. Oprema ne ulazi u obračun zato što je umanjeno vrijednosti broda za jednu trećinu u vizantijskom pravu i svim drugim pravima koja su ga slijedila, pokrivalo troškove njenog oštećenja i popravke. Naime brodovlasnici su troškove popravke i njenog oštećenja snosili sami, čak i svu štetu za slučaj njenog eventualnog gubitka. Tako statut grada Trani u članu 22 i Ankone u članu 86 iz XIII vijeka navode precizno da se brodska oprema ne unosi u havariju i da su zbog toga ustanovili obavezu da se u obračunu prava na zajedničku havariju odbija od vrijednosti broda jedna trećina (... *perche gli coredi non e tenuti da vandare ad varea'...*)¹⁸⁵. Mletački statut ovo

¹⁸¹ Služba pisara na brodu je bila javnopravnog karaktera. Detaljnije: A. Marinović, op. cit. p. 432-447; V. Brajković, op. cit., p. 191; M. Kostrenčić, op. cit. 890-898.

¹⁸² Stat. Spal, lib. VI, cap. 51 (*"aliquod damnium euenerit alicui lembo in temonibus, ancoris, arbore, uel alijis coredis, quod ad emendacionem dicti damni marinarij, qui non haberent mercaciones in dicti lembo, non teneantur, sed de dicto damno fiat contributio inter patronum et mercatores pro rata parte, prout reactori Spalati et suae curiae commodius uidebitur expedire."*).

¹⁸³ Stat. Arb. lib. III, cap. 26

¹⁸⁴ Stat. Rag, lib. VII, cap. 12, *De marinariis qualiter tenentur complere viagium.*

¹⁸⁵ Pardessus, V, op. cit. p. 286.

pitanje reguliše dvojako. Neki djelovi brodske opreme se mogu nadoknaditi havarijom (član 91)¹⁸⁶, dok se u članovima 89, 93 i 94 navodi posebno za koje stvari iz brodske opreme se ne može to pravo imati, pa makar i da su te stvari potpuno propale.¹⁸⁷ U *Consolat del mar* patron učestvuje sa polovinom vrijednosti broda u avariji i bez prava je na nadoknadu štete za brodsku opremu (“e lo semjon y den metre per aytant com val la meytat de la nau”)¹⁸⁸.

Pasivnu masu havarije – *comunitas navi vel ligni* - čine brod, spasena roba u koju se uključuje i roba mornara i sve osobe na brodu, počev od vlasnika broda, trgovaca i mornara, izuzev prolaznih putnika¹⁸. U nekim statutima navodi se da *communitas* čini i doprinos što ga za svoja tijela plaćaju lica na brodu. Tako su prema odredbi zadarskog statuta iz 1305. godine za dio koji bi u avariji dolazio mornarima da plaćaju “za svoja tijela”, patroni bili obavezni da plate¹⁹⁰.

Brod je najznačajniji dio havarijske pasivne mase. Zbog njegove povećane vrijednosti u odnosu na sve druge stvari i robe na brodu u praksi i statutima istočnojadranskih gradova propisivano je i primjenjivano pravilo o umanjuju učešća brodovlasnika u opštem zajedničkom doprinosu za jednu trećinu procijenjene vrijednosti broda¹⁹¹. Vrijednost broda procjenjuje se prema njegovoj stvarnoj vrijednosti. Takvo pravilo je, kako je naprijed navedeno¹⁹², bilo skoro svugdje u primjeni na Jadranu. Srednjovjekovni *Consolat de mar* je jedino pravio iznimku i propisivao da je učešće broda u havarijskoj masi uvijek iznosilo jednu polovinu njegove stvarne vrijednosti. Možda je razlog za to što je ova zbirka donesena nešto kasnije od statuta na jadranskim obalama, u vrijeme kada se stvarna vrijednost broda i broskog utovara približava.

Roba koju na brod mogu za svoj vlastiti račun, uz sniženu ili besplatnu vozarinu, unijeti mornari naziva se u srednjovjekovnom Dubrovniku *paraspodium*. Prema odredbama dubrovačkog statuta u *paraspodiju* spada ono što su mornari uložili u robu od sopstvenih novaca (...*et marinarii per voluntatem nauclerii investiunt denarios suos in aliquibus mercibus, quos marinarii habent de paraspodio.*”) ¹⁹³. Brodski pisar je morao znati za takvu robu i izvršiti njen upis u brodske knjige¹⁹⁴. Ovo pravo mornara u kotorskom statutu označavano je

¹⁸⁶ “*nulla res rotunda, videlicet temon, arbor et anthena et alie res que essent in coperta non debent habere avaream*”)

¹⁸⁷ Pardessus, V, op. cit. 304; vidi i napomenu br. 61 kod. M. Kostrenčić, op. cit. p. 1002.

¹⁸⁸ *Consolat dal mar*, cap. 50; cit. pr. M. Kostrenčić, op. cit. p. 1004.

¹⁸⁹ Up: V. Brajković, op. cit. p. 190.

¹⁹⁰ Stat. Jad. cap. 31.

