

БЕЛЕШКЕ О УГОВОРИМА О ПРЕВОЗУ РОБЕ БРОДОМ У РИМСКОМ ПРАВУ

1. После пунских ратова Римљани су се укључили у медитеранску поморску трговину, да би у току наредних столећа постали господари Средоземља. Последица тога било је стварање правних институција, којима је регулисана поморска трговина. С обзиром да су бродовима управљали обично робови или синови патерфамилијаса, претор је још у последњем веку републике увео тужбу *actio exercitoria*, којом су повериоци капетана брода тражили наплату својих потраживања од његовог патерфамилијаса. Из грчког права реципирани су, са извесним модификацијама, ⁽¹⁾ *faenus nauticum*, уговор о поморском зајму чија је економска сврха била осигурање поморског транспорта ⁽²⁾ и тзв. *lex Rhodia de iactu*, прописи о равномерној расподели штете настале поморском хаваријом на све власнике товара превоженог хаварисаним бродом ⁽³⁾. Међутим, и поред тога, Римско поморско право није у своме развоју ни приближно достигло онај ниво до кога су се развиле друге гране римског приватног права, посебно облигационо право. Док су за најважније послове путем којих се обављала робна размена релативно рано изграђени посебни, именовани уговори — контракти или пакта — са подробно одређеним обавезама странака, римско право није никада успело да изгради уговор о поморском транспорту.

Бродски уговори и возарски уговори у поморству закључивани су као контракт *locatio-conductio*, па су и у Јустинијановој кодификацији сва питања у вези са превозом робе бродом третирана полазећи од тужби *actio locati* и *actio conducti*. ⁽⁴⁾ Ово се одразило и на доцнији развој права, тако да је још Потје тврдио за бродарски уговор да „било како да се посматра, он је прави уговор о закупу“, а за бродарину каже да је то закупнина ⁽⁵⁾.

(1) У новијој романистичкој заступано је додуше гледиште да су и *faenus nauticum* и прописи о равномерном сношењу штете настале поморском хаваријом установе чисто римског права те да су тек у посткласичном праву добиле грчке називе — *De Martino, Note di diritto romano martittimo, Rivista del Dir. della Navigazione (= RDN), III, 1937, стр. 335 и даље.* — али оно се, међутим, не може прихватити и одраз настојања да се негира *a priori* било каква утицај грчког права на римско право.

(2) D. 22,2 и C 4,33

(3) D. 14, 2

(4) Тако сви текстови у којима је реч о *actio exercitoria* (D. 14,1) и *lex Rhodia de iactu* (D. 14,2).

(5) R. Pothier, *Des Ionages maritimes. Traité de la charte-partie.* (у: *Traité des contrats maritimes, société et cheptel*, Paris et Orléans, 1774), art. prélim., n. 5 и п. 103.

У римском класичном праву постојала је разлика између уговора *locatio conductio rei*, уговора о закупу брода или само одређеног места на броду, у коме се бродар појављује као *locator* ⁽⁶⁾, и *locatio conductio operis*, односно *regum vehendarum*, уговора којим трговац предаје бродару робу да је превезе, па се бродар појављује као *conductor* ⁽⁷⁾. Први би приближно одговарао данашњем бродарском уговору на време или на путовање (*time charter* или *voyage charter*), а други возарском уговору, али контракт *locatio conductio* имао је далеко ширу намену него што је то поморски транспорт, па ни правила којима је био регулисан нису била подешена специфичностима које су постојале када је примењиван у ту сврху. С друге стране, у пракси понекад није било јасно да ли се у конкретном случају ради о једној или другој варијанти контракта *locatio conductio*, односно да ли уговорна страна која жели да подигне тужбу има право на *actio locati* или на *actio conducti*, те су у таквим случајевима класични правници одлучивали да је закључен безимени контракт. О овом сведочи један Папинијанов текст, у коме је речено да је Лабео писао да власник робе, у случају када је неизвесно да ли је закупио брод или дао робу на превоз, може против капетана брода употребити „*civilis actio in factum*” ⁽⁸⁾. Реч *civilis* вероватно је доцније дописана, али остали део текста несумњиво је аутентичан и сведочи да су већ у време Лабеона у поморском транспорту примењиване обе варијанте уговора *locatio conductio*, као и да у пракси није увек било јасно о којој се варијанти ради, па је у таквим случајевима уговор санкционисан тужбом — у то време још хонорарном — *in factum*. Слика о овом шароликом и тиме недовољно одређеном стању у области уговора о поморском превозу употпуњују подаци да је поморски превоз робе уколико је вршен бесплатно био третиран као *depositum* или *mandatum* ⁽⁹⁾.

2. Празнине које су постојале због тога што римско право није познавало уговор о поморском транспорту попуђаване су, највероватније, обичајима који су морали бити више мање једнообразни у свим лукама Средоземља, а поред тога, још у периоду републике, интервенисао је и претор. Његова интервенција била је усмерена на одговорност бродара за

(6) D. 4, 9, 3, 1. D. 14, 2, 10, 1; 14, 2, 10, 2; 14, 1, 1, 7; 14, 1, 1, 15; 19, 2, 61, 1. Осим закупа целог брода постојао је и закуп места на броду — *locatio loci in navem*, напр. D. 14, 2, 2, pr. 14, 1, 1, 12; 19, 5, 1 — упор. J. A. C. Thomas, *Carriage by Sea*, RIDA, se Série, VII, 1960. стр. 489 и даље. Насупрот томе, L. R. Ménager, *Naulum et receptum rem salvam fore*, *Revue historique de droit français et étranger*, 1960, стр. 188, сматра да су место на броду закупљивали само путници. Међутим, *vectores* које он наводи у прилог свог гледишта били су не само путници, већ и лица која су пратила робу, па се због тога може схватити да се ти текстови не односе само на превоз путника, већ путника и робе чији су пратиоци.

(7) D. 14, 2, 10, пр.; 19, 2, 13; 1; 19, 2, 13, 2; 19, 2, 15, 6; 19, 2, 31; 14, 2, 2. pr.

(8) D. 19, 5, 1, 1. Упор. F. De Martino, *Lex Rhodia de iactu*, RDN, IV, 1937. стр. 5, где је дат преглед разних тумачења овог текста.

(9) Ово су, наравно рећи случајеви, али се у текстовима ипак помињу. Упор. D. 4, 9, 3, 1 у коме Улпијан односно Помпоније разматрају све ове могућности.

примљену робу. Својим едиктима претор је увео пеналне тужбе *actio furti* и *actio damni adversus nautas*, као и реиперсекүтивну *actio de recepto*.⁽¹⁰⁾

Прве две су се могле подићи без обзира на то какав је уговор о превозу био закључен и то под овим претпоставкама:

а) да је роба оштећена или украдена за време док се налазила на броду а не пре или за време укрцавања односно искрцавања;

б) да је штету или крађу извршило лице које ради на броду, морнар, роб или сам капетан брода, а не путници или неко треће лице⁽¹¹⁾.

Тужба је подизана не против капетана брода, већ против егзерцитора, бродара. Гласила је *in duplum*. Уколико је штету односно крађу учинио роб, чији је власник егзерцитор, тужени се могао ослободити одговорности изручењем роба. Као пеналне, ове две тужбе нису прелазиле на наследнике туженог, али, и поред тога што су биле хонорарне, нису застаревале⁽¹²⁾.

Увођењем тужби *furti* и *damni in factum adversus nautas* знатно је пооштрена одговорност бродара за робу која се превози и самим тим олакшан положај трговаца, власника те робе. Трговци не само што нису више морали да истражују ко им је оштетио или украо робу, већ се нису ни излагали опасности да туже инсолвентне морнаре и друго особље на броду. Бродар се могао ослободити одговорности једино ако докаже да штета није настала на самом броду или да је делинквент неко лице које не припада посади брода.

Из историјске перспективе посматрано може се закључити да је претор и у овом случају поступао полазећи од горућих питања свакодневне праксе. Он их у овом случају решава додуше парцијално, односно само она питања која су била најактуелнија: у недостатку подробнијих прописа који би регулисали уговор о поморском транспорту, а самим тим и контрактну одговорност уговорних страна, претор регулише деликтну одговорност бродара. У време када су трговци били већином римски грађани а бродари и бродска посада Грци и други перегрини, требало је у првом реду заштитити трговце од пљачке и оштећења робе до којих би дошло у току пловидбе. Штитићи интересе римских трговаца, претор је увео институцију одговорности за другог која — узмемо за пример само данашње хотели и гостионице, наследнике римских *caupones* — постоји и у свим савременим правима.

Трећа тужба, *actio de recepto*⁽¹³⁾ уведена је преторовим едиктом крајем републике. Према Улпијановом сведочанству текст едикта је гласио:

„*Nautae (caupones, stabularii) quod cuiusque salvum fore receperint, nisi restituerint, in eos iudicium dabo.*” (Све што бродар прими *salvum fore*, уз обећање да ће сачувати, ако не врати да ћу против њега тужбу⁽¹⁴⁾).

(10) Све три тужбе су у Јустинијановом праву биле предвиђене и против гостионичара и власника штала, али се данас сматра неспорним да су првобитно уведене само против гостионичара. Упор. F. De Robertis, *Receptum nautrum*, *Studio sulla responsabilità dell'armatore in diritto romano*, Bari, Cressati, 1952, str. 115 i dalje. sa pregledom književnosti.

(11) D. 4, 9, 5, 6 и фр. 7; за *actio furti in factum* *titulus* D. 47, 5

(12) D. 4, 9, 7, 6

(13) Мада се термин *actio de recepto* налази у изворима само на једном месту, Улп. D. 4, 9, 3 5, где је речено *de recepto honoraria actione*, данас се претпоставља, и поред извесних сумњи, да је то био уобичајени термин за тужбу из овог преторовог едикта.

