

ТМ	Г. XXXIII	Бр. 3	Стр. 905 - 915	Ниш	јул - септембар	2009.
----	-----------	-------	----------------	-----	-----------------	-------

UDK 347.79 :368 (091)

Стручни рад

Примљено: 26.12.2008.

Зоран Симоновић

Институт за економику пољопривреде

Београд

ПОМОРСКО ОСИГУРАЊЕ ПРЕМА ВИЗАНТИЈСКОМ NOMOS RHODIAN NAUTIKOSU У СЛУЧАЈЕВИМА ПОТАПАЊА БРОДА, ГУСАРСКОГ НАПАДА ИЛИ ОЛУЈЕ

Резиме

Nomos (Rhodion) nautikos је законски текст који је настао највероватније у периоду између 600 и 800 године. Прецизно датирање овог закона не може се тачно одредити. Историјској науци није познато за чије владавине је овај Закон проглашен за званични документ и где је донесен. Није јасно такође ни да ли је Поморски закон званичан документ или приватна компилација.

Садржина закона указује нам да се закон бави проблемима везаним за поморство и поморску трговину. Нека од ових решења, везана за морепловство и поморску трговину, пренешена су из Јустинијановог законодавства. У периоду раног средњег века долази до одступања у појединим решењима која се базирају на римском праву а примењују се у Поморском закону. И поред тога Поморски закон своју основу темљи на римском праву. Околности раног средњег века утицале су да закон одступи од неких традиционалних решења римског поморског права. У римском праву је принцип контрибуције примењиван само у случају *iactusa*, а у византијском праву се принцип контрибуције проширује на судар, бродолом, штете од гусара, гром итд.

Кључне речи: *Nomos (Rhodion) nautikos*, поморска трговина, осигурање, контрибуција, судар, бродолом, штете од гусара, удар грома

Увод

Поморски закон или *Nomos (Rhodion) nautikos* је законски текст који је настао у период између 600 и 800 године. Током наредних векова овај закон је био присутан у византијском законодав-

ству. У неким рукописима Поморски закон се јавља као осми титул LIII књиге Василика или као њен једини садржај.¹ Поморска трговина после 1204. године прелази у руке италијанских градова република.² Последњи византијски кодификатори из XIV века различито су се односили према Поморском закону. Матија Властар закон није уврстио у своју кодификацију, док Константин Арменопулос закону посвећује пажњу у секцији 21 (где је текст Поморског закона дат заједно са Maritime law) књиге 2 Хексабиблоса. Арменопулос у својој кодификацији везаној за Поморски закон посветио је значајну пажњу питању одговорности која је везана за случајеве настанка штете на изнајмљеном броду или оштећењу робе која се превози бродом.³

Овај закон неки аутори називају и Родски закон због сличности закона са римским *lex Rhodia de iactu*, који своје даље порекло има у античким грчким односно хеленистичким правним решењима. Јустинијанова Дигеста у свом делу XIV, 2 обухвата решења везана за *lex Rhodia de iactu*.⁴ Овде мислимо на познату установу тзв. опште хаварије, која није напуштена до данас. Овом установом је предвиђено да уколико се жртвовањем дела терета брод спасе потапања, штету солидарно носе власник брода, власници избачене робе и власници сачуване робе.⁵

Поморски закон се првенствено бави проблемима везаним за поморство и поморску трговину. Нека од ових решења, која су везана за морепловство и поморску трговину, пренешена су из Јустинијановог законодавства. У периоду раног средњег века долази до одступања у појединим решењима која се базирају на римском праву а примењују се у Поморском закону. Прилике које су важиле у раном средњем веку утицале су да закон одступи од неких традиционалних решења римског поморског права. Најбољи пример за то представља принцип контрибуције који је у римском праву примењиван само у случају *iactusa*, а у византијском праву овај принцип се проширује и на друге случајеве као што су судар, бродолом, штете од гусара, штете настале од грома итд.⁶

¹ Walter Ashburner, ибид, xcvi-xcix.