¹⁹¹ Stat. Rag. lib. VII, cap. 7, *De damnis que eveniunt navibus in arboribus et antendis, st. “Si vero adveniret quod navis per fortunam temporis aliebaretur, vel dampnum aliquod haberet per cursarios, totum dampnum debeat restitueri per vaream de habere invento in ipsa nave, et eciam de ipsa nave, appreciandoeam tercius minus”; Stat. Rag, lib. VIII, cap. 64. De navigiis euntibus in conserva, 17. VII. 1311. anno, “...vaream de toto avere dictorum lignorum et de ipsis lignis, apriciando ipsa ligna tertium minus”.*

¹⁹² Vidi. nap. br. 178. i 179.

¹⁹³ Stat. Rag, lib. VI, cap. 29; cap. 53

¹⁹⁴ Stat. Rag, lib. VII, cap. 53.

kao portada, u Zadru kao miliario, a u dubrovačkom statutu kao paraspodio¹⁹⁵. Roba koja je paraspodium, portada, nije oslobođena doprinosa za kontribuciju ("sicut alies res solverint que in ipsa nave")¹⁹⁶.

Primjeri iz prakse potvrđuju da nije bila jedinstvena praksa povodom pitanja paraspodiuma, te da je vođeno dosta rasprava oko pravilnosti rješenja da ovaj teret ima učešća u kontribuciji. U jednom redovnom sudskom sporu oko havarije vođenom u Kotoru u XVI vijeku, svjedoci stranaka u sporu (mornara, patrona i trgovaca) povodom učešća robe mornara u havarijski osnov, daju potpuno različite iskaze, tako da se pravo stanje u praksi oko učešća ovog tereta na brodu teško može sa sigurnošću odrediti. Svjedoci trgovaca su navodili da je "portada uvijek ulazila u osnov havarije"; "da je havarija bez izuzetka doprinosila robi i svakoj vrsti tereta, sve do košulja i prstenova"; te "da su mornari imali svoju robu u sanducima i vrećama i posudama za ulje i da je pisar izvršio njihov popis, te da svaka pa i najmanja stvar mora učestvovati u doprinosu za havariju". Mornari su u svojim odbranama isticali "da je jasno da od tih dobara trgovci nemaju dobiti, te ne treba stoga da ih traže;" da je taj zakon o portadi krut, krući od pravila protiv piraterije u kojima su oslobođeni od takvih davanja i da ih treba osloboditi plaćanja doprinosa"¹⁹⁷. Ishoda spora nema, ali je iz navedenoga jasno da je u Kotoru pokušano da se propisi izmijene i možda izjednače sa propisima iz statuta sjeverne regije. Mornari učestvuju u šteti iz havarije svojim slobodnim teretom samo ako je ona iznosila više od deset libara, kako propisuju statuti Krka¹⁹⁸ i Raba¹⁹⁹. Prema odredbama rapskog statuta oružje i lična odjeća posade i drugih lica na brodu, koja je nošena u kutijama ili sanducima, oslobođena je doprinosa za kontribuciju²⁰⁰. Ovo pravilo je bilo različito od pravila rimskog i vizantijskog prava o tome da sve stvari na brodu dolaze u osnov za obračun zajedničke havarije²⁰¹.

Od svih sporova vođenih u srednjovjekovnim komunama iz oblasti pomorsva najbrojniji su sporovi o havarijama. To je, čini se na osnovu prethodno izloženog o statutarnim pravilima vezanim za havariju, dosta shvatljivo. Pisani zakoni su bili vrlo nepotpuni, ili pak sa manjkavim rješenjima, kakav je primjera radi ova o slobodnim tovarima posada. Sporovi su zanimljivi jer nam još bolje od samih statuta prikazuju dio stvarnog pomorskog života komune. Na osnovu njih se može saznati kako se u praksi primjenjivala norma i kako se postupalo u slučajevima

¹⁹⁵ V. Brajković, op. cit. p. 159-160.

¹⁹⁶ Stat. Rag, lib. VI, cap. 29

¹⁹⁷ (Arhiv u Kotoru, Acta notarialia, lib. XXXIII, p. 93-94) Archivio de Kotor, lib. XXXIII, p. 93-94; cit. pr. V. Brajković, op. cit. p. 192.

¹⁹⁸ Stat. Vegl, cap. 67. De varea fienda a decem libris superius ("Ut omne prorsus litigium tollatur, volumus firmiter observari quod nautae teneatur facere vream; si damnum fuerit infra decem libras, tunc nautae vel marinarii vream minime teneatur etc...")

¹⁹⁹ Stat. Arb. lib. III, cap. 26 De varea cuiuslibet navigii.

²⁰⁰ Stat. Arb. lib. III, cap. 26, De varea cuiuslibet navigii ("...Insuper. si marinarius aliquis habuerit in dicto navigio de suis bonis, exceptis vestimentis et armis, ad valorum librarum quinque parvorum superius, illa bona marinarii ponantur in eadem varea...").

²⁰¹ Nomos Rhodos Nauticon, lib. III, cap. 9; cit. pr. Pardessus, I, p. 243.

kada nema rješenja u normi, kakva je bila procedura likvidacija havarija i njen stvarni značaj u postupku ostvarivanja prava iz zajedničke havarije.

Tako saznajemo, primjera radi, da se u dubrovačkoj sudskoj praksi primjenjivao član sedam, sedme knjige statuta o tome da aktivnu masu kontribucije čini brodska oprema²⁰², ali da je u rješavanju pitanja iz havarije primjenjivano običajno pravo koje ne samo da stvara pravo već održava postojeće na snazi²⁰³. Puno primjera ima, naročito u dubrovačkoj sudskoj praksi, da se po pitanju havarije isključivala primjena stranog prava²⁰⁴, kao i da ima suprotnih dokaza da se norma stranog prava upravo primjenjuje u sporu o havariji u Dubrovniku²⁰⁵. Razlog za to je svakako u činjenici da su se havarije prijavljivale tamo gdje su se desile, često van matične gradske jurisdikcije, te da su likvidatori havarije u tim slučajevima morali primjenjivati svoje domaće pravo, a ne pravo zastave broda. Tek je kasnije razvoj pomorskog prava mijenjao tu praksu²⁰⁶. Iz havarijskih sporova da se takođe zaključiti da su se, pored redovnih sudova, stranke vrlo često opredjeljivale za arbitražne, sa razloga brzine i efikasnosti tih sudova i elastičnosti u pogledu primjene propisa. Dešavalo se da presude redovnih sudova ukine arbitražna presuda, kakav se zanimljiv slučaj desio u praksi redovnog pomorskog suda u Zadru²⁰⁷.

Postupci likvidacija havarija potvrđuju da su najčešći sporni slučajevi havarija vezivani za procjenu šteta u slučajevima oluje²⁰⁸, napada od neprijateljskih

²⁰² "avarea enim rationem nam Statutum bil. 7. cap. 7. volente fieri avaream de arboribus, antenis, velis, atc., que sunt membra mavis, quare magis debet fieri de navi, quis est corpus et caput aliorum membrarum, per reguliam Statuti: de similibus ad similia reccurendum esse, detracta tammen tertia parte valoris navis."; cit. pr. B. Stulli, *Iz istorije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, Dubrovačko pomorstvo, U spomen 100. godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952, p. 345.

²⁰³ "Avarea non si intromette nelle portate di marinari, ne nelli noli, e questo dal Statuto lib. 7. e secondo l'uso"; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345.

²⁰⁴ "Avarea affatto si deve fare delle robbe de quali mancano, se bene nelle cita forastiere furono indicate essere contrabando, perche noi ci governiamo con le nostre leg, e non degli altri"; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345.

²⁰⁵ "sententiam factam de avarea per consulem Ancone nationis Ragusine et dictam avaream facta cause et virtute dicte sententie esse bene factam, et dicte sententie standum esse, et patronum teneri ad solutionem dicte sententie et avaree iuxta tenorem ipsius sententie"; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345.

²⁰⁶ B. Stulli, *Iz istorije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, Dubrovačko pomorstvo, U spomen 100. godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952, p. 349.

²⁰⁷ Krekich, La "*Curia consulum et maris*" del comune medievale zaratino et alcuni suoi atti", Atti e memoria d. Soc. Dalm. d. st. patria, Vol I, Zadar 1926, p.159, 164; Poznato je da je od istočnojadranskih gradova prvi imao redovni pomorski sud Zadar, još u XIII vijeku. Kasnije su tu praksu pokušali, sa manje ili više uspjeha, slijediti drugi gradovi. Posebno zanimljiv je razvoj pomorskog sudstva u Dubrovniku. Detaljnije: B. Stulli, *Iz istorije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, Dubrovačko pomorstvo, U spomen 100. godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952, str. 333-350.

²⁰⁸ "Averea fit de rebus oneratis etiam super copertam et in mare proiectis."; "Avarea fit de damnis factis in sartiis, et velis in navi per fortunam cum mercibus". (*Statuta, ordines, sententie et exempla principaliora, ad magnum utilitatem jurisdictionum colecta*, Zagreb, Sveučilišna knjižnica, R-3890, str. 87; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345.

brodova²⁰⁹, gusara i pirata²¹⁰, te da je broj sporova o havarijama za slučaj represalija znatno manji u odnosu na njih. Pokazuju, takođe, da su likvidacioni postupak obavljali specijalni konzuli po preciznoj proceduri koja se morala strogo poštovati, da su u svom radu konzuli primjenjivali normu o obračunu havarije i da su u zajedničkoj šteti učestvovali brod, teret i lica na brodu²¹¹, da je brod, s obzirom na njegov veći značaj u odnosu na sve druge stvari, procjenjivan u njegovoj totalnoj vrijednosti²¹², da ne ulazi u havariju nakit i odjeća prisutnih na brodu²¹³ i niz drugih²¹⁴.

Kao odličnu ilustraciju prijava i tipiziranih obračuna likvidacija srednjovjekovne havarije kao i pravnih principa kojima se rukovode sudovi kod presuđivanja havarijskih sporova, iznosimo po jedan zanimljiv dokument iz kotorskog iz dubrovačkog arhiva. Prvi se odnosi na prijavu havarije u domaćim, a drugi u stranim lukama.

“Prijavu pomorske havarije su pred redovnim sudijama Pomorskog konzulata u Dubrovniku i pred jedanaest skupština prijavili braća Tripo i Ivan Babić iz Kotora, patroni broda “San Antonio di Padova” 28. 12. 1730. godine. U prijavi ističu:” prije petnaest dana otputovali smo sa povoljnim vjetrom na putovanje u Dalmaciju i kad smo stigli sedamnaestog ovog mjeseca pred ostrvo Greben zahvatio nas je vjetar od bure koji nas je prisilio, da se usidrimo i da se vežemo za kopno kod rta Sumartin, nasuprot ostrvu Greben. Tu nas je zahvatila oluja neobične bure, tako da konop, kojim smo bili privezani za kopno, nije mogao izdržati jaku silu vjetra, pa se rastrgao. Odmah zatim smo bacili u more posebno sidro; ali ovo, kao i ono, koje je već bilo u moru, počelo je “orati” tako smo se udaljili od kopna za oko pola milje daleko. Usljed vjetra pojačalo se i more, pa nam je počelo ulaziti u brod. Zbog svega toga bili smo prisiljeni baciti u more predmete, koji su nam došli pod ruku (dvije velike bačve, osam buradi, četiri

²⁰⁹ “Avarea fienda de rebus in barca captis prope insulam Mediam a trireme veneta.”; B. Stulli, op. cit. p. 345.

²¹⁰ “Pro bonis raptum in contrabandis non debent fieri avarea”; “Tam ciues quam foirestierii tenentur ed avaream de rebus deperditis super aliquo navigio”; “Avarea fit de nave et mercibus exoneratis” capta in contrabandum eunt in avarea”; cit. pr. B. Stulli., op. cit. p. 345.

²¹¹ “Avarea non fit de aspris et ducatis auri et auro in massa, quia prohibitum est extrahere”; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345.

²¹² “Facta avarea in terris alienis de mercibus a piratis ablatis postea aliquens faciens contrare consulibus de aliqua re honerata, iterum hic potestas creare officiales ad reficiendum dictam avaream”; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345

²¹³ “Avarea fit de nave et mercibus exoneratis”; cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 345

²¹⁴ O sporovima u pomorskim havarijama više kod: T. Radulović, *Podaci iz Arhiva Pomorskog muzeja u Kotoru (1830-1834), (1847-1850)*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VI/1957, p. 164-165; M. Milošević, *Putovanje i brodolom kotorskog broda*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, IV/1955, p. 47-54; J. Leutić, *Havarije bokeljskih, paštrovskih i ulcinjskih brodova prijavljene u Dubrovniku u XVII, XVIII I u početku XIX stoljeća*, Prilozi za pomorsku povijest južnog Jadrana u XVIII stoljeću, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1958/VI, p. 149-165; *Havarije bokeljskih brodova u spisima Pomorskog konzulata-Skupštine dubrovačke Republike od 1629 do 1811*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1972/XX, p. 135-142.

barela, dva vesla i njihov konop, četrdeset stari žita i odjeće mornara)²¹⁵. Presuda i obračun havarije riješeni su po uobičajenim pravilima²¹⁶ – na osnovu prijave svih, pa i najmanjih šteta na stvari za koje se ima pravo havarije, uz odgovarajuće dokaze, putem saslušanja oštećenih i svjedoka, iz kojih je jasno da je isključena krivica oštećenih za nastale štete²¹⁷.

U dokumentu iz dubrovačkog arhiva ima se nešto detaljniji prikaz prijave i obračuna havarije. U prijavi havarije se navodi “da je brod sa patronom Mihom Prcatom iz Dubrovnika putovao sa Levanta za italijansku luku Ankonu sa drvenim tovarom-cerovim šiškama. (“vallonea”). U luci Hios su ga zadržale turske trireme (brodovi), pa je patron Prcat za otkup broda i tereta morao platiti zapovjedniku trirema rođskom sandžaku Ali-begu, u novcu i robi, iznos od 16.300 hioskih aspri. Prcat je odmah o cijelom slučaju saslušao neke trgovce u Hiosu, te sa sobom ponio njihove izjave. Po dolasku u Ankonu prijavio je odmah događaj dubrovačkom konzulu Franciscu Thomasiusu, podnio izjave svjedoka i tražio presuđenje havarije. Konzul je poveo postupak, “pa ispitavši podnesene izjave, svjedoke i ostalo što je potrebno, izriče 17.06.1559.godine presudu kojom presuđuje: da se za ukupni iznos isplaćen od Miha Prcata zapovjedniku turskih trirema, u novcu i stvarima, radi oslobađanja tereta, ima izvršiti havrija na brod, naval (vozarinu) i teret koji se nalazio na brodu u času plaćanja otkupnine (“fieri debere avarea cum ipsa navi, naulis et mercibus tempore solutionis huius modi existentibus in ea”); suvlasnicima i svim ostalim interesentima broda i tereta zadržavaju se sva prava koja su mogli imati protiv patrona, ukoliko se šteta dogodila njegovom krivicom, te da ta prava mogu ostvariti pred redovnim sudom u Dubrovniku. Presudu je potpisao dubrovački konzul, a njenom izricanju su prisustvovali svjedoci, građani Ankone²¹⁸.

Na osnovu presude dubrovački konzul je dao nalog likvidatoru havarije (“avereator”) u Ankoni da izvrši likvidaciju, koju on obavlja u roku od šest dana (21. 06. 1559. godine). U ispravi se navodi “da se vrši obračun havarije²¹⁹, tako

²¹⁵ Assamble e consolato di Mare, 55-3-5 (1698-1739), p. 204-206; cit. pr. J. Luetić, *Havarije bokeljskih, paštrovskih i ulcinjskih brodova prijavljene u Dubrovniku u XVII, XVIII i u početku XIX stoljeća*, Prilozi za pomorsku povijest južnog Jadrana u XVIII stoljeću, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 1958/VI, p. 160.

²¹⁶ “quae avaria fieri debet secundum modum et consuetudinum cuiuslibet bone ciuitatis”; klasična formula sačuvana u ovoj i u nizu drugih isprava o havariji kod A. Mayer, *Monumenta Catarensia II, Druga knjiga kotorskih notara od godine 1329, 1332-1337*, JAZU, CANU, Zagreb 1981, isp. 148. O tome više kod: S. Mijušković, *Kotorska mornarica*, CANU, Podgorica 1994, posebna izdanja, knj. 7, p. 93 i dalje.

²¹⁷ Slične su presude u *Assamble e consolato di mare*, Historijski arhiv Dubrovnik, 56/4-1639-1653; 56-4/3-1653-1675. Vidi: J. Luetić, op. cit. p. 139-141.

²¹⁸ B. Stulli, op. cit. p. 346.

²¹⁹ (“Avarea della robbe date et pagate per Michaele di Polo Prazatto patron de la sua nave vocata Sancta maria de Bisson a Alibei detto Aliportuch Turco, capitano delle galere e sangiacco di Rodi, per causa de una vanea mossa dal detto capitano alla dita nave nel porto di Scio, insino del mese di marzo prossimo pasato, come particolarmente appar per gli Examini et chiazrezze fatte dal detto patrone in deto loco di Scio, et fatta detta varea per me Giulio Leoni accio deputato del Mag. Meser Francesco Thomasi consule per lo illimo Domini de Ragusa in questa cita”); cit. pr. B. Stulli, op. cit. p. 349.

što se određuje da njenu aktivu čini: novac isplaćen od patrona Mihe na ime otkupnine Ali-begu, 16.300-hioskih aspri; provizija od 6% likvidatoru havarije, 326-hioskih aspri i izdatak notaru za pisarske usluge od 50-hioskih aspri, što ukupno iznosi 16.676-hioskih aspri. Pasiva ("le robbe di quali hanno pagare il sopradetti aspri 16.676) i iznosi kontribucionih rata za djelove pasive određuju se na osnovu: tereta cerovih šišaka; 573. jedinice mjere, procjenjujući jedinicu po pet škuda u moneti, što je ukupno 2.865. škuda, pa ima platiti kao svoju ratu kontribucije 6.654-hioskih aspri; navala; računajući po 1,3 jedinicu mjere, što iznosi 1.003.-škude, što u novcu čini 1.153.36 škuda, pa ima platiti kao svoju ratu kontribucije 2.680-hioskih aspri i Broda; procjenjuje se čitav na 5.500.-zlatnih škuda, ali se prema Statutima ("secondoli statuti") uzima samo polovina vrijednosti, što čini u moneti 3.162.-škude, pa plaća kao svoju ratu kontribucije 7.342-hioskih aspri, što ukupno iznosi 16.676-hioskih aspri. Kako je odnos dvije novčane jedinice (škude i aspre) bio 1:6, obračunat je po tom količniku iznos svake rate pasivne kontribucione mase, broda, tereta i navla. Obračun je napisan u formi javne isprave i potpisan od dubrovačkog konzula. Obje isprave, o presuđenju prava na havariju i obračun, havarije patron broda je registrovao u dubrovačkoj kancelariji 14. 07. 1557. godine"²²⁰.

Patron je bio nezadovoljan obračunom havarije i presudom iz Ankone, pa je došlo između njega i mornara s broda do spora, koji je riješen arbitražnom presudom od 31. 07. 1557. godine. Ovom arbitražnom presudom je u potpunosti prihvaćena ranija presuda suda u Ankoni²²¹. U ovom slučaju nije prihvaćena dubrovačka regulativa o tome da se kod obračuna havarija umanjuje vrijednost broda za trećinu, već pravilo da se "prema statutima vrši umanjeno za polovinu". Očigledno je da je u Ankoni i gradovima na zapadnim italijanskim obalama bilo u primjeni opšte pravilo iz Consolat del mar, koje je na ovaj način regulisalo obračun i da je likvidator primijenio to pravilo²²². Tu opštu praksu u ovom slučaju arbitri su prihvatili, iako ima dosta primjera u obračunama havarija da se primjena stranog prava (cita forastiere) isključuje zato "što se vlada po svojim zakonima, a ne po drugim" (le legge nostre, e non degli altri)²²³. Primjena domaćeg prava je bila pravilo, ali ni uticaji stranog prava nijesu bili isključeni. Naprotiv, bilo je moguće kroz razne presude sudova po primorskim sredozemnim gradovima uticati na izgrađivanje unificiranih pravila u pomorskom pravu o havarijama. Time su se stvarali uslovi za recepciju Consolat de mar kao ius commune maritime.

²²⁰ J. Tadić, *Miho Pracatović-Pracat*, Dubrovnik 1933, p. 65.

²²¹ "sententiam factam de avarea per consulem Ancone nationis Ragusine et dictam avaream facta cause et virtute dicte sententie esse bene factam, et dicte sententie standum esse, et patronum teneri ad solutionem dicte sententie et avaree iuxta tenorem ipsius sententie"; cit. pr. B. Stulli, op. cit, p. 349.

²²² B. Stulli je kao razlog za primjenu strane norme u ovom slučaju naveo to "što su likvidatori havarija općenito primjenjivali domaće pravo svog mjesta"; op. cit. p. 349. Ne treba ovaj razlog isključiti kao jedan od mogućih razloga, no prednost treba dati, svakako, opštem pravu kao zajedničkom osnovu.

²²³ Vidi napomenu br. 203.

7. Zaključak

Skoro svi srednjovjekovni istočnojadranski gradovi i ostrva statutarno normiraju institut havarije. Odredbe su malobojne i fragmentarno regulišu ili pak uopšte ne regulišu i ne objašnjavaju neka važna pitanja tog instituta. Razlog za to je činjenica što je dobar dio pravila o havariji regulisan običajima (*damnum vadat avariam secundum consuetudinem*). Budući da je običaj poznat i od davnina primjenjivan, u statutima se nije kodifikovao jer se za time nije osjećala nikakva potreba. Neka običajna pravila su preuzeli statuti bez posebnog objašnjavanja njihove sadržine zbog toga što je bilo dovoljno jasno u svakodnevnoj primjeni. Uprkos malobrojnosti i nepostojanja propisa, pravilo se vrlo često koristilo.

Statuti istočnojadranskih gradova su predviđali više razloga kao osnov za postojanje prava na naknadu štete iz zajedničke havarije. To su štete nastale zbog oluje, napada gusara, pirata i neprijatelja, zarobljavanja mornara sa broda u slučaju odlaska na kopno po naredbi patrona broda, represalija, i plaćanja strine i pedocije radi bezbjednije i sigurnije plovidbe. U osnov havarije ulaze sve štete koje su se desile brodu, brodskoj opremi i teretu. Nadoknađuje se sve iz "*communitas navi vel ligni*" - zajednice lica i stvari na brodu, brodske opreme i broda, čija se vrijednost pri obračunu štete umanjuje za trećinu. Za havariju se odgovara ne samo u slučaju pomorskog *iactusa*, kao u rimskom pravu, već u drugim slučajevima, koja su radi potreba prakse postavljena na posve drugačije pravne temelje od rimskih. U svim pobrojanim slučajevima ne odgovara se za zajedničku štetu po principu pravičnosti već po principu interesnog rizika.

Ovi principi na kojima se zasnivaju statutarna pravila o havariji potiču iz vizantijskog prava, pomorske zbirke *Nomos Nauticon* iz VII vijeka, koji je prihvatio širu koncepciju pojma zajedničke havarije. Razlog za ovakvu regulativu i rješenja principijeno drugačijim od izvornih rimskih rješenja o havariji, treba tražiti prije svega u izuzetno teškim prilikama koje su u to vrijeme pogađale pomorsku trgovinu i brodarstvo u istočnom Mediteranu. Učestali gusarski i piratski napadi stvarali su ogromne rizike za pomorska putovanja. Pred zajedničkom opasnošću koja prijete učesnicima u pomorskom prometu ozakonjena je zajednička pomoć. Svi učesnici pomorskog poduhvata sačinjavaju zajednicu od koje svi očekuju korist, pa se dosljedno tome izgradio princip da i rizik treba da bude zajednički.

Vizantijsku regulativu su prihvatili svi gradovi na Jadranskom moru, naročito prvi razvijeni italijanski gradovi. Statutarna regulativa o havariji je u svim gradovima na principijelno istim pravnim rješenjima i u sadržinskom dijelu veoma slična, negdje skoro indentična. Svaka komuna je u primjeni vrlo široko tumačila pravilo o zajedničkoj havariji, potpuno izvorno udaljeno od rimskog *iactusa*. U tom pogledu nema nikakve razlike između gradova na istočnoj i zapadnoj obali Jadrana.

Medusobni uticaj primorskih gradova na regulativu o havariji je postojao kako među gradovima na istočnoj obali, gdje se ističe Dubrovnik, tako i među prekomorskim u kojima je dominacija Venecije u to doba bila nesporna. Uticaj

italijanskih gradova na statutarna rješenja o havariji naročito je prisutan u pogledu njihove sadržine, kao i u stilskoj koncepciji norme i načinu njenog prezentiranja. Pravila nijesu eksplicitna i koncizna, a uvodni dio u tekst norme izuzetno je opširan i opterećen motivacionim razlozima za donošenje norme. Mletački uticaj na statutarno uređenje I dogradnju pravila o havariji nije bio svugdje jednako prisutan. U gradovima tzv. sjeverne redakcije, gradovi sjeverno od Dubrovnika, mletački uticaj je bio izuzetno prisutan. Neki statuti samo neznatno mijenjaju sadržinu norme ili je dopunjavaju nekim osobenim rješenjem bez nekog bitnijeg uticaja na njen smisao i sadržinu. U nekim statutima norme o havariji iz mletačkog statuta su doslovce prepisane. Uticaj Venecije se naročito povećao dolaskom većine istočnojadranskih gradova pod mletačku vlast početkom XV vijeka. Međutim, ne treba potpuno isključiti postojanje drugih uticaja, bilo posredno ili izvorno. Jedinstvena pravila u pomorskom pravu, pravila iz pomorske zbirke *Consolat de Mar* bila su uzor italijanskim i drugim gradovima na obali Sredozemnog mora sa kojima su istočnojadranski gradovi, naročito Split, Kotor i Dubrovnik, intenzivno trgovali.

Bez obzira na principijelnu pravnu sličnost pravila o havariji jadranskih gradova istočne i zapadne obale, postoje razlike u sadržini normi. One su izraz nekih osobenosti lokalne prirode, diktirane prvenstveno ekonomskim i političkim razlozima srednjovjekovnih autonomnih komuna. Primat Venecije, kao najmoćnije komune na Jadranu, i osoben značaj Dubrovnika kao samostalne republike na istočnoj jadranskoj obali, opredijelili su u određenoj mjeri sadržajne razlike ovih pravila, koje su se iz matičnih statuta potom prenijele u kasnije donešene statute gradova nastalih pod njihovim uticajem. Dubrovačka rješenja se naročito u stilskom pogledu razlikuju od mletačkih. Ona su vršila veliki uticaj, sadržajno i stilski, na statutarna rješenja o havariji u gradovima i ostrvima južno od njega, prvenstveno na Kotor i Hvar.

Prije svega, razlika je kod rješenja sadržaja obračunske kontribucione havarijske mase. U istočnojadranskim gradovima u kontribucionu masu ulazii brod, umanjen za jednu trećinu vrijednosti, brodska oprema, teret na brodu i lica na brodu. U italijanskim gradovima, troškovi za izdatke oko popravke brodske opreme ne ulaze u aktivni likvidacioni havarijski dio. Rješenja u istočnojadranskim gradovima su na sredini između italijanskih rješenja i rješenja koja je predviđao jedinstveni zbornik pomorskog prava iz XIV vijeka, *Consolat de Mar*, koji je dozvoljavao umanjenje vrijednosti broda za polovinu i isključivao učešće brodske opreme u havarijsku aktivu. Regulativa ovog pitanja možda je potekla iz potrebe istočnojadranskih gradova da premoste pravne uticaje jednih i drugih osobenim statutarnim rješenjem. Osobeno statutarno rješenje, različito od rješenja u italijanskim gradovima, jeste rješenje havarije u dubrovačkom pravu koje je postavljeno na najširim mogućim osnovama, kada se havarija koristi "za sve slučajeve štete na zemlji i moru učinjene". Specifikum tog prava je učestvovanje čitavog brodskog konvoja (conserva), svih brodova u jednom poduhvatu i sa svim teretima, u zajedničkoj havariji nastaloj na samo jednom brodu tog konvoja. U

ovom gradu su se vizantijski pravni principi u uređenju instituta havarije najduže održali u primjeni.

Za razliku od jadranskih, gradovi zapadnog Sredozemlja nijesu prihvatili vizantijski koncept havarije. Oni su kroz čitav srednji vijek zadržali usku rimsku koncepciju havarije, u kojoj kontribucija počiva na ideji pravičnosti za *iactus učinjen removendi communis periculi causa*. Ovoj izvornoj koncepciji vratili su se gradovi na Jadranu, počev od petnaestog vijeka, budući da su se razlozi za postojanje ranije regulative iz osnova izmijenili. Izmijenjene okolnosti, pojava trgovačkog kapitala u kojemu su odvojeni interesi brodarka i trgovaca i, nadalje, pojava pomorskog osiguranja, omogućili su taj povratak. Zajednička havarija primjenjuje se samo na slučajeve *iactusa* i napada od gusara, a bazirana je na izvornim rimskim principima sa modifikacijama u rješenjima koja ne zadiru u izvornost principa.

Primjena pravila o havariji nije u praksi nesmetano funkcionisala. Iako je pravilo da aktivu čine sve štete, a da se pasiva utvrđuje na osnovu vrijednosti sačuvanog tereta, vozarine i broda umanjenog za jednu trećinu, bilo jasno, ipak je izazivalo teškoće u primjeni. Brojni sporovi između brodarka, trgovaca, mornara i drugih učesnika pomorskog putovanja oko obračuna havarije i načina ustanovljavanja likvidacionih masa, te brojni razni slučajevi u kojima se mogla primijeniti norma za slučaj havarije, ukazuju da norme statuta nijesu uvijek bile striktno poštovane. One istovremeno ilustruju da oskudno zakonodavstvo iz oblasti havarije nije moglo zadovoljiti potrebe, da je sud morao donositi odluke na osnovu običajnog prava, koje je tokom vremena, regulišući pojedine konkretne slučajeve u formi ustaljenih sudskih odluka, postojalo zakon²²⁴.

Za rješavanje havarijskih sporova stranke su se pored redovnih sudova vrlo često opredjeljivale za arbitražne sudove sa razloga brzine i efikasnosti tih sudova i elastičnosti u pogledu primjene propisa. Dešavalo se da presude redovnih sudova ukine arbitražna presuda, kao i da je u rješavanju sporova iz havarije bude prihvaćeno kao meritorno strano pravo. Sve to ukazuje da su pravila o havariji, zapisana u normi i primjenjivana u praksi u srednjovjekovnim istočnojadranskim primorskim gradovima, konglomerat rimskih, vizantijskih i srednjovjekovnih pravila i principa, običajnog prava i lokalnih običaja, te univerzalnih pravila iz *Consolat del mar*.

²²⁴ S. Mijušković, *Odredbe o pomorstvu u kotorskom statutu*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, VI/57, p. 175. Detaljnije kod: S. Mijušković, *Kotorska mornarica kao depozitar normi običajnog prava*, CANU, Podgorica 1994, posebna izdanja, knjiga VII, p. 83-99.

Nevenka Bogojević – Glušćević

AN AVERAGE IN THE LIGHT OF THE MEDIEVAL EASTERN ADRIATIC TOWNS' LAWS

Summary

The average institute was standardized in the statutes of almost all the Medieval Eastern Adriatic communes. The norms were not numerous and they regulated this institute fragmentary, this being natural, as the average had been known even in its application as a common principle, since the ancient times. The statutory principles introduced some innovations in the existing common regulations adapting them to the newly created economic and commercial conditions of the towns.

The wider conception of the common average institute was adopted by the statutes. Beside the maritime *iactus* case, like the Roman Law, one had to be responsible for an average even in cases of damages caused by the pirate and enemy's attacks, crew capture, reprisals and various prestations in favour of safe and secure navigation (*strina* and *pedocia*). In all the listed cases, one had to be responsible for a damage according to the interest risk principle. All the participants of naval journey were responsible for damage commonly. The liquidation base for the average calculation consisted of a community of all the things, ship, its equipment and cargo.

This principle originated from the Byzantine law, a marine Collection – *Nomos nauticon* from VII century, being overtaken by all the towns on the Eastern Adriatic Coast for practical reasons. Exceptionally great risks in those naval journeys, till the beginning of XV century, imposed the necessity for the risk to be common for all the participants in naval transport, and to apply the original average conception in case of maritime *iactus* in a considerably greater number of cases. Based, in principle, on the same solutions, the average regulation was, in its content, very similar in all statutes, in some of them almost identical.

The Byzantine principles on average were, in the medieval Adriatic towns, built up, and mutual influences of the towns on both the same and opposite Adriatic coast were very present. On the Eastern Adriatic coast it was Dubrovnik, whereas on the western one, it was Venetia to be distinguished. Venetian influence on the towns northward of Dubrovnik was particularly great, from XV century especially, whereas in those southward of Dubrovnik, a dominant influence of Dubrovnik itself was retained.

Notwithstanding, in principle, legal similarity on average of the Adriatic towns of the Eastern and Western coasts, there were some differences in the very content, norm style composition and the way of its presentation. They were the result of some local characteristics, being dictated, above all, by economic and political reasons in these communes.

In contrast to the Adriatic towns, the ones of the Western Mediterranean maintained the Roman average conception. The Adriatic towns, to begin with Venetia, followed by others, starting from XV century, came back to this original conception. The reason for that should be searched, above all, in the appearance of the maritime insurance institute enabling the conditions for a safer navigation, thus eliminating the reasons for the existence of the Byzantine common average concept. Since the beginning of XV century, there were applied unique average principles taken from *Consolat del mar*, although, in the practice of some towns, Dubrovnik particularly, there remained in use the Byzantine wider average concept almost till XVI century.

The application of average principles did not function being undisturbed. Numerous average disputes and their verdicts showed that the statutory norms were not respected in all cases. They, at the same time, illustrated that the poor legislation in the average field could not meet the needs of practice and that a court brought verdicts on the basis of the common law, which, by time, was becoming a law. Beside the customs, at bringing a sentence, there were used, in same cases, universal maritime principles taken from the *Collection Consolat del Mar*, or the principles of foreign towns. Apart from the regular courts, for efficiency at average calculation, arbitration ones were used in practice. Due to the elasticity of applying the principles, those courts made it possible for the Medieval Eastern Adriatic Towns to apply more often, along with statutory average principles, the universal maritime principles on that institute taken from the *Consolat del Mar*.