(14) D. 4, 9, 1, pr.

Фрагменти Улпијанових, Паулусових и Гајевих коментара овог едикта, сакупљени у релативно кратком титулусу D. 4, 9 („Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant”), чине скоро једини извор за познавање ове установе. Ови малобројни и неки од њих вероватно прерађивани текстови били су у новије време предмет многих истраживања, но ни данас није постигнута сагласност по основним питањима, као што су питање правне природе овог *receptum* и односа између *actio de recepto* и осталих тужби које су се могле подизати против превозника.

Из текста едикта који је формулисан једнострано — тужба се предвиђа само против бродара — произилази да ће он одговарати објективно за сваку пропаст ствари које је преузео „*salvum fore*”, па и у случају да оне пропадну дејством више силе. Ова одговорност је доцније уближена. У свом коментару едикта Улпијан нас обавештава о учењу Лабеопа да се бродар може ослободити одговорности ако до пропасти преузетих ствари дође услед бродолома или напада пирата ⁽¹⁵⁾. Даље, из сачуваних текстова јасно произилази да је *actio de recepto* била ренперсекutoryна тужба, да се подизала против бродара ⁽¹⁶⁾ и то онда када је ствари преузео било он, било командант брода или неко од бродске посаде по њиховом наређењу, па чак и онда када је без ичијег налога ствари преузео момак на палуби, *diaetarius* ⁽¹⁷⁾. За разлику од одговорности бродара по тужбама *actio furti* и *damni in factum adversus nautas*, бродар по овој тужби одговара за преузету робу и пре њеног укрцавања на брод, а не само за робу која се налази на броду, а поред тога и за ствари које су унете у брод после укрцавања робе и за које се не плаћа возарина (*vectura*), као што су храна и лични пртљаг путника и пратиоца робе ⁽¹⁸⁾.

Међутим, из извора се не види јасно шта је значило *recipere*, да ли је то било изричито преузимање одговорности за ствари које се превозе бродом, или њихово фактичко преузимање. Отуда је данас спорно питање да ли је бродар по тужби *actio de recepto* одговарао увек, за сву робу коју превози, или само за ону за коју се изричито обвезао да ће је испоручити *salvum fore* на одређено место, односно да ли је *receptum nautarum* био *naturalium negotii* закљученог уговора о превозу и одговорност бродара легална, на основу самог едикта, или је *receptum* био посебан пакт.

Гледиште, заступано од неких историчара прошлог века да је *receptum* од самог почетка био *naturalium negotii* ⁽¹⁹⁾, па чак и да је првобитно *actio de recepto* имала пеналан карактер ⁽²⁰⁾ нашло је са извесним модифи-

(15) D. 4, 9, 3, 1.

(16) У D. 4, 9, 1, 2 Улпијан каже: „*maia su nautae сви они који се налазе на броду navis navigandae causa*, претор је под *nauta* мислио на бродара..

(17) D. 4, 9, 1, 3 и параграф 4.

(18) D. 4, 9, 1, 8 и D. 9, 4, 2

(19) Нарочито L. Goldschmidt, *Das receptum nautarum, cauponum et stabulariorum*, Zeitschrift f. d. ges. Handelsrecht, 3 (1860), стр. 62 и даље. У новије време W. Kunkel, *Römisches Recht*, 1949, стр. 240.

(20) E. Levy, *Privatstrafe*, 1936, стр. 30 и даље и *Konkurrenz der Aktionen*, II, стр. 83 и даље. Упор. и мишљење O. Lenela, *Kritisches und Antikritisches*, I. Zu D. 4, 9, 3, 1 — ZSS, 49 стр. 1—6. Да се *actio de recepto* налазила „између контрактних и деликтних тужби” мисли данас. A. Magdelain, *Le consensualisme dans l'Édit du préteur*, Paris, 1958, стр. 144, посебно примедба 321.

кацијама поборнике и у новијој историографији. М Сарђенти сматра да је ресептум материјални акт предаје ствари и да је преторова *actio de rescripto* представљала административно-пенално средство, те је првобитно давана у случајевима у којима и није постојао никакав уговор о превозу. Правни однос између бродара и власника ствари постојао би на основу једноставног *species facti*, без *obligatio* материјалног права ⁽²¹⁾. Ова тужба је, према тези коју заступа Sargenti и доцније давана на основу саме чињенице да је бродар примио ствари ради превоза, с тим што је његова одговорност постепено умањивана и сведена на одговорност за кустодију. Ресептум *nautarum* не би био, према томе, ни самосталан пакт ни акцесоран елеменат постојећег облигационог односа насталог уговором о превозу, већ облигација која се заснива на томе што је изостало враћање примљених ствари. Из овог схватања произилази, најзад, и закључак да је *actio de rescripto* старија од контракта *locatio conductio*.

Насупрот томе, већина историчара данас сматра да је бродар одговарао по тужби *actio de rescripto* првобитно само ако је изричито преузео такву одговорност, али се дискусија води око питања да ли је то био самосталан уговор ⁽²²⁾, једнострано преузимање обавезе ⁽²³⁾ или додатни пакт уз контракт *locatio conductio* ⁽²⁴⁾. У пракси је доцније — према мишљењу неких историчара почетком принципата, према другима током класичног периода или у доба домината — често пропуштано да се посебно уговара обвеза бродара да ће одговарати за повраћај преузетих ствари, па је и правна наука почела да тумачи ресептум *nautarum* као *naturalia negotii* уговора о превозу, тако да је постепено дошло до стапања ових двеју институција. Даље, мишљења се и данас разилазе по питању да ли су старије тужбе из контракта *locatio conductio* или *actio de rescripto* ⁽²⁵⁾, као и по питању због чега је уведена тужба *actio de rescripto*.

Ово последње питање поставља и сам Улпијан у D. 4, 9, 3, 1: „*niratur igitur cur honoraria actio sit introducta, cum sint civiles*”, „чудно је зашто је уведена хонорарна тужба када постоје цивилне”. Улпијан претпоставља да је претор желео да пооштри одговорност бродара који су били на злу гласу, па је, с обзиром да су из контракта *locatio conductio* одговарали само за кулпу, а из депозитума само за долус, увео и ову тужбу, по којој „*omni modo qui reseripit tenetur*”. Ипак, многи историчари данас не верују овом тексту, било зато што сматрају да су у Улпијаново време били заборавље-

(21) M. Sargenti, Osservazioni sulla responsabilità dell'exercitor navis in diritto romano, Studi in memoria di Emilio Albetario, I (1953), стр. 553—580. Исти, Проблема della responsabilità contrattuale, SDHI (1954), 133—137 и 145—154.

(22) P. Huvelin, Etudes d'histoire du droit commercial romain, Paris, 1929, стр. 135—159. С. Н. Brecht, Zur Haftung der Schiffer im antiken Recht, München, 1962, стр. 104 и даље. Е. Betti, Istituzioni di diritto romano, vol. II, Padova, 1962, стр. 373 и L. R. Ménager, нав. дело.

(23) J. C. van Oven, „Actio de rescripto” et „actio locati”, Tijdschr. voor Rechtsgeschied, 24 (1956), стр. 137—157. А. Magdelain, нав. дело, стр. 147.

(24) F. De Robertis, нав. дело, стр. 74 и даље. М. Kaser, Römisches Privatrecht, I, стр. 435. J. A. C. Thomas, нав. дело.

(25) J. Thomas, нав. дело, сматра да су обе уведене приближно у исто време, па чак претпоставља да је баш Лабео био инспиратор овог преторовог едикта. В. Овен и М. Сарђенти мисле да је *actio de rescripto* старија а F. De Robertis (стр. 202 нав. дела) да је млађа од тужби *locati* и *conducti*.

ни разлочи због којих је претор увео *actio de recepto*, било зато што сматрају да је текст интерполисан. У својој монографији посвећеној овом проблему Ф. Де Робертис заступа управо супротну тезу: из *locatio conductio* бродар је првобитно одговарао објективно; претор је желео да умањи његову одговорност и то је учинио на тај начин што је предвидео да ће бродар одговарати објективно само ако се путем *receptum* изричито обавезе на такву одговорност. Од осталих мишљења пажњу пробудују још два; да је претор са овим едиктом желео само да прецизније регулише одговорност бродара у случају када је закључен уговор *conductio rerum vehendarum* ⁽²⁶⁾ и да је циљ едикта био да обавезе бродара да гарантује путницима да им за време вожње неће нестати пртљаг ⁽²⁷⁾. Најзад, као један од основних проблема у вези са овим преторовим едиктом је проблем развоја одговорности бродара током класичног периода, и то како из контракта *locatio conductio*, тако и из *receptum*. Поставља се пре свега питање када је одговорност бродара, која је у почетку била несумњиво апсолутна, ублажена и да ли је приговор да су преузете ствари пропале у бродолому увен заиста у време Лабеона, као што произилази из текста D. 4, 9, 3, 1, или тек доцније. У непосредној вези са тим је и питање да ли је доцније, када је овај приговор већ постојао, одговорност бродара из *receptum* мерена критеријумом *custodia* и да ли је он одговарао за кустодију и на основу самог уговора *locatio conductio* ⁽²⁸⁾.

Основно у целој овој проблематици, чини нам се, јесте питање да ли је претор, предвиђајући против бродара тужбу *actio de recepto*, желео да регулише његову одговорност, недовољно одређену уговорима који су у то време у пракси примењивани, или је увео у римско право једну сасвим нову институцију.

3. Да би се добила полазна тачка у решавању ових проблема, неопходно је прво утврдити да ли је *actio de recepto* заиста старија од уговора који је у римском праву био основни контракт примењиван у поморском транспорту, од *locatio conductio*. Иако је ово питање спорно, сви се историчари слажу да су обе установе сигурно већ постојале последњих деценија републике. Размислимо лажења настају када се на основу оскудних историјских података покушава да утврди приближан датум када је *locatio conductio* санкционисан као консензуалан контракт и датум када је претор донео едикт којим је увео *actio de recepto*. У данашњој романистици преовлађује мишљење да је *locatio conductio* санкционисан као консензуалан контракт приближно у време Катона ⁽²⁹⁾. Међутим, у свим истраживањима полази се од питања када је *locatio conductio* санкционисан као консензуалан контракт, што је погрешно. Уговор о закупу је врло стара рим-

(26) J. Thomas, нав. дело, стр. 495.

(27) C. Brecht, нав. дело, стр. 106 и даље.

(28) Основни камен спотицања при решавању проблема одговорности бродара у класичном праву чини Гајев текст D. 4, 9, 5, у коме је речено да *navis* одговара за кустодију, али није јасно да ли из *receptum* или из *locatio conductio*. О томе упор. примедбу бр. 64 у овом раду.

(29) Упор. L. Amirante, Ricerche in tema di locazione, Bull. del Istituto del diritto romano, 62 (1959) — i prikaz toga rada: M. Kaser, IURA, 1960, стр. 229—234. P. Huvelin, нав. дело, стр. 119, мисли да је овај контракт санкционисан касније, с обзиром да га први помиње Q. Mucius Scaevola.

ска установа и постојао је и пре него што су уведене тужбе *locati* и *conducti*. Још у Закону XII таблица помиње се закуп робова и стоке, а неки праоблик *locatio conductio operis* и *oregatum* постојао је у пракси и у време када је у Риму владала затворена кућна привреда, као уговор са занатлијама који су одлазили у куће патриција да изврше разне занатске услуге. Доцније развио се закуп кућа и земљишта. Сви ови уговори ослањали су се на *bona fides* и били су санкционисани са *arbitrium boni viri*, или је право на тужбу обезбеђивано закључењем стипулација ⁽³⁰⁾.

На исти начин морао је бити закључиван и уговор о поморском транспорту. Римљани су у време пунских ратова имали мало бродова и бродски превоз је вршен скоро искључиво грчким бродовима. Римљани нису могли одједном стварати нове институције поморског права, већ су се користили постојећим обичајима који су владали у медитеранском поморству. Уговор о поморском превозу је још у вавилонском праву имао облик уговора о закупу брода, при чему је или закупуљиван цео брод на одређено време, или део брода, па је возарина наплаћивана према волумену укрцане робе. Феничани су преузели од Вавилонаца обе варијанте овог уговора, с тим што је у случају закупа бродског простора возарина одређивана не према волумену већ према тежини укрцане робе. Грци су преузели обичаје Феничана, примењујући уговор који је приближно одговарао доцнијем римском контракту *locatio conductio rei*, док нема података да је закључивана и варијанта која би одговарала контракту *locatio conductio rei vehendarum* ⁽³¹⁾.

И Римљани су, сигурно, од времена када су почели да се отискују на море, морали прибегавати закључењу исте врсте уговора. То још није био консензуалан контракт заштићен тужбом *bonae fidei*, али је имао све карактеристике доцнијег контракта *locatio conductio rei* и вероватно су већ и тада употребљавани термини *locare* и *conducere*. Плаут је у свом делу *Rudens* писао да је *Ieno Labrax* одлучио да потражи срећу на Сицилији, па је тајно изнајмио брод (*navis clanculum conducitur*) и укрцао је на њега цело своје имање да би пловио од Сирене до Агригена ⁽³²⁾. Овај текст се сматра да је најстарији извор који сведочи да је уговор о поморском превозу закључиван у виду *locatio conductio rei* и према том извору се приближно одређује и датум увођења контракта *locatio conductio* у римско право. Међутим, одсуство других, ранијих извора није никакав доказ да такав уговор није постојао и раније, при чему није важно да ли је то и раније био консензуалан контракт или не ⁽³³⁾.

(30) Упор. М. Стојчевић, Римско приватно право, Београд, 1968, стр. 247—248.

(31) Упор. J. Dauvillier, *Le contrat d'affrètement dans les droits de l'Antiquité*, Mélanges Jacques Maury, Paris, 1960 i prikaz ovog rada u IURA, XII (1961), p. I, стр. 534.

(32) T. M. Plauti Comoediae, *Rudens*, стихови 57, 199 и 356—358.

(33) *Alfenus Varus* u D. 19, 2, 31 расправља о тужби *actio oneris aversi* која се подизала против бродара. Он каже да постоје две врсте *locationis*, као што постоје и две врсте *depositum*: ако је предмет уговора *species*, онда својина на превоженој роби не прелази на бродара, а ако је *genus*, он постаје сопственик робе коју превози. У оба случаја нема места тужби *actio oneris aversi*. О овој мистериозној тужби, која се у изворима помиње само на овом месту, писано је врло много, али није разјашњено питање каква је то тужба. Са гледишта поморског транспорта овај текст је, сматрамо, значајан стога што је у то време бродар могао да постане и сопственик робе коју превози, па је био дужан да врати исту коли-

На основу ових разматрања може се, сматрамо, поуздано закључити да је *locatio conductio* брода знатно старији од *rescriptum*. Тиме питање датума преторовог едикта којим је уведена тужба *de rescripto* губи сваки значај са гледишта проблема међусобног односа ових двеју институција. Ипак, за разумевање правне природе и улоге *rescriptum* потребно је, бар приближно, утврдити време када је он донет.

Према неким гледиштима овај едикт донет је већ око 200. године пре нове ере, у време када је политика снабдевања житом становништва у Риму захтевала да се поведе рачуна и о регулисању поморског транспорта⁽³⁴⁾. Овом мишљењу супротставља се неколико аргумената. Пре свега, чињеница је да је транспорт жита био у рукама државе, тако да се мере које је налагала политика снабдевања житом нису могле односити и на приватне Transporte, а *rescriptum* је искључиво установа приватног права⁽³⁵⁾. Даље, сматра се, по нашем мишљењу оправдано, да едикт није могао бити донет пре *lex Aebutia* која је изгласана између 150. и 130. године пре н. е. јер пре него што је озакоњена примена формуларног поступка активност претора била је ограничена. Најзад, из чињенице да у D. 19, 2, 31 постављени проблем, настао пропашћу робе у току превоза, А. Варус решава тако, што разматра разне врсте уговора који би се могли закључити, а не помиње *rescriptum*, закључује се да у то време *rescriptum* није ни постојао⁽³⁶⁾. Као што је познато, А. Варус био је конзул 39. године пре наше ере па би према томе *rescriptum* био введен тек после тог датума, последњих година I века пре наше ере. Међутим, Лабео који је био савременик Августов, већ предлаже приговор којим би се првобитна неограничена одговорност бродара ублажила. То би значило да тек што је претор донео едикт правници су предлагали измене онога што је у едикту основно — искључење одговорности бродара за случај бродолома. Ако се има у виду да су и претор и правници били *viva vox populi*, да су прилагођавали важећи правни систем потребама које су проистизале из свакодневне праксе, и да је претор имао свој *consilium* правника који су му помагали у доношењу едикта, онда је мало вероватно да је едикт *de rescripto* био тако брзо после свог доношења предмет критике и измена. Едикт је, према томе, морао бити знатно старији, а то што га А. Варус не спомиње не може служити као доказ да га овај правник није ни познавао.

На релативну старост овог едикта указује чињеница да се у њему егзерцитор назива *nauta*. Улпијан у D. 4, 9, 1, 1 посебно подвлачи да је у тексту едикта претор под *nauta* подразумевао бродара. Првобитно, док су бродовласници и бродари били скоро искључиво Грци, за Римљане је *nauta*

чину исте врсте ствари — уколико је, наравно, овај текст аутентичан. *Actio oneris aversi* је вероватно била пенална тужба цивилног права, која је у време А. Варуса престала да се примењује, па је допнији извори не помињу, Упор. Р. Huvelin, нав. дело, стр. 115—120. У новижој књижевности А. Willinski, D. 19. 2. 31 und die Haftung des Schiffers im altrömischen Seetransport, *Annales Universitatis Mariae Curie Skłodowska*, Sectio G, Lublin, vol. VII, 10 (1961).

(34) F. De Robertis, нав. дело, стр. 42

(35) Tako M. Sargenti, нав. дело у Studi Albertrario, стр. 569.

(36) Поред осталих, ово гледиште заступа и Р. Huvelin, нав. дело, стр. 156—157.

и капетан брода и бродар, па и сваки члан бродске посаде. Разлике у терминима настале су доцније. Бродар није више *nauta* већ *exercitor* у време када је уведена *actio exercitoria*, а она је сигурно већ постојала у време А. Варуса, јер је помиње његов савременик Офилиус ⁽³⁷⁾.

Сви ови разлози упућују на закључак да би се основано могло претпоставити да је *actio de recepto* уведена у другој половини II века пре наше ере, нешто после доношења закона *Lex Aebutia*.

4. Преторовим едиктом предвиђена је само једна тужба, *actio de recepto* против бродара, што би на први поглед могло да упути на закључак да је преторова намера заиста била само да на овако ригорозан начин регулише одговорност превозника за робу преузету на основу закључених уговора о поморском превозу. Сврха овог едикта би, према томе, била у основи иста као и едикта којим је била уведена тужба *actio furti in factum adversus nautas*. Овоме у прилог наводи се, поред осталог, и неколико текстова из титулиса D. 4, 9, из којих би произишало да је глагол *recipere* значно само фактичко преузимање ствари. Исто тако, истиче се и околност да су не само морнари, већ и бродари крајем републике били људи на врло лошем гласу, па је претор донео овај едикт да би, као што каже Улпијан, спречавао махинације „*hoc genus hominum*” (D. 4, 9, 3, 1).

И поред супротних гледишта данас ⁽²⁸⁾, *nautae* су у време републике у очима Римљана морали изгледати као људи у које се не може имати поверења. За овакав закључак није ни потребно позивати се на текстове, као што је овде већ поменута изјава Улпијана у D. 4, 9, 3, 1 или на D. 47, 5, 1, пр. из кога се види да је претор, уводећи тужбу *actio furti in factum* имао у виду и случај да роба на броду буде покрадена уз саучесништво бродара, оре *consilio exercitoris*. Морнари и бродска посада уопште нису никада у историји, ни у Антици ни у Средњем веку, уживали углед часних људи. Што се тиче бродара, римског *exercitor*, он је у време принципата, када су велике бродске компаније биле добрим делом у рукама римских грађана, вероватно имао и одређени друштвени углед; међутим још у I веку пре наше ере натписи који се односе на поморска друштва у Остији показују да је поморски транспорт био скоро искључиво у рукама Грка и других странаца ⁽³⁹⁾. Према њима, као према странцима уопште, Римљани нису могли имати поверења — о чему нам сведочи, између осталог, и позната изрека да грчка *fides* није никаква *fides*. Посебно у поморству о неком поверењу или части тешко да је могло бити говора. Може се лако замислити да су бродари бивали и у договору са пиратима, као и да су симуловали бродоломе како би се домогли укрупне робе, и поред тога што је робу пратио трговац, сам или су то чинили његови робови. С друге стране, очи-

(37) D. 14, 1, 1, 9.

(28) F. De Robertis, нав. дело, стр. 24 и Van Oven, нав. дело, стр. 142. Места у *Digesta*-та, где се говори о лошем гласу бродара, односила су се, према овим писцима, првобитно на гостионичаре. Ово схватање би се могло прихватити, јер се ради о текстовима правника из доцнијег класичног периода, када су бродари сигурно већ уживали одређен углед, али ти текстови немају никакве везе са питањем какав су углед уживали бродари у периоду републике.

(39) T. Frank, *An economic history of Rome*, Лондон, 1927, стр. 118 и 298—302.

гледно је да је претор донео свој едикт првенствено у интересу римских грађана, трговаца чија се роба превози.

Међутим, неповерење у бродаре и лош глас који су они уживали с једне, а жеља претора да заштити римске трговце с друге стране, били су оправдани разлози да се против њих уведу посебне пеналне тужбе *actio furti* и *damni in factum*, али не и за увођење *actio de recepto*. Суштина едикта којом је уведена ова последња тужба је у томе што је предвиђао да ће бродар одговарати за примљену робу и онда када је она пропала услед бродолома или ако су је отели пирати. То више није казнена мера против људи склоних подвалама, заштита трговаца од деликтних радњи бродара и бродске посаде, већ пребацивање целокупног ризика у вези са поморским транспортом на превозника.

Претпоставка да је одговорност бродара у прво време била увек објективна и апсолутна, тј. да се према владајућим обичајима у старијем периоду бродар није ни могао позивати на вишу силу, те да је претор такве обичаје само санкционисао, није основана. Оскудни изворни подаци сведоче супротно. Тит Ливије нас обавештава о уговору који је на иницијативу претора Флавијуса склопљен у време пунских ратова између римске државе и три друштва публикана у циљу снабдевања римске војске у Шпанији ⁽⁴⁰⁾. Према том уговору држава је преузела на себе ризик за пропаст превожене робе у случају невремена или напада непријатеља ⁽⁴¹⁾. Ова клаузула је унета у уговор у корист публикана, који се појављују као снабдевачи римске војске и према томе као трговци који закључују уговор о превозу. С обзиром да држава преузима ризик на себе у уговору који је закључен са њима, јасно је да би без те уговорне клаузуле ризик сносили они. Да су такав ризик сносили бродари, Ливије не би рекао да је преузимање ризика од стране државе била клаузула у уговору са публиканима, већ би навео да је то обећао бродарима.

Очигледан доказ да бродари нису сносили сав ризик поморског транспорта пружа и познати пасус из Плутарховог описа Катоновог живота ⁽⁴²⁾. Плутарх нас обавештава да је М. Порцијус Като ⁽⁴³⁾, као вешт трговац, учествовао преко свог ослобођеника Квинција у активностима једног трговачког друштва које је сачињавало 50 трговаца. Они су превозили своју робу на 50 бродова тако, што је сваки од њих укрцавао на сваки брод једну педесетину товара. Тиме нико од њих није никада сносио сав ризик превоза, што им је доносило велике профите. Другим речима, да не би сносио ризик поморског транспорта, Катон је своју робу распоређивао на 50 бродова, чиме је постизавао то да је добар део робе стизао на циљ, па је остварена зарада била далеко већа од претрпљених губитака. Да поморски превоз робе није био веома ризичан и да се није радило пре свега о ризицима услед бродолома или пирата, које сноси не бродар, већ трговац, овако компликована операција не би била потребна.

(40) T. Livius, *Ab urbe cond.* 23, 48—49.

(41) Loc. cit.: „*Alterum, ut quae in naves imposuissent, ob hostium tempestatisque vi publico essent*”. — Друго, да за оно што је укрцано на брод држава сноси ризик за случајеве непријатељске силе или за непогоде.”

(42) Plutarchus, *Vitae*, II, Katon, XXII, 9.

(43) Подсећамо да је био цензор 184. године пре н. е.

Бродари су на поморском транспорту зарађивали у просеку несумњиво много боље него што се могло зарадити на другим пословима. Песник А. Персиус Флакус (34—62. год. н. е.) обавештава нас да су зараде у поморству износиле око 11% уложеног новца, а у осталим делатностима само око 5% (44). Такве зараде би биле веома умањене када би сав ризик пловидбе увек у потпуности сносио бродар, нарочито у доба када је пловидба Средоземљем била веома несигурна, као што је то био случај у немирним временима последњих векова римске републике. Сваки бродолом би за њих у том случају значио не само оштећење или губитак брода, већ и обавезу да надокнаде што се на броду налазило. Такву обвезу им претор није могао наметнути својим едиктом. Таква „административно-пенална мера“ (45) била би крајње неполитичка мера. У време када Римљани тек почињу своје освајање Средоземља и своју трговачку експанзију, када још немају довољно својих бродова, наредба претора којом се бродари обвезују да су увек, у сваком случају дужни да врате робу коју су примили ради превоза, имала би за последицу тепокоћу да се нађе превозник, јер би бродари сигурно избегавали да закључују уговоре о превозу са римским трговцима.

Ова разматрања показују да се и без подробније анализе текстова у којима се третира *actio de recepto*, посебно и без истраживања шта је значио израз „*salvum fore recipere*“, може закључити да бродар није одговарао по овом преторовом едикту *ipso iure*, већ само ако је ту обвезу изричито преузео.

5. Подробна анализа правних текстова који показују да су речи у едикту *salvum fore recipere* значиле да бродар изричито преузима обвезу, односно гаранцију да ће испоручити преузете ствари у место које је циљ пловидбе, дата је у делима неких историчара крајем прошлог века (46). Те радове допунио је П. Ивлен упоређењима са сличним гаранцијама у другим областима римског права, као што су *cautio rem pupilli salvum fore* и *cautio resuniam publicam salvam fore* (47). Не задржавајући се на овом месту на питању правне природе *rescriptum* у периоду републике, размотрићемо четири Улпијанова фрагмента из којих се може закључити да се и у класичном праву *actio de recepto* могла подићи само ако је био закључен посебан пакт. Прва два су из Улпијановог коментара преторовог едикта којим је уведена *actio de recepto*, трећи је из коментара преторове *actio furti in factum adversus nautas*, а четврти из књиге 73. *ad etictum*, у којој се расправљало о заложном праву (*de Salviano interdicto et de formula Serviana*).

У D. 4, 9, 1, 8 Улпијан поставља питање:

„*Recipi autem salvum fore utrum si in navem res missae et adsignatae sunt: an et si non sint adsignatae, hoc tamen ipso, quod in navem missae sunt, receptae videntur? et puto omnium eum recipere custodiam, quae in navem illatae sunt, et factum non solum nautarum praestare debere, sed et vectorum*”. — „Да ли се сматра да је примио *salvum fore* само ако су ствари

(44) Persius, Sat. 5,149 и тзв. Cornuti commentum уз то место.

(45) M. Sargenti, нав. дело у St. Albetario, стр. 542.

(46) E. Ude, Das receptum nautarum, ein pactum praetorium, ZSS, 12 (1892), стр. 66—75. J. Partsch, Die ediktale Garantievertrag durch receptum. ZSS, 29 (1908), стр. 403—423.

(47) P. Huvelin, нав. дело, стр. 148 и даље.

унете у брод и обележене, или и ако нису обележене, већ самим тим што су унете у брод сматра се да су преузете? И мислим да се све оно мора чувати што је унето у брод и да се одговара не само за радње бродске посаде, већ и за радње путника.”

Из овог текста би на први поглед изгледало да је бродар одговарао за све ствари које су се налазиле на броду на основу саме чињенице што су укрцане односно што су предмет уговора о превозу и да је та одговорност мерена критеријумом *custodia* („et puto omnium eum recipere custodiam quae in navem illatae sunt. . .”). То би значило да се у време Улпијана *actio de recepto* могла подићи против бродара самим тим што су одређене ствари унете у брод и обавеза бродара да врати ствари проистицала би из самог уговора о превозу, било да је то *locatio conductio* или неки други контракт. *Receptum* би био *naturalia negotii* уговора о превозу.

На овај текст позивају се данас у првом реду историчари који заступају тезу да *receptum* није никада био самосталан пакт или тезу да је он престао да буде самосталан пакт већ у класичном праву (⁴⁸). Они који сматрају да је и у класичном праву било потребно да се бродар изричито објаве да би одговарао из *receptum*, указују на језичке и логичке недостатке овог текста и закључују да је интерполисан. П. Ивлен (⁴⁹) га реконструише тако што изоставља из прве реченице све што је написано после речи „*non sint adsignatae*” а из друге речи „*quae in navem illatae sunt*”. Ф. Де Робертис после подробне анализе текста закључује да је измењен у тој мери, да је за историчара данас неупотребљив (⁵⁰).

Овај Улпијанов текст је сигурно претрпео неке мање измене, што показује неслагање глаголских облика *sint* и *videntur* у првој реченици, и реч *puto*, мислим, у односу на изјаву да бродар одговара и за радње путника, што је било јасно и неспорно, па је чудно да Улпијан то исказује само као своје мишљење. Међутим, ако се овај текст посматра у целом контексту фрагмента 1 и у наставку Улпијановог излагања у D. 4, 9, 3, пр. види се да евентуалне измене текста нису битно утицале на основну мисао Улпијана и да Улпијан није хтео да каже да бродар одговара за сву робу која је унета у брод, и без посебног преузимања такве обавезе. У целом овом фрагменту 1 Улпијан коментарише преторов едикт на тај начин што прво репродукује текст едикта (*pr.*), затим у § 1 даје *laudatio*, похвалу преторовој интервенцији, да би после тога уследно коментар појединих речи у тексту едикта: §§ 2—5 садрже објашњење ко су ти који одговарају (*qui*), у §§ 6—7 тумаче се речи „*quod cuiusque*” за које и чије ствари се одговара, а у § 8 шта значи реч *recipere*. У овом последњем параграфу Улпијан не објашњава саму реч *recipere*, већ поставља питање да ли се сматра да је бродар дао гаранцију само за оне ствари које су посебно обележене, или и за оне које су необележене унете у брод. „*Recipi autem salvum fore*” не може имати други смисао до „примио је уз обвезу, гаранцију да ће их

(48) E. Carelli, *Responsabilità ex recepto del nauta e legittimazione ad agire di danno*, RDN 4 (1938), I, стр. 339. M. Sargentii, *нав. дело у SDHI*, стр. 148. Van Oven, *нав. дело*, стр. 139. V. Arangio-Ruiz, *Responsabilità contrattuale in Diritto Romano*, Napoli, 1933, стр. 108—109.

(49) *Нав. дело*, стр. 154.

(50) *Нав. дело*, стр. 73.

вратити (неоштећене)". Када је закључиван *rescriptum*, бродар је вероватно добијао списак робе која се укрцава на брод, а поред тога та је роба бивала и посебно обележавана. У пракси је, сигурно, долазило до тога да неке ствари, које се укрцавају заједно са асигнираном робом за коју је бродар преузео гаранцију, не буду обележене, па се постављало питање да ли ће трговац моћи да тужи бродара и за нестанак тих ствари. Улпијан одговара да он мисли да може. То је било једно од практичних питања у вези са овом тужбом, чије решење није било само по себи разумљиво и зато Улпијан каже „et puto". У Улпијановој изјави „*omnium eum recipere custodiam*" реч *custodia* је употребљена не као правни термин, већ као реч из свакодневнoг говора, у смислу „све те ствари морају се чувати".

Своје резонување Улпијан допуњује цитирањем Помпонија, који је, разматрајући вероватно исто питање, рекао да бродар за те ствари одговара и ако су пропале пре укрцавања на брод (D. 4, 9, 3, пр.) Да је и Помпоније мислио на необележене ствари може се закључити на основу околности да је било потпуно јасно и неспорно да се *actio de rescripto* може подићи без обзира на то где су ствари пропале, да ли на броду или пре укрцавања. Да се радило само о указивању на то правило, не би било потребно да се Улпијан позива на ауторитет Помпонија. Али, ако се претпостави да је и Помпоније расправљао о питању да ли је потребно да свака ствар буде обележена, онда је разумљиво што га Улпијан цитира.

Према томе, из овог текста не би се могло закључити да је *recipere* значило фактичко преузимање робе и да је бродар одговарао по тужби *actio de rescripto* и без посебног преузимања обвезе. Напротив, у разматрању једног чисто практичког питања Улпијан употребљава речи *recipere autem salvum fore* у значењу „преузео је обавезу да гарантује за ствари", па се из текста може закључити да је у време Улпијана *rescriptum* био посебан пакт.

На исти закључак упућује и претходан параграф, D. 4, 9, 1, 7. И у овом тексту Улпијан цитира Помпонија, који каже да „није важно да ли смо укрцали своје или туђе ствари, битно је да ми имамо интереса да ствари буду сачуване, и у том случају ће бродар одговорати пре нама него њиховом сопственику". После овог цитата Улпијан решава конкретан случај: „И зато ако сам добио zaloжно право на укрцаој роби због тога што сам као поверилац закључио *faenus nauticum*, *nauta* ће дуговати више мени него мом дужнику ако је ту робу преузео пре" ⁽⁵¹⁾.

Овај текст је доста сажет и због тога тежак. Улпијан очигледно расправља о случају из праксе у коме је лице А закључило уговор о транспорту и уговор о поморском зајму, с тим што је зајмодавац добио zaloжно право на укрцаој роби. Брод је сретно обавио пловидбу и стигао на одређено место, али без робе која је била предмет zaloжног права. С обзиром да поверилац из поморског зајма сноси једино ризик пловидбе, лице А је у овом случају остало и даље дужник свог зајмодавца. Како је, међутим, предмет zaloжног права пропао, Улпијан одлучује да тужбу из *rescripta* има не лице А, већ његов зајмодавац.

(51) „*Item Pomponius libro trigensimo quarto scribit parvi referre, res nostras an alienas intulerimus, si tamen nostra intersit salvus esse: etenim nobis magis, quam quorum sunt, debent solvi. et ideo si pignori merces accepero ob pecuniam nauticam, mihi magis quam debitori nauta tenebitur, si ante eas suscepit.*"

Основна мисао изражена у овом тексту је *actio de recepto* подиже не власник укрцане робе који је закључио уговор о превозу, већ његов заложни поверилац. Ако би се *rescriptum* схватио као саставни део *locatio conductio*, онда би из овог текста произилазило да ова уговорна обавеза бродара не делује *inter partes*, већ и према трећим лицима, што би био јединствен случај у римском праву и противно основним принципима римског класичног права.

П. Ивлен⁽⁵²⁾ закључује из овог текста да се *actio recepto* даје лицу које није *locator* нестале робе, али је оно закључило пакт *rescriptum*, па према томе би из овог текста произилазило да је *rescriptum* био пакт независан од *locatio conductio*. Истовремено, он се пита није ли такав закључак преурањен, јер је могуће да је дужник из уговора о поморском зајму био обавезан да повериоцу уступи све своје тужбе, па и *actio de recepto*.

Ова сумња великог француског историчара, чини нам се, није оправдана, јер да је сауговорач бродара био дужан да *actio de recepto* цедира свом повериоцу, Улпијан не би, бар не на овом месту, ни расправљао о овом проблему. Овај текст, напротив, постаје потпуно јасан када се усвоји не читање Момзена⁽⁵³⁾, према коме се овај текст завршава речима „*si ante eas suscepit*“, ако их је раније примио, већ читање Халоандера⁽⁵⁴⁾, који је ове речи прочитао са „*si a me eas suscepit*“, ако их је од мене примио. Тиме смисао текста постаје сасвим друкчији. Помпоније каже да *rescriptum* може закључити било власник укрцане робе, било лице које је заинтересовано да роба сигурно приспе на одређено место. Позивајући се на Помпонија, Улпијан наводи случај у коме је трговац закључио уговор о превозу а његов заложни поверилац *rescriptum*. Расправљајући у првом лицу о том случају, Улпијан дословно каже: „ако је од мене (тј. од заложног повериоца) примио обвезу дужник ће из *rescriptum*а одговорати мени, а не власнику робе“.

Да је у класичном праву бродар одговарао по тужби *actio de recepto* само ако је изричито преузео такву обвезу показују недвосмислено наредна два текста.

У D. 47, 5, 1, 3 Улпијан коментарише преторову *actio furti in factum adversus nautas*, па каже да власник покрадених ствари може да бира да ли ће тужити цивилном тужбом лопова или хонорарном тужбом бродара. У наредном параграфу Улпијан додаје да за крађу оних ствари које је бродар примио *salvum fore* подиже *actio furti* не власник покрадених ствари већ се тужба даје бродару, с обзиром да у том случају бродар сноси ризик кустодије⁽⁵⁵⁾.

(52) P. Huvelin, нав. дело, стр. 147. У примедбама 1 и 2 дата су мишљења других историчара о овом тексту.

(53) Corpus iuris civilis, ed. stereotypa XII, Digesta, recognovit Th. Mommsen, Berlin, 1911, D. 4, 9, 1, 7.

(54) Haloandri Digestorum editio, Norinbergae, a. 1529. — loc. cit.

(55) „Cum enim in caupona vel in navi res perit, ex edicto praetoris obligatur exercitor navis vel caupo ita, ut in potestate sit eius, cui res subrepta sit, utrum mallet cum exercitore honorario iure an cum fure iure civili experiri. 4. Quod si receperit salvum fore caupo vel nauta, furti actionem non dominus rei subreptae, sed ipse habet, quia recipiendo periculum custodiae subit.“

О овом тексту је врло много писано, али се он уопште не помиње у вези са проблемом да ли је у класичном праву *rescriptum* био саставни део уговора о превозу или посебан пакт. У оба параграфа говори се не само о бродару, већ и о гостионичару, и то тако што се прво каже „*in saurone vel in navi res perierit*“, затим да је одговоран „*exercitor navis vel sauro*“, па се после тога наводи само *exercitor* као лице пасивно легитимисано на тужбу. Ово неуредно позивање на гостионичара, посебно то што се сауро помиње испред *nautae* објашњава се интерполацијама и овај текст служи пре свега као доказ да је у едикту претор првобитно имао у виду само бродара па је посебна формула против гостионичара унета у *album* доцње⁽⁵⁶⁾. О овом тексту је даље много расправљано у вези са питањем да ли је одговорност бродара из *rescriptum* у класичном праву третирана као *custodia* или не⁽⁵⁷⁾. Најзад, на основу овог текста проучава се и питање међусобног односа тужби *actio furti civilis*, *actio furti* против бродара и *actio de rescripto*, при чему су чак и изражена мишљења да је у § 4 Улпијан мислио не на цивилну тужбу *actio furti* већ на преторову *actio furti in factum*⁽⁵⁸⁾.

Мада су сва ова питања веома значајна, на њима се овде нећемо задржавати. За нас је овај текст битан због тога што је Улпијан очигледно у параграфима 3 и 4 разматрао две различите ситуације: прво је имао у виду ситуацију када је са бродарем закључен само контракт *locatio conductio*, а затим ситуацију када је закључен и *rescriptum*. У првом случају бродар не сноси *periculum custodiae* и зато цивилну *actio furti* против лопова подноси власник украдене робе — уколико не жели да подигне преторску *actio furti in factum* против бродара. У другом случају (§ 4) бродар сноси *periculum custodiae* и зато, према општем правилу саопштеном у Гајевим институцијама, цивилна *actio furti* против лопова припада њему, а не власнику украдене робе⁽⁵⁹⁾.

Ово Улпијаново резонување јасно показује да бродар није увек закључивао *rescriptum* и да је степен његове одговорности за робу коју превози зависио од тога да ли је примио обвезу санкционисану преторовим едиктом или не.

Најзад, последњи Улпијанов текст на коме ћемо се задржати, D. 20, 4, 6, 1, гласи:

„*Item si quis in merces sibi obligatas crediderit, vel ut salvae fiant vel ut nautum exsolvatur, potentior erit, licet posterior sit: nam et ipsum nautum potentius est.*” — „Исто тако, ако неко има на роби заложно право зато што је (трговцу) дао зајам да би роба била сигурна („*ut salvae fiant*”) или да би платио возарину, има прече заложно право макар био и доцнији

(56) O. Lenel, EP³, стр. 334. S. Solazzi, *Appunti di diritto romano marittimo. I. Le azioni contro il nauta*. RDN 2 (1936) стр. 118. F. De Robertis, нав. дело, стр. 30.

(57) Haumann, *Textkritische Studien zum römischen Obligationenrecht*, ZSS 40 (1919), стр. 206, сматра да је текст аутентичан Исто и V. Arangio-Ruiz, нав. дело, стр. 102—107. Супротно мишљење заступа F. De Robertis, нав. дело, стр. 91, где је дата и остала књижевност по овом питању.

(58) E. Levy, *Konkurrenz der Aktionen* (cit.) II, стр. 83. Исто и Partsch, нав. дело, стр. 406.

(59) Gai, I. 3, 203—206.

заложни поверилац: наиме и сама возарина је јача (тј. даје јој се предност)“.

У текстовима који претходе, Улпијан расправља о питању редоследа по коме ће хипотекарни повериоци наплаћивати своја потраживања и наводи случајеве у којима се предност даје неким повериоцима без обзира на временски редослед по коме је установљено заложно право. То ће бити ако се хипотеком гарантује враћање зајма датог бродару за оправку и опрему брода (D. 20, 4, 5) и за исхрану морнара (D. 20, 4, 6, пр.), као и трговцу за плаћање возарине или да би „*merces... salvae fiant*“ (D. 20, 4, 6, 1).

Смисао овог § 1 није потпуно јасан. Разумљиво је што се предност даје заложном повериоцу који је дао зајам да би трговац платио возарину. Бродар је имао заложно право (*ius retinendi*) на роби коју је превезао у случају да му не буде плаћена возарина и имао је предност над осталим заложним повериоцима — *ipsum paulum potentius est*, каже Улпијан на крају параграфа. То првенствено право наплате које има бродар за неплаћену возарину прелази на онога који је дао зајам да би се возарина исплатила. Спорно је међутим, шта значи то да је предмет зајма био новац употребљен да би роба „*salvae fiant*“. У малобројним радovima у којима се расправља о овом тексту заступају се углавном два мишљења: да се ради о новцу који је трговац плаћао људима који су спасавали робу у случају бродолома ⁽⁶⁰⁾ и да се ради о неком посебном, нама данас непознатом уговору о осигурању ⁽⁶¹⁾.

Мишљење да се ради о новцу за спасавање робе у случају бродолома заснива се на тумачењу одговарајућег текста у Базиликама (Bas. LIII, 13), у коме би било речи само о новцу датом за спасавање робе. Текст у Базиликама, међутим, није довољно јасан и може се превести на различите начине ⁽⁶²⁾, тако да овај аргумент није поуздан. Осим тога, да се заиста радило о новцу за спасавање робе, значило би да је Улпијан имао у виду овакав случај: трговац је после бродолома позајмио новац да би платио људима који су спасавали његову робу, па је затим закључивао и друге уговоре о зајму, залажући ту исту робу. То би заиста био редак случај из праксе о коме би Улпијан могао да посебно расправља, али не и да га помиње у кратком, принципијелном излагању о питању којим се заложним повериоцима даје предност када се ради о зајмовима у вези са поморским транспортом.

Гледиште да је био у питању неки посебан уговор о осигурању заснива се на премиси да је у време Улпијана *rescriptum* био саставни део контракта *locatio conductio* и да се, према томе, за гаранцију да ће ствари приспети *salvum fore* није плаћала бродару никаква посебна накнада. П. Ивлен, који на тај начин образлаже ово своје гледиште, противуречи тиме својим доцнијим излагањима, јер доцније врло документовано заступа тезу да је *rescriptum* у класичном праву био посебан пакт, да би тек у Јустинија-

(60) Partsch, нав. дело, стр. 407.

(61) L. Mitteis, *Trapezitika*, ZSS 19 (1989), стр. 201, примедба 3. P. Huvelin, нав. дело, стр. 111—112.

(62) P. Huvelin, loc. cit.

новом праву постао саставни део уговора о превозу ⁽⁶³⁾. А. Митаје ^(63a) се осим тога позива и на D. 4. 5. рг. из кога би, према његовом схватању, произлазило да је *rescriptum* био бесплатан. Међутим, у том тексту није речено да је *rescriptum* био бесплатан. Гај о њему расправља о одговорности за кустодију и каже да наута не добија новац (*merces*) за чување (*pro custodia*), већ да би превезао путнике, па ипак одговара за кустодију, као што и *fullo* и *sarcinator* нису плаћени да би чували ствари, већ за своје занатске услуге, па ипак одговарају за кустодију ⁽⁶⁴⁾. Упоређујући обвезу бродара („да превезе путнике“) са обвезама које су имали *fullo* и *sarcinator*, Гај је сигурно имао у виду контракт *locatio conductio operis*, у коме се бродару занста плаћа само за превоз ⁽⁶⁵⁾.

Ни једно од ова два гледишта није основано. Претпоставка да се радило о неком данас непознатом уговору о осигурању изгледа мало вероватна већ и стога, што нигде у изворима нема никаквог помена о неком таквом уговору.

Трећа могућност би била даје Улпијан у овом тексту мислио на *rescriptum* ⁽⁶⁶⁾ и она је једино прихватљива. Улпијанове речи „*ut salvae fiant*“, тј. плаћа се да би роба сигурно приспела, одговарају речима у тексту едикта „*salvum fore reserperint*“. Улпијан у целом фрагменту разматра само заложено право установљено поводом уговора о зајму који се даје у разне сврхе у поморству, а у цитираном параграфу зајма који се даје трговцу за потребе превоза робе бродом. Када се зна да је *rescriptum salvum fore* значио обвезу бродара да гарантује да ће роба приспети на одређено место, онда се просто намеће закључак да је Улпијан морао мислити само на тај пакт, а сувишно је претпостављати да је постојао неки посебан, нама

(63) P. Huvelin, нав. дело, стр. 137—155 и посебно стр. 154.

(63a) L. Mitteis, loc. cit.

(64) *Nauta et caupo et stabularius mercedem accipiunt non pro custodia, sed nauta ut traiciat vectores... et tamen custodiae nomine tenentur. nam et fullo et sarcinator non pro custodia sed pro arte mercedem accipiunt et tamen custodiae nomine ex locato tenentur.*"

(65) Упор. Van Oven, нав. дело. Аргументима које је он изнео може се додати и то, да Гај употребљава термин *merces* — бродари примају *merces* да би превезли путнике — што је термин којим се означавала престација наручиоца дела, најмодавца или закупца из контракта *locatio conductio*. Основна Гајева мисао је била, као што се види из текста који је увршћен у D. 19, 2, 40, да каже да за кустодију одговара у принципу онај, ко је плаћен да би чувао ствар, али да од тога има изузетака. Није сасвим јасно зашто је Гај као пример тих изузетака дао и бродара, јер, као што произилази из других текстова, бродар из *locatio-conductio* није одговарао за кустодију, а његова одговорност из *rescripta* је била већа. Због тога је тумачење овог текста још увек спорно, а многи сматрају да је претрпео знатне измене. Упор. R. Feenstra, Deux textes de Gaius sur la responsabilité contractuelle: D. 19, 2, 40 et D. 4, 9, 5. Mélanges H. Lévy-Bruhl, Paris, 1959, стр. 105—119.

(66) A. Magdelain, нав. дело, стр. 147 и даље, заступа тезу да је *rescriptum* била обвеза бродара која проистиче из самог едикта и да не обухвата никакву посебну накнаду. Ипак, на стр. 327 каже да Улпијан у D. 20, 4, 6, 1 разликује цену којом се плаћа за гаранцију да ће роба бити испоручена (новац из *rescriptum*) од возарине, али да је *rescriptum* ипак био бесплатан, јер је плаћање посебне накнаде било само фактичко питање а не обвеза. R. L. Ménager, нав. дело, стр. 193, помиње овај текст и сматра да се односи на *rescriptum*, али се на њему не задржава. Најзад, S. Solazzi, нав. дело, заступа тезу да је *rescriptum* био *naturalia negotii* уговора о превозу, али на стр. 127, примедба 1, изражава сумњу у тезу коју заступа и каже: „да је уговор о транспорту обухватао и *rescriptum*, не би било основа да Улпијан у D. 20, 4, 6, 1 разликује *navium* од новца који се даје, „*vel ut merces salvae fiant*“.

непознат уговор. Новац који се плаћа да би ствари које се превозе биле „*salvae*”, није могао бити ништа друго до новац који се плаћа на основу закљученог *receptuma*.

С друге стране, и логично је да *receptum* није могао бити бесплатан. Бродар је тиме преузимао посебну обвезу, он је гарантовао да ће роба бити испоручена, а самим тим морао је и да јој посвети пажњу већу од оне која се од њега захтевала на основу закљученог уговора о превозу. Осим тога он је на себе преузимао и знатан ризик. Нормално је да бродар такве обвезе није преузимао без икакве престације друге уговорне стране.

6. Ова четири Улпијанова текста показују да се и у развијеном класичном праву одговорност бродара, санкционирана преторовом тужбом *de reserto*, заснивала на посебном пакту и да је бродар за преузимање такве одговорности био посебно плаћен.

Receptum је био самосталан пакт, а не *pactum adiectum*. Иако се њиме повећава одговорност дужника, он би у принципу могао бити закључен као додатни пакт уз уговор о превозу, јер има примера, нарочито у поморству, који несумњиво показују да су се додатним пактом могле и увећавати обвезе дужника ⁽⁶⁷⁾. Но, из чињенице да је то у римском праву било могуће не може се закључити да је и *receptum* био додатни пакт ⁽⁶⁸⁾. Оваквом закључку супротстављају се два разлога. Пре свега постојале су две посебне тужбе, тужба из уговора о превозу (обично *actio locati* или *conducti*) и тужба из *receptuma* и о њима се као о посебним установама говори и у Јустинијановим Дигестима. Друго, као што се види из анализираног Улпијановог текста у D. 4. 9, 1, 7, уговор о превозу и *receptum* су за исте ствари могла закључити два различита лица. У пракси су оба уговора вероватно закључивана скоро увек истовремено и најчешће између истих лица, па се често радило чак и о некој врсти уговора по пристанку: бродари су, вероватно, на сличан начин као што су то чинили *caupo* и *stabularius*, јавно оглашавали своје услове превоза и тарифе по којима су наплаћивали своје услуге ⁽⁶⁹⁾. Цена превоза до одређеног места би зависила од тога да ли бродар прима обвезу да ће ствари које превози „*salvum fore restituere*” или не, и отуда је можда у свакодневној пракси постојала тенденција да се она разлика у цени, која се плаћа на име *receptuma*, схвати као саставни део возарине, *pauluma* или *vesturae*. Међутим, правно *receptum* и уговор о превозу су били два одвојена правна посла, и када је то било потребно, као у случају који је имао у виду Улпијан у D. 20, 4, 6, 1, водило се рачуна о разликама између *pauluma* и новца који се плаћа бродару на основу закљученог *receptuma*.

С обзиром да је *receptum* био самосталан пакт, којим се бродар обвезивао да ће робу неоштећену испоручити на уговореном месту, а друга

⁽⁶⁷⁾ Упор. Scaevola, D. 22. 2, 5.

⁽⁶⁸⁾ Тако De Robertis, нав. дело, стр. 86 и даље.

⁽⁶⁹⁾ Упор. Girard, Manuel de droit romain, 4. изд. стр. 605. P. Huvelin, нав. дело, стр. 153.

страна му за то плаћала посебну накнаду, он би се, савременом терминологијом, могао оквалификовати као двострани уговор чија се економска сврха састоји у осигурању робе транспортоване бродом. Карактер уговора о осигурању *rescriptum* је имао нарочито у првом периоду свог постојања, када је бродар одговарао за преузету робу у сваком случају, тј. и ако она пропадне услед бродолома или ако је опљачкају гусари. С обзиром на правну природу *rescriptum* намеће се питање зашто је преторов едикт формулисан једнострано, зашто би на први поглед изгледало да је он био само мера којом се одговорност бродара за преузету робу поопштрава и чини апсолутном.

Објашњење овог питања може се дати само у виду претпоставки. Пре свега, врло је вероватно да је и пре интервенције претора у пракси закључиван уговор којим је бродар гарантовао власнику робе коју превози да ће је сачувати. Мада немамо никаквих изворних података, могуће је да је у грчком праву, или, још шире, у поморским обичајима Средоземља, давно пре преторовог едикта примењиван такав споразум. Постојање једнообразних обичаја у медитеранском поморству и прекоморској трговини у Антици, обичаја који воде порекло из вавилонског и феничанског права, да би у време грчке експанзије постали општа правила медитеранске трговине, у данашњој науци није више само претпоставка, већ се сматра несумњивом чињеницом. Поред тога, истраживања која су вршили Митајс и Парч⁽⁷⁰⁾ убедљиво показују да су преторски пакти који се у Јулијановој кодификацији едикта називају *rescripta*, посебно *rescriptum argentarii*, преузети из грчког права у коме су постојали под именом *egiasythai* и *anadeksesthai* као уговори којима једна уговорна страна преузима одређене гаранције према другој уговорној страни. Када су римски трговци почели да закупљују бродове од грчких бродовласника они су, вероватно, често прибегавали и закључењу уговора којим бродар гарантује сигурно приспеће робе на уговорено место. Претор је затим санкционисао такав уговор увршћујући га у римски *ius gentium*⁽⁷¹⁾.

Могуће је, даље, да бродари, пре него што је претор санкционисао овакве уговоре, често нису поштовали преузете обвезе или да, што нам се чини још вероватнијим, таквим уговорима није био обухваћен и ризик од бродолома и пирата. Ако је ова друга претпоставка тачна, сигурно је да су се бродари у случају неиспуњења преузете обавезе позивали — понекад — на бродолом кога није ни било. Неповећење у перегрине уопште, лош глас који су уживали грчки поморци и жеља да заштити интересе римских трговаца били су разлози због којих је у едикту, којим је санкционисао овај уговор, претор само рекао: „ако онај ко се обвезао на *rescriptum salvum fore* не врати преузету робу, судићу му.” То је значило: нема више позивања ни на какве олакшавајуће околности, не признајем никакав бродолом — ако си гарантовао да ће роба приспети *salvum fore*, дужан си да

(70) L. Mitteis, нав. дело и J. Partsch, нав. дело, стр. 416 и даље.

(71) Чини нам се несумњивим да је едикт донео претор перегринус, а не претор угбалус, као што мисли Ménager, нав. дело; стр. 202—206.

испуниш своју обвезу. На тај начин је едикт, којим је санкционисан уговор који је већ примењиван у пракси, био формулисан тако да би се заиста могао добити утисак да се радило о „административно-пеналној мери“.

Уколико је тачна претпоставка да пре преторовог едикта овим споразумом није био обухваћен и ризик од бродолома и пирата, онда је тачно да је претор уједно и пооштрио одговорност бродара. Али он то није учинио у односу на одговорност из контракта *locatioconductio*, већ у односу на одговорност из *rescriptum*, закључиваног до тада у складу са важећим обичајима. Доцније, почетком принципата, када су се прилике стабилизовале, када је пловидба постала сигурнија, одговорност бродара је ублажена и они више нису сносили ова два основна ризика поморске пловидбе.

Да је одговорност бродара била почетком принципата ублажена, сведочи само Улпијаново саопштење у D. 4, 9, 3, 1 у коме је речено: „Лабео је писао да ако ствар пропадне услед бродолома или услед пљачке гусара, није неправично да се бродару да приговор ” (72). Мада неки историчари сумњају у аутентичност овог текста и сматрају да су тај приговор измислили правници у доба домината, односно да то није писао Лабео већ Јустијанови компилатори (73), нема озбиљних разлога због којих не би требало веровати у податак да су правници почетком принципата сматрали да је неправедно да бродар одговара и у случају бродолома или због тога што су брод опљачкали гусари. Напротив, то је сасвим разумљиво ако се узме у обзир да су у доба принципата бродови већ били добрим делом у рукама Римљана, да су императори предузимали разне мере за унапређење поморства и да је пловидба била сигурнија. О Клаудију пише Светоније да је уз велике трошкове реконструисао пристаниште у Остији (74) и да је трговцима омогућио добре зараде преузимајући на себе трошкове губитака које би претрпели услед бродолома, као и да је додељивао статус римског грађанина свакоме ко би саградио трговачки брод велике тонаже (75). Податак да је Клаудије преузимао ризик бродолома који су сносили трговци није додуше сасвим сигуран доказ да *rescriptum* није више обухватао и овај ризик, јер трговци нису морали да закључују и тај пакт, али упућује на такав закључак с обзиром да је добар трговац свакако био дужан да предузме све мере да би осигурао робу коју транспортује бродом.

Ублажавање одговорности бродара из *rescriptum* је дело класичне правне науке и *exscriptio* се давала само од случаја до случаја, што се види

(72) „*Inde Labeo scribit, si quid naufragio aut per vim piratorum perierit, non esse iniquam exceptionem ei dari...*”

(73) G. v. Beseler, *Studi in onore di S. Riccobono*, I (1936), стр. 306. P. Huvelin, *нав. дело*, стр. 149. F. Haumann, *нав. дело*, стр. 40.

(74) T. Frank, *Rome and Italy of the Empire, u: An Economic Survey of Ancient Rome*. Vol. V, Baltimore, 1940 — стр. 238—240. Suet. Claudius, 20, 3 и Dio., 60. 11.

(75) T. Frank, *нав. дело*, стр. 268. Suet. Claudius, 18, 2—19.

из чињенице да Јулијан, који је живео век доцније од Лабеона, кодификује текст едикта не уносећи ову измену у њега. Па ипак, у текстовима у којима се расправљало о питањима контрактне одговорности, јавља се тенденција да се одговорност бродара посматра са гледишта одговорности за кустодију. Пример пружа већ поменути Гајев текст забележен у D. 4, 9, 5, при чему је свакако значајно и то, што се у њему не расправља о неком конкретном проблему, већ он има дидактички карактер.

У доба домината, у складу са општим тажњама посткласичне правне науке ка уопштавањима, може се запазити и настојање да се одговорност бродара за преузету робу регулише јединствено, и то искључиво у оквиру контракта *locatio-conductio*. Отуда су неки класични текстови у Дигестама измењени тако, да из њих произилази да је бродар одговарао по тужби *de recepto* и без преузимања те обвезе ⁽⁷⁶⁾. На основу тих текстова се у данашњој романистици сматра неспорним да је у Јустинијановом праву *receptum* саставни део, *naturalia negotii* уговора о превозу. Уствари, пре би се могло рећи да је посткласична правна наука настојала да створи самосталан, посебан уговор о превозу робе бродом, али да у тим настојањима није дошла до циља, тако да су и у Јустинијанову кодификацију унете две правне институције: уговор о превозу, који се закључује као *locatio-conductio* (D. 14, 1 и D. 19, 2) и уговор којим бродар преузима посебну одговорност за робу која се превози бродом, *receptum* (D. 4, 9).

Др Јелена Даниловић

РЕЗЮМЕ

Заметки о договорих о морској перевозке грузов в римском праве

Исходя из факта, что в римском праве не предусматривались специальные договоры о морском транспорте и что при таких перевозках заключался договор, применение которого было значительно шире, автор касается вопроса роли и правового характера договора *receptum nautarum*.

Проведя анализ текста эдикта претора, которым был установлен указанный правовой институт и дав обзор разных мнений, существующих в соответствующей литературе нашего времени о его происхождении и отношении к договору *locatio conductio*, автор отстаивает тезис, по которому *receptum* являлся самостоятельным договором, по которому перевозчик брал на себя объективную и, в первом периоде, абсолютную ответственность за перевозимый груз. Он был введен во второй половине 2 века до н. э. и тем самым является более ранним чем *locatio conductio*, который прежде чем был признан консенсуальным договором применялся в каче-

(76) Посебно D. 4, 9, 1, 4 и D. 4, 9, 1, 6.

стве основного договора о морской перевозке грузов. В более позднее время ответственность перевозчика по договору *receptum* была уменьшена и в классическом праве с перевозчика могла быть снята ответственность при пропаже груза вследствие кораблекрушения или грабежа пиратами.

Однако и в классическом праве *receptum* и в дальнейшем оставался самостоятельным договором. В пользу такой точки зрения приводятся и подвергаются анализу четыре текста Ульпиана, из которых особенно убедительны два. В Диг. 47, 5, 1, 3—4 Ульпиан рассматривал отдельно случай заключения с перевозчиком только договора *locatio conductio*, а во втором — случай заключения наряду с ним и договора *receptum*. Из другого текста Диг. 20, 4, 6, 1 видно, что *receptum* не являлся бесплатным и что перевозчику за особые обязательства, принимаемые им на себя, заключением данного договора, уплачивалось особое денежное вознаграждение. Кроме того, из указанных текстов видно, что *receptum* не являлся дополнительным договором (*pactum adiectum*) к договору о перевозке, в пользу чего, в числе остального, говорит и обстоятельство, что *locatio conductio* и *receptum* могли заключаться с перевозчиком разными лицами (Диг. 4, 9, 1, 7).

Указанные тексты опровергают утверждения многих современных авторов, изучающих римское право, по которым *receptum* уже в классическом праве стал составной частью договора *locatio conductio*. Тенденция послеклассических юристов рассматривать *receptum* в качестве *naturalia negotii* договора о морской перевозке груза является может быть отражением их попыток создать отдельный договор о морском транспорте, но эти попытки не увенчались успехом.

SUMMARY

Notes on the Contracts on Transport of Goods by Ship in the Roman Law

Taking that the Romans did not know of the special contract on sea transport, but to this end made contracts whose application was far wider, the author dwells on the issue of the role and legal nature of the pact *receptum nautarum*. After analysing the text of the pretor's edict introducing this legal institution and surveying different approaches of the current Romanistic studies on its origin and relation to the contract *locatio conductio*, the author maintains the proposition that *receptum* was an independent pact by which the skipper undertook the objective and, at first, absolute responsibility for the transported cargo. It was introduced in the second half of the IInd century B.C. and is, consequently, younger than *locatio conductio* which was applied in the transport of goods by ship which was applied in the transport of goods by ship. Later the responsibility binding the shipper under the *receptum*, was mitigated and in the classic law the shipper could be freed of this responsibility if the goods perished through a ship wreck or were robbed by pirates.

In the classic law, however, *receptum* continued to be an independent pact. Four of Ulpian's texts, of which two are particularly convincing, have been studied to corroborate this standpoint. In D. 47, 5, 1, 3—4, Ulpian considered separately the case in which only the contract *locatio conductio* was concluded with the shipper, and the other in which *receptum* was concluded

in addition. From the other text, D. 20, 4, 6, 1 it is evident that *receptum* was not free of charge. Moreover, the analysis revealed that *receptum* was not an appended pact (*pactum adiectum*) to the contract on transport, what is, *inter alia*, proved by the fact that different persons could conclude *locatio conductio* and *receptum* for the same things with the shipper (D. 4, 9, 1, 7).

The texts refute the thesis of many contemporary Romanistic scholars according to which the *receptum* had become a part of the *locatio conductio* in the classic law already. The aptitude of the post-classic jurists to consider the *receptum* as the *naturalia negotii* of the contract on the transport of goods by ship was, perhaps, due to their efforts to make a special contract on sea transport, but they failed to do it.

RESUMÉ

Notes sur les contrats dans les transports maritimes en Droit Romain

En partant du fait que les Romains ne connaissaient pas un contrat déterminé pour les transports maritimes, mais qu'ils passaient à cette fin plusieurs contrats nommés, en premier lieu *locatio-conductio*, dont l'application était beaucoup plus vaste, l'auteur traite la question du rôle et de la nature juridique du pacte *receptum nautarum*. Après avoir analysé le texte de l'édit, introduisant l'*actio de recepto*, ainsi que les différentes opinions existant aujourd'hui sur l'origine de ce pacte et sur son rapport à l'égard du contrat *locatio-conductio*, l'auteur soutient la thèse selon laquelle *receptum* était un pacte indépendant par lequel l'armateur assumait la responsabilité objective et, dans la première période, absolue pour la marchandise transportée. Ce pacte fût introduit en droit romain vers la fin du II^{ème} siècle avant notre ère et il était postérieur au contrat *locatio-conductio*, celui-ci étant probablement appliqué dans les transports maritimes même avant d'être sanctionné comme contrat consensuel. Dans le droit classique la responsabilité de l'armateur provenant du *receptum* fut atténuée, pourtant le *receptum* resta un pacte indépendant du contrat de transport.

En faveur de la thèse affirmant que le *receptum* était un pacte indépendant dans le droit classique aussi, quatre textes d'Ulpien ont été analysés, dont deux sont surtout convaincants. Dans D. 47, 5, 1, 3—4 Ulpien a envisagé deux cas. d'abord celui dans lequel n'a été conclu que le contrat *locatio-conductio* et ensuite le cas dans lequel a été passé aussi le pacte *receptum*. L'autre texte, D. 20, 4, 6, 1 fait ressortir que le *receptum* n'était pas gratuit, mais que l'armateur était rénuméré pour son obligation «*ut merces salvae fiant*». Les textes analysés révèlent également que le *receptum* n'était pas un *pactum adiectum*, étant donné que le contrat *locatio-conductio* et le pacte *receptum* pouvaient être conclus avec l'affrètement pour la même marchandise par des personnes différentes.

Ces textes parlent contre la thèse selon laquelle le *receptum* était devenu déjà en droit classique une partie constituante du contrat *locatio-conductio*. Les juristes postclassiques avaient tendance à considérer le *receptum* comme *naturalia negotii* du contrat de transport des marchandises par navire, ce qui traduit, peut-être, leurs efforts de créer un contrat special du droit maritime.