² М. Я. Сюзюмов, Морский Закон, Античная древность и средние века, Выпуск, 6, Уральский государственный университет имени А. М. Горького, Свердловск, 1969, 5.

³ The Economic History of Bizantium, George Makris, Ships, Dumbarton Oaks, Trustees for Harvard University, Washington, D.C. 2002, 95.

⁴ Theodor Mommsen & Kruger, *Lex Rhodia de iactu*, Digesta, XIV,2, http://web.upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Leges/Rhodia_iactu.html.

⁵ Сима Аврамовић, Општа правна историја – Стари и средњи век, Правни факултет универзитета у Београду, Београд, 2000, 252.

⁶ Vilma Pezelj, Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Prvanog fakulteta u Splitu, br. 1/2006, Split, 2006, 85.

Законски текст садржи четрдесет седам чланова, којима су регулисане разне ситуације које се односе на: одговорност бродара за терет, плаћање посаде, поморски зајам, регулисање питања везаних за крађу бродске опреме, оштећење брода и бродолом, уговарање изнајмљивања брода, полагање депозита, оштећење робе која се превози, и др. Из текста Поморског закона можемо да приметимо да су обухваћени углавном међусобни односи чланова посаде брода (капетана и морнара) и трговаца за време утовара, пловидбе и истовара робе.

Поморски закон садржи и одредбе из области кривичног права које одговарају византијском законодавству у VII односно VIII веку. У питању су разне крађе, као и штете које могу да ураде морнари али и њихови капетани, односно путници или трговци.

Рукописи и издања Поморског закона

Постоје многобројни рукописи Поморског закона. Ешбурнер је рукописе које је користио категоризовао у рукописе првог реда којих има 24. Ова прва категорија рукописа садржи пуни текст закона. Друга група рукописа, односно рукописи другог реда, садрже непотпуне законске текстове. Оваквих рукописа има пет. Поред ових рукописа постоје и рукописи које Ешбурнер није користио. Тих рукописа има петнаестак.⁷ Овом приликом нећемо се посебно бавити сваким од рукописа.

Прво издање Поморског закона датира из 1561. године. Ово издање је публиковао Simon Schard заједно са Војним и Земљорадничким законом. Johannes Leunclavius приређује следеће издање које је штампано 1596. године са насловом *Iuris Graeco – Romani tam saonici quam civilis*. Следеће издање Поморског закона приредио је Arnoldus Vinnius 1647. године. У XVIII веку није изашло ниједно издање Поморског закона. У XIX веку Поморски закон је публикован четири пута. Први пут 1828. у Паризу од стране Pardessus у књизи *Collection de lois maritimes*. У 1850 години Heimbach је објавио *Lex Rhodia*. Током 1865. године Zacharia и својој књизи *Jus Graeco Romanum* издаје *Lex Rhodia*. Последње издање које је објављено у XIX веку је издање из 1897. године које су приредили Ferrini и Mercati.⁸

Издања Поморског закона која су изашла у XX веку су издање M.R. Dareste које је публиковано 1905. године у *Revue de Philologie Rhodian Sea Law*, који је приредио, W. Ashburner, у издању Oxford, Clarendon, 1909 је превод Поморског закона на енглески језик. Ова

⁷ Walter Ashburner, *ибид*, xvi-xli.

⁸ I. Spatharakis, *The text of Chapter 30 of the Lex Rhodia Nautica*, *Hellenika*, 26, 1973, 209-213.

обрада Поморског закона је најцеловитије урађена. Послужила је каснијим ауторима као основа за превођење текста овог закона на друге језике. Ашбурнерово издање је репринтовано 2001. године од стране Law book exchange ltd. Постоји још једна обрада Поморског закона на енглески језик. То је енглески превод *Ecloga: A Manuel of Later Roman Law. The Ecloga of Leo III and Constantine V, and on the Procheiros Nomos of Basil I, Including the Rhodian Law of the Sea*, преводиоца Е. Н. Freshfield, у издању Cambridge, Cambridge University Press, 1927.

Поморски закон на руски језик је превео М. Я. Сюзюмов, Морский Закон, Античная древность и средние века, Выпуск, Уральский государственный университет имени А. М. Горького, Свердловск, 1969, 4-54.

Преводи Поморског закона који су нама били доступни јесу текст на енглеском језику који је обрадио В. Ешбурнер, и руски превод који је обрадио М. Сјузјумов.

Примена поморског осигурања у случају оштећења робе због потапања или губитка брода

У случају да до оштећења брода или његовог потапања дође због неодговорности капетана и чланова посаде (члан 10, 27.) одговорност као и исплату надокнаде за насталу штету која је причињена трговцима дужни су да подмире починиоци штете односно капетан и чланови посаде. Ако услед неодговорности самог трговца или његовог партнера дође до штете на броду односно бродолома због пожара или напада гусара или природне непогоде, онда трговац или његов партнер одговарају за насталу штету (члан 10, 27, 28, 29.). У случају да ни капетан, ни чланови посаде, ни трговци нису одговорани за штету која је настала због потапања или губитка брода онда се дели оно што је остало од брода и товара (члан 10, 29.).⁹

Следећи чланови Поморског закона упознају нас са принципом византијског права које има за циљ да осигура и заштити све учеснике поморског посла од бројних опасности којима је поморска трговина у средњем веку била изложена. Номос наутикос врши својеврсно конституисање заједнице ризика између бродара (капетана), трговаца и путника који представља зачетак института поморског осигурања, по коме би трговци или бродари могли да осигурају своју робу или брод против штете на мору (члан 30, 31, 32, 33, 37, 35, 39, 40, 41.).¹⁰ Овај принцип осигурања примењује се на напред наведене

⁹ Walter Ashburner, исто, 91-107. и М. Я. Сюзюмов, исто, 21-26.

¹⁰ Walter Ashburner, исто, 107-115. и М. Я. Сюзюмов, исто, 26-28.

чланове. Разлика између ових чланова огледа се једино у различитим ситуацијама које настају током пловидбе као и врсти и количини робе која се превози. Неки од горе споменутих чланови 30, 31, 37. и 40. говоре о спашавању бродоломника. Овом приликом су поморци били дужни да једни другима пружају помоћ. За присвајање туђе имовине приликом спашавања изрицала се казна, а спасиоцу је припадала награда само ако је успешно спровео акцију спашавања.¹¹ Институт доприноса свих учесника у поморском превозу у заједничком сношењу штете, коју би претрпео један од учесника, задржан је до данас као принцип заједничке (генералне) хаварије.¹²

Случај судара бродова, према члану 36, представља још једну од поморских хаварија које могу да се догоде у поморској трговини. По питању судара бродова Поморски закон усваја начело римског права где се за судар бродова одговара на основу кривице, а у случају надокнаде штете одступа се од римског права односно образује се византијска заједница у надокнади штете за брод и терет коју чине капетан и они чланови посаде који су били на броду у моменту хаварије.¹³

Оштећење и крађа робе која се превози

У случајевима у којима капетан није сигуран да ли је неопходно да избаци сувишни терет дужан је да о томе консултује путнике односно трговце који имају ствари и робу од вредности на броду. Путници имају право да гласају које се ствари и роба избацују са брода. Том приликом морају да воде рачуна не само о расподели ствари и робе од вредности већ и о стварима које су битне за преживљавање у случају бродолома као што су: прекривачи, одећа, личне потрешштине и храна (члан 9.).

Капетан има обавезу да приликом превоза платна, свиле и жита обезбеди квалитетну кожу која се користи за покривање товара у случају олује. У ситуацијама продирања вода на палубу брода морнари су били у обавези да употребљавају пумпе за избацивање воде. Дужност капетана у току пловидбе је била да води рачуна о приговорима трговаца и путника о могућим оштећењима робе која могу да се десе током пловидбе (члан 34.). Уколико чланови посаде поступају немарно према роби и стварима путника, односно трговаца, онда су они сами сnose одговорност за насталу штету. У случају када штету проузрокује олуја штета се солидарно распоређује на морнаре,

¹¹ Vilma Pezelj, исто, 98.

¹² Борис Маровић и Веселин Авдаловић, Осигурање и управљање ризиком, Биографика а.д., Суботица 2004, 19.

¹³ Walter Ashburner, исто, 110-111.

капетана и трговце (члан 43. и 44.). Члановима посаде изричито се забрањују крађе на броду. У случају да неко од чланова посаде било шта украде и докаже се његова кривица, дужан је да покушај крађе надокнади у двоструком износу, уз губитак права на плату (члан 38.). Капетан има право да одлучи да ли ће се превоза робе обавити, после оправке брода, или ће за превоз робе ангажовати други брод. У овом другом случају капетан сам сноси трошкове транспорта и осигурања робе (члан 42.).¹⁴

Члан 8. говори о крађи брода и робе која се превози од стране самог капетана брода. Казна за ово кривично дело је конфискација целокупне капетанове имовине без обзира да ли је она покретна, непокретна или лична. У случају да се из капетанове имовине не може надокнадити штета, онда су посада и капетанов заменик били у обавези да раде све време док се не надокнади пун износ штете, која је настала крађом.¹⁵

Закључак

Поморски закон представља важан историјско правни споменик који нас упознаје са поморском законском регулативом Царства која је важила у периоду од VII до IX века. Закон садржи у себи правне норме којима се регулише привредно – поморски живот Византије. Сам текст закон је представљао важан документ свога времена. Садржао је у себи институте римског права прилагођене новонасталим околностима. У Поморском закону се појављују и нова оригинална решења која се до тада нису примењивала у римском праву (солидарна одговорност у случају сношења ризика односно поморско осигурање). Текст закона је неколико пута кодификован у Византији. То нам указује на чињеницу да је Закон неколико векова од свога доношења важио и примењивао се на територији Царства. Законска решења која даје Номос наутикос утицала су на израду многих каснијих локалних закона и статута медитеранских али и других поморских држава.

У нашим истраживањима желели смо да скренемо пажњу на средњовековну поморску трговину која је укључивала све ризике, успехе и неуспехе прекоморског подухвата. Закон нас упознаје са читавим низом економских односа који су везани за разне ситуације које могу да настану током неког поморског подухвата као што су: поморско осигурање, склапање уговора о изнајмљивању брода, полагање депозита, позајмљивање новца или злата и друго.

¹⁴ Walter Ashburner, исто, 112-117. и М. Я. Сюзюмов, исто, 27-29.

¹⁵ Зоран Симоновић, Економска политика Византије, Економика и Свен, Ниш, 2007, 114.

На крају што се тиче система кажњавања можемо да истакнемо да Поморски закон као византијски закон који је настао у периоду од VII до IX века примењује и казнену политику свога времена (надокнада штете у двоструком износу и др.).

Извори и литература

- Сима Аврамовић, Општа правна историја – Стари и средњи век, Правни факултет универзитета у Београду, Београд, 2000.
- Walter Ashburner M. A., ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ, The Rhodian Sea-Law, At the Clarendon press, Oxford, 1909.
- Борис Маровић и Веселин Авдаловић, Осигурање и управљање ризиком, Биографика а.д., Суботица 2004.
- Vilma Pezelj, Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu, Zbornik radova Prvanog fakulteta u Splitu, br. 1/2006, Split, 2006.
- Зоран Симоновић, Економска политика Византије, Економика и Свен, Ниш, 2007.
- М. Я. Сюзюмов, Морской Закон, Античная древность и средние века, Выпуск, 6, Уральский государственный университет имени А. М. Горького, Свердловск, 1969.
- Spatharakis, The text of Chapter 30 of the Lex Rhodia Nautica, Hellenika, 26, 1973.
- Theodor Mommsen & Kruger, Lex Rhodia de iactu, Digesta, XIV,2, http://web.upmf-grenoble.fr/Haiti/Cours/Leges/Rhodia_jactu.html.
- The Economic History of Bizantium, George Makris, Ships, Dumbarton Oaks, Trustees for Harvard University, Washington, D.C. 2002.

ПРИЛОГ

ПОМОРСКИ ЗАКОН (NOMOS NAUTIKOS)¹⁶

8. Капетан коме је брод поверен прода исти и побегне у другу земљу са златом уз пристанак његове посаде. Сва њихова имовина, како покретна, непокретна, и лична, дакле све што им припада, биће заплешњено. Осим уколико износ од продаје те имовине не покрива вредност брода и приходе који би били остварени у интервалу у ком брод није пловио, нека посада и заменик капетана раде све док не надокнаде пун износ штете.

9. Уколико се капетан двоуми око избацивања сувишног терета, нека упита о томе путнике који имају ствари од вредности на броду; и нека их пусти да гласају о томе шта треба урадити. Нека дође до планирања расподеле ствари од вредности; прекривачи, одећа и личне потрепштине биће узети у обзир; и, уколико дође до принудног избацивања ствари/терета са брода у циљу његовог олакшавања, вре-

¹⁶Текст Поморског закона се даје према извору: Walter Ashburner M. A., ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ, The Rhodian SeaLaw, At the Clarendon press, Oxford, 1909,71h119.

дност капетанове и поменуте опреме путника не сме да пређе литру (12 грамата, у овом случају грамата и литра представљају новчане јединице, где је литра од злата а грамата од сребра, иако се ове јединице превасходно односе на тежину/запремину); кормилара и официра, пола литре; морнара, три грамате. Опрема робова и свих осталих на броду који нису на броду са циљем да се даље продају вредноваће се са 3 минаса; уколико су неког повели ради даље продаје, његова роба ће се вредновати са 2 минаса. На сличан начин, уколико су робу отели непријатељи или пљачкаши или ... заједно са личним стварима морнара, такође се и оне морају узети у обзир приликом расподеле/надокнаде по истом принципу. Уколико постоји некакав уговор о расподели зараде, након што се расподели све што се налази на броду као и вредност самог брода, нека они који су обухваћени таквим уговором снесу губитак пропорционално предвиђеној заради таквим уговором.

10. Уколико због неодговорности капетана и посаде дође до оштећења или потапања брода, нека они преузму одговорност за надокнаду губитка трговцима. Уколико услед неодговорности самог трговца дође до губитка брода и товара, нека он буде одговоран за надокнаду штете настале потапањем брода. Уколико ни капетан ни посада а ни трговци нису одговорни за евентуално потапање или губитак брода, нека оно што је остало од брода и товара буде расподељено.

27. Односи се на то када је брод на путу да прими робу при чему осигурање и трошкове транспорта у току тог путовања плаћа трговац или партнери. Брод је изгубљен због неодговорности капетана или посаде. Роба која је у складишту се не узима у разматрање. Уколико се пруже докази да је брод страдао у олуји, оно што је спасено биће узето у обзир заједно са товаром како би се надокнадила половина трошкова осигурања и транспорта. Уколико један од партнера порекне да је прихватио партнерство, а докаже се супротно уз три сведока, мора да плати свој део надокнаде трошкова као и да плати казну због порицања.

28. Уколико трговац или партнер прекине утовар, и време предвиђено за утовар истекне, а након тога брод буде изгубљен било због гусара или пожара или бродолома, нека онај, који је узроковао прекид надокнади штету.

29. Уколико трговац не обезбеди робу тамо где је уговором прецизирано, а време предвиђено за утовар истекне, и дође до губитка било због гусара или пожара или бродолома, сву штету нанету броду дужан је да надокнади трговац. Но уколико уговором предвиђено време за утовар није истекло а нешто од поменутог се догоди, нека штету сразмерно надокнаде све стране.

30. Уколико трговац натовари брод и код себе има злато и дође до неке од несрећа на мору при чему терет и брод страдају, нека оно што је остало од терета и брода буде узето у обзир приликом расподеле губитка и надокнаде штете, док трговац има права да задржи

све своје злато осим једне десетине. Уколико приликом спашавања није користио ни један део бродске олупине (даска и сл. прим. прев.), нека плати половину путних трошкова у складу са уговором; уколико је приликом спашавања користио неки део бродске олупине, нека плати петину од сачуваног злата.

31. Уколико трговац натовари брод и након тога се нешто догоди са бродом, све што буде спашено учествоваће у расподели за надокнаду штете на обе стране; но само ће петина сачуваног сребра ући у расподелу надокнаде; а капетан и морнари ће такође са своје стране учествовати у надокнади.

32. Уколико је брод на путу до места где ће бити утоварен, било да га је унајмио трговац или да је део партнерског договора, и догоди се нека од несрећа на мору, трговцу се не надокнађују трошкови транспорта, али оно што је преостало од брода и товара биће узето у обзир приликом расподеле надокнаде штете. Уколико је трговац платио какав предујам, нека се надокнада врши на основу писаног уговора који је претходно сачињен.

33. Уколико капетан доведе робу до места предвиђеног уговором и брод задеси несрећа, нека капетан надокнади у потпуности трошкове транспорта од трговца, но приликом процене надокнаде штете у обзир неће бити узимана већ истоварена роба у односу на ону која је остала на броду и сам брод, но оно што је преостало од брода и робе на њему ући ће у расподелу приликом процене штете.

34. Уколико брод превози платно и свилу, нека капетан обезбеди квалитетну кожу за заштиту, како налети таласа не би начинили никакву штету товару уколико наступи олуја. Уколико вода продре у труп, нека капетан то одмах саопшти онима чија је роба на броду, како би се иста могла склонити. Уколико путници јасно ставе до знања капетану да постоји могућност да се оштети роба, а ипак дође до оштећења, нека капетан и морнари сnose одговорност за надокнаду штете. Уколико капетан унапред јасно изјави да ниво воде у броду расте и да се роба мора уздићи, но они који су је утоварили добију да је подигну, нека капетан и морнари буду ослобођени сваке одговорности.

35. Уколико бродски јарбол нужно буде одбачен зарад олакшања брода, било да се сам поломио било да је посечен, нека сви морнари и трговци и роба, као и брод, када буду били на сигурном буду предмет расподеле за надокнаду штете.

36. Уколико брод у току пловидбе налети на други брод који је уоктвљен или јако споро плови, и то се догоди у току дана, сву штету и губитак надокнађују капетан и они који су на броду. Додатно, нека и товар са тог брода уђе у расподелу за надокнаду штете. Уколико се ово догоди током ноћи, нека брод који споро плови упали ватру. Уколико ово нису урадили, нека вичу. Уколико занемаре све ово и дође до несреће, сами себи требало би да захвале за оно што се догодило, уколико чињенице то подржавају. Уколико су морнари били

неодговорни а осматрач спавао, а кормилар је страдао приликом налета на препреку, нека онај на кога су налетели (ако је то случај - прим. прев.) буде ослобођен сваке одговорности.

37. Уколико брод западне у невољу и том приликом товар и својина путника остају сачувани док је брод изгубљен, нека једна петнаестина укупне вредности сачуваних папира од вредности учествује у накнади штете, но нека трговци и путници буду изузети од обавезе враћања брода капетану.

38. Уколико брод који превози житарице ухвати невреме, нека капетан обезбеди коже а морнари употребе пумпе (за избацивање воде – прим. прев.). Уколико поступи немарно и товар буде наквашен због воде на његовом дну, нека морнари плате казну. Но ако узрок оштећењу буде сама олуја, нека накнада штете буде расподељена на морнаре, капетана и трговце; и нека капетан и морнари добију по шестоти део од сваке спашене ствари. Уколико је добра потребно бацити у море, нека сам трговац први нешто баца а потом нека се морнари лате посла. Додатно, нико од морнара не сме украсти ништа. Уколико ико шта украде, нека преступник надокнади двоструку вредност украденог и нека изгуби право на своју зараду.

39. Брод на коме су житарице или вино или уље увелико је одмакао у својој пловидби. По жељи капетана и посаде које је пловидба већ уморила, брод долази у место или на плажу противно жељи трговца. Долази до губитка брода но товар или добра су спашена. Трговац не сноси никакве последице због губитка брода, обзиром да он није хтео да се иде на то место. Уколико, док је брод у пуној пловидби, трговац каже капетану «Ја хоћу да идемо у ово место», а место уговором није предвиђено за пристајање, и дође до губитка брода али не и робе, нека трговац надокнади брод капетану. Уколико се овако нешто догоди (губитак брода – прим. прев.) уз обострано слагање, нека све стране учествују у надокнади штете.

40. Дошло је до бродолома, путници код себе имају злато ил сребро или свилу или бисере. Нека од сачуваног злата десети део, а од сачуваног сребра двадесети део учествује у надокнади штете. Нека од сачуване свиле, уколико је сува, десети део учествује у надокнади, обзиром да је једнака злату по вредности. Уколико се наквасила, нека се начини једно одобрење које би покрило губитак за оно што је оштећено и поквашено, а остатак робе нека учествује у расподели за надокнаду штете. Нека бисери, у складу са њиховом вредношћу учеству у расподели за надокнаду штете једнако као да се ради о злату.

41. Уколико има путника на броду и дође до оштећења или уништења брода, но роба и сами путници се спасу, нека путници надокнаде губитак брода. Уколико два до три путника изгубе своје злато или своја добра, нека им остали, у складу са својим могућностима, надокнаде губитак као и део који би требало да дају за надокнаду штете због изгубљеног брода.

42. Уколико натоварени брод почне да пропушта и товар буде искрцан, нека остане на капетану да одлучи да ли ће или не преузети робу након оправке брода и превести је до уговореног места. Уколико брод није поправљен и капетан узме други брод како би превезо робу до договореног места, нека сам сноси све трошкове транспорта и осигурања.

43. Уколико брод ухвати олуја и дође до принудног избацивања терета у циљу смањења оптерећења, и том приликом буду избачени и јарбол и једра и сидра и рудо кормила и кормило, нека све ово буде узето у обзир као и сама вредност брода приликом процене штете која би се надокнадила оним што је сачувано.

44. Брод је натоварен, и током јаког невремена дошло је до избацивања јарбола или су руда кормила поломљена или је кормило изгубљено. Уколико дође до оштећења терета услед невремена, постоји сва потреба да се претходно узме у обзир приликом расподеле надокнаде штете. Но уколико је товар оштећен више због пропуштања но због олује, нека капетан преузме на себе трошкове превоза и осигурања и врати сву робу у исправном стању и броју у ком је и примио.

Zoran Simonović, Belgrade

MARITIME INSURANCE ACCORDING TO BYZANTINE RHODIAN NAUTIKOS IN CASE OF SHIP SINKING, PIRATE ATTACK OR STORM

Summary

Nomos (Rhodian) nautikos is a legal text which was probably written between 600 and 800 A.D. The exact date of its origin cannot be established. Historical science does not know during whose rule Maritime law was declared the official document and where it was passed. It is also unclear if Maritime law was the official document or a private compilation. The contents of Maritime law indicate that it deals with problems related to maritime business and trade. Some of the rules related to navigation and maritime trade were taken over from Justinian's law. During the early medieval period some of the rules were based on Roman law and they also appear in Maritime law. Despite that, Maritime law is based on Roman law. Because of the circumstances in the early medieval period, Maritime law deviates from some of the traditional rules of Roman maritime law. In Roman law, contribution principle is applied in case of iactus only, and in Byzantine law, it is also applied to ship collision, shipwreck, damage caused by pirates, thunder, etc.

Key Words: Nomos (Rhodian) Nautikos, Maritime Trade, Insurance, Contribution, Collision, Shipwreck, Damage Caused by Pirates, Thunderclap