

# Rimski pomorski zajam i ugovor o osiguranju

---

**Delalić, Vernes**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2025**

*Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:* **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

*Permanent link / Trajna poveznica:* <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:149338>

*Rights / Prava:* [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-03-03**



*Repository / Repozitorij:*

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Pravni fakultet  
Katedra za rimsko pravo

Vernes Delalić

**Rimski pomorski zajam i ugovor o osiguranju**

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Tomislav Karlović

Zagreb, siječanj 2025.

## Izjava o izvornosti

Ja, Vernes Delalić, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada, da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Vernes Delalić

## SADRŽAJ

1.	UVOD.....	1
2.	PODRIJETLO INSTITUTA POMORSKOG ZAJMA.....	2
2.1.	Utjecaj grčke civilizacije.....	3
2.2.	Rimski pravni izvori.....	4
3.	POMORSKI ZAJAM U RIMSKOM PRAVNOM SUSTAVU.....	5
3.1.	Definicija pomorskog zajma.....	5
3.2.	Pravna priroda, razlike i sličnosti pomorskog i običnog zajma.....	6
3.3.	Gospodarska funkcija pomorskog zajma.....	8
4.	USPOREDBA POMORSKOG ZAJMA S UGOVOROM O OSIGURANJU.....	8
4.1.	Ugovor o osiguranju – osnovni pojmovi.....	9
4.1.1.	Ugovorne strane i druge osobe u vezi s ugovorom o osiguranju.....	10
4.2.	Pomorski zajam - osnovni pojmovi.....	11
4.2.1.	Ugovorne strane kod pomorskog zajma.....	12
4.2.1.1.	Mercator – negotiator.....	12
4.2.1.2.	Dominus navis.....	13
4.2.1.3.	Exercitor navis - navicularius.....	13
4.2.1.4.	Magister navis.....	14
4.3.	Predmet osiguranja.....	15
4.4.	Rizik.....	16
4.4.1.	Zajednica rizika Marka Porcija Katona.....	17
4.5.	Premija osiguranja i kamata kod pomorskog zajma.....	18
4.6.	Osigurnina.....	19
4.7.	Osigurani slučaj.....	20
4.8.	Utrnuće obveze zajmoprimca kod pomorskog zajma.....	20
4.8.1.	Potpuni gubitak predmeta.....	21
4.8.2.	Brodolom.....	21
4.8.3.	Pirati.....	22
4.8.4.	Zajednička havarija.....	22
4.9.	Trajanje ugovora i vrijeme osiguranja.....	23
5.	ZAKLJUČAK.....	25
	POPIS LITERATURE.....	27

## 1. UVOD

Budući da je nesklonost riziku jedno od najraširenijih načina ponašanja u prirodi i jedna od najosnovnijih pretpostavki ekonomskog ponašanja<sup>1</sup>, narodi antike su, i prije razvoja prava osiguranja kao zasebne pravne grane, pribjegavali različitim mjerama umanjena ili barem raspodjele rizika. Kako u tom razdoblju nije postojala djelatnost nesigurnija i rizičnija od pomorske plovidbe<sup>2</sup>, primjenjivao se model raspodjele rizika na više subjekata,<sup>3</sup> čime se potencijalni gubitak lakše podnosio.

Gotovo svaki moderni pravni institut kontinentalne Europe može pronaći svoje korijene, pa čak i izravnu presliku, u nekom od više ili manje razvijenih pravnih poslova staroga Rima. Iako je *communis opinio* specijalista prava osiguranja da je postanak osiguranja vremenski vezan uz kasni srednji vijek u Italiji<sup>4</sup>, razvijeni narodi antike svejedno su morali upravljati rizikom u svom poslovanju na neki način. Hellwege je mišljenja kako je Italija bila idealna kolijevka za nastanak pravnog instituta osiguranja, ali napominje da su podržavajući izvori povijesni, a ne pravni.<sup>5</sup> Spomenuto upravljanje, tj. raspodjela rizika, bit će značajan dio teme ovog rada te će se postaviti pitanje kakve su pravne razlike naspram danas. Rad analizira korijene ugovora o osiguranju u rimskoj pravnoj tradiciji, kroz institut *fenus nauticum*, odnosno pomorski zajam (zajmodavac daje zajmoprimcu određeni iznos novca za potrebe pomorskog pothvata, a zajmoprimac novac vraća s visokim kamatama nakon uspješnog pristizanja broda u odredište), koji je odigrao ključnu ulogu u razvoju prava osiguranja.<sup>6</sup>

Uzevši u obzir činjenicu da pomorski zajam ima izvorište izvan Rima, uvodno će se izložiti njegovo podrijetlo, nakon čega slijedi analiza pojma i temeljnih obilježja ovog instituta kroz prizmu najvažnijih pravnih izvora. Budući da pomorski zajam u svojoj biti predstavlja oblik zajma, neizbježno je razmotriti njegov odnos prema klasičnom institutu zajma (*mutuum*) te istražiti razloge zbog kojih je bilo nužno uspostaviti poseban pravni institut. U središnjem dijelu rada provest će se usporedna analiza pomorskog zajma i ugovora o osiguranju, pri čemu će se

---

<sup>1</sup> Zhang, W.; Brennan T. J.; Lo, A.W., *The origin of risk aversion*, Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS), vol. 111, br. 50, 2014., str. 17777.

<sup>2</sup> Thomas, P. J., *Insurance in Roman Law: Martialis Epigrammaton III 52*, Journal of South African Law, vol. 2009, br. 2, 2009., str. 267.

<sup>3</sup> *Ibid.*, str. 265-268.

<sup>4</sup> *Ibid.*, str. 264.

<sup>5</sup> Hellwege, P., *A Comparative History of Insurance Law in Europe: A Research Agenda*, Comparative Studies in The History of Insurance Law, Duncker & Humblot, Berlin, 2018., str. 28-29.

<sup>6</sup> Žiha, N., *Rimski pomorski zajam (fenus nauticum) kao preteča prava osiguranja*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, 2019., str. 10.

detaljno ispitati svaki pojedinačni element ovih pravnih poslova te gdje je moguće, usporediti, a gdje nije, što kvalitetnije objasniti uzimajući u obzir dostupne izvore.

Konačno, nakon detaljne analize, bit će moguće barem djelomično ocijeniti stupanj povezanosti pomorskog zajma i ugovora o osiguranju te iznijeti mišljenje o njihovim sličnostima i razlikama u funkciji unutar odgovarajućih povijesnih razdoblja.

## 2. PODRIJETLO INSTITUTA POMORSKOG ZAJMA

Podrijetlo određenog pravnog instituta daje nam direktan uvid u probleme koje je civilizacija morala riješiti i na koji se način s njima suočila. Opasnost pomorske plovidbe suočena s ogromnom dobiti nakon mogućeg uspjeha, vjerojatno je potaknula razvoj pomorskog zajma. S obzirom da Žiha navodi: „Pomorski zajam je od antike bio jedan od temeljnih instituta pomorskog prava i dio *iuris gentii*“<sup>7</sup>, postavlja se pitanje je li tako važan institut imao prostora razviti se u Rimu koji nije bio poznata pomorska sila u svom ranijem razdoblju ili je preuzet iz stranih pravnih sustava. O recepciji iz grčkog u rimsko pravo decidirano govore Horvat i Petrak u svom udžbeniku<sup>8</sup>, a manje decidirano i s mogućnošću recepcije i iz drugih antičkih izvora govori Romac.<sup>9</sup> S recepcijom iz grčkog prava slaže se i Dauti u svom članku<sup>10</sup> kao i Zimmerman koji navodi kako je u grčkom pravu, za razliku od rimskog, zajmodavac imao pravo (vlasništva) na kapitalu čak i nakon što ga je pozajmio<sup>11</sup>, a tako i Selmani u svom članku o novim perspektivama na rimsko pravo.<sup>12</sup>

Osim najvjerojatnijeg utjecaja grčke pravne tradicije, najčešći uzor pomorskom zajmu i osiguranju nalazimo u čl. 100. do 103. Hamurabijeva zakonika kojeg Žiha naziva ugovorom o karavani gdje zajmodavac daje kapital kojim špekulira, a zajmoprimac obavlja tehnički dio trgovačkog pothvata i oslobođen je obveze u slučaju više sile.<sup>13</sup> Ne može se otpisati ni značajan utjecaj Feničana na rimsku pomorsku pravnu tradiciju te postoji teorija recepcije iz feničkog pravnog sustava. Temelji se dobrim dijelom na dokumentu RS 18.025 koji se tumači kao rani

---

<sup>7</sup> *Ibid.*, str. 17.

<sup>8</sup> Horvat, M.; Petrak, M., *Rimsko Pravo XVII. izmijenjeno i dopunjeno izdanje*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2022., str. 299.

<sup>9</sup> Romac, A., *Rimsko pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007., str. 341.

<sup>10</sup> Dauti, D., H., *Real Contracts in Roman Law and their Development in Positive Law with Special Emphasis on Loan Contracts (Mutuum)*, Acta Universitatis Danubius. Juridica, vol. 17, br. 1, 2021., str. 21.

<sup>11</sup> Zimmermann, R., *The Law of Obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Oxford University Press, Oxford, 1996., str. 183.

<sup>12</sup> Selmani, B., *New Perspectives on Contractual Law in the Context of Real Contracts in the Systems of International Contemporary (Roman) Law*, European Journal of Interdisciplinary Studies, vol. 1, br. 3, 2015., str. 144.

<sup>13</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 17-25.

primjer klasičnog pomorskog zajma.<sup>14</sup> Hellwege i Rossi daju jednako mišljenje: „Hipoteze o podrijetlu instituta sežu do babilonskog (Hamurabijev zakonik § 100–103), feničanskog (RS 18.025 = KTU 4.338:10–18) i hinduističkog prava (Mánava-dharma-çâstra VIII.157; Yâjnavalkya II.37–38). Iako nije sporno da je potreba za pokrivanjem rizika bila zajednička mnogim starim društvima, najraniji sigurni svjedoci o njegovom postojanju mogu se naći u grčkom pravu.“<sup>15</sup>

Indoeuropska teorija, kao i fenička neosnažena dostatnim pravnim izvorima, ostaju relevantne jer ukazuju na koncept procjene i raspodjele rizika prisutan i u drugim civilizacijama. Time se otvara prostor za razmatranje mogućnosti recepcije ili barem utjecaja različitih pravnih tradicija na rimski institut pomorskog zajma, zadržavajući se bez drugih izvora na ideji o recepciji iz grčkog prava.

## 2.1. Utjecaj grčke civilizacije

Ako autori formiraju stav o tome iz kojeg je pravnog sustava pomorski zajam recipiran u rimsko pravo, dominantno je stajalište preuzimanje instituta *daneion nautikon* iz grčkog prava i za njih imamo i ponešto izvora. Značajniji pravni izvori na kojima možemo temeljiti recepciju instituta pomorskog zajma pojavljuju se u petom stoljeću pr. Kr. u obliku sudskog govora Lisija (oko 444.-380. pr. Kr.) i govore u korist postojanja pomorskog zajma kao općeprihvaćenog običaja antičkog vremena.<sup>16</sup> Primarni izvor čini Demostenov govor protiv Lakrita kao sudski govor kojem je dodana isprava o pomorskom zajmu u obliku *syngraphae* (objektivno, u trećem licu sastavljena isprava u kojoj se utvrđuje obveza koja proizvodi pravne učinke<sup>17</sup>). Isprava sadrži sve elemente ugovora, zajmodavca, zajmoprimca, osnovanu hipoteku u svrhu osiguranja tražbine, detaljno opisanu rutu pomorskog pothvata, točno opisane trenutke prelaska rizika sa zajmodavca na zajmoprimca te moguće poraste kamata u slučaju kasnog ukrcaja ili početka plovidbe. Kamata je bila viša od uobičajenih 12% za zajam (22,5-30%) što dodatno ukazuje na posebnost instituta i prirodu kamata; u ovom slučaju bi bilo nalik naknadi za dodatni rizik koji zajmodavac preuzima.<sup>18</sup> Obični bi zajam u ovom slučaju rezultirao povoljnijom kamatom, ali u stvarnosti prevelikom rizikom za zajmoprimca jer bi u slučaju propasti stvari (broda i robe),

---

<sup>14</sup> *Ibid.*

<sup>15</sup> Žiha, N., *The Insurance Function of Roman Maritime Loan*, u: Hellwege, P.; Rossi, G. (ur.), *Maritime Risk Management: Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Comparative studies in the History of Insurance Law, Duncker & Humblot, Berlin, 2021. str. 39.

<sup>16</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 34-40.

<sup>17</sup> Romac., A., *op. cit.* u bilj. 9, str. 336-337.

<sup>18</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 36.

zajmoprimac svejedno morao vratiti dug. Time je pomorski zajam obavljao i funkciju raspodjele rizika, a zajmodavac je pristajao na takve uvjete iz jednostavnog razloga – ogromne potencijalne dobiti uspješnog pomorskog pothvata.

Pomorska poslovna praksa, kao i trgovačko pravo u današnjem kontekstu, neizbježno razvijaju običaje koji posjeduju nadnacionalni karakter, jer bi u suprotnom uspješna trgovina bila nemoguća. Kroz dugotrajnu primjenu, grčki pomorski zajam zvan *daneion nautikon* značajno je utjecao na razvoj instituta pomorskog zajma u Rimu, koji će biti detaljno analiziran u sljedećem poglavlju.<sup>19</sup>

## 2.2. Rimski pravni izvori

U prilog prethodno spomenutoj činjenici da Rim u doba ranije Republike nije obraćao preveliku pažnju na more govori Casson: „Rimljani su anomalija u pomorskoj povijesti, rasa neznalica u pomorstvu koji su sami sebi usprkos postali gospodari mora.“<sup>20</sup> Tek nakon što su postali dominantna sila na Sredozemlju tek u 2. st. pr. Kr., počeli su značajnije gospodarski iskorištavati potencijal mora. I u nedostatku pravnih izvora, da se zaključiti kako je u uvođenju novih pravnih instituta prednjačio jug Italije, tj. bivša *Magna Graecia*.<sup>21</sup>

U Plutarhovim Paralelnim biografijama pojavljuje se prvi izvor o praktičnoj primjeni pomorskog zajma gdje Plutarh optužuje Marka Porcija Katona Starijeg kako se bavio nedostojnim zajmom, onim za pomorsku trgovinu i to na način da pozove više (50 i više) zajmoprimaca da se udruže u ortaštvo i nakon toga im pozajmljuje novac, ulazi u ortaštvo s njima i stvara određenu zajednicu rizika. Iako nemamo navedene sve detalje pravnog posla, jasno je vidljiva raspodjela rizika između ortaka u slučaju gubitka tereta, i to jako napredna za antičko doba.<sup>22</sup>

Što se pravnih izvora tiče, prvi tekstovi pripadaju Serviju Sulpiciju Rufu koji je živio u doba Cicerona i bio jedan od najvećih pravnika u doba Republike. Scaevolin fragment o Kalimahovom pomorskom zajmu u 28. knjizi Digesta najvrjedniji je izvor o strukturi i karakteristikama instituta. Upitan je pak izvor TPSulp. 78, isprava iz arhive bankara Sulpicija iz Pompeja, te je temom rasprave među znanstvenicima.<sup>23</sup>

---

<sup>19</sup> *Ibid.*, str. 43.

<sup>20</sup> Casson, L., *The Ancient Mariners Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, The Macmillan Company, New York, 1959., str. 157.

<sup>21</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 45.

<sup>22</sup> *Ibid.*, str. 46-47.

<sup>23</sup> *Ibid.*, str. 47-57.



Broj izvora o pomorskom zajmu nije toliko brojan kako bi se očekivalo, ali to ne možemo pripisati nerelevantnosti instituta. Većina prometa robe u antici i najjeftiniji način njena prijevoza bio je morem. O važnosti pomorskog zajma puno više govori činjenica da mu je posvećen jedan cijeli titul Digesta (D. 22, 2 *De nautico faenore*). U tom se poglavlju pravni posao naziva *traiecticia pecunia* ili *nautica pecunia*, a na problematiku pomorskog zajma i kamata osvrću se neki od najvećih rimskih pravnika, uključujući Modestina, Labea, Pomponija, Paulusa, Ulpijana i Scaevolu.<sup>24</sup>

### 3. POMORSKI ZAJAM U RIMSKOM PRAVNOM SUSTAVU

#### 3.1. Definicija pomorskog zajma

Pomorski zajam u rimskom pravnom sustavu prije svega drugog ima mnogobrojne nazive. *Faenus nauticum* (pojavljuje se u postklasično doba) dominantan je noviji naziv, ali u klasično doba najčešći je *pecunia traiecticia* dok ga Justinijan naziva *traiectitius contractus*, uz još par rjeđih naziva.<sup>25</sup>

Glede definicije, kao i kod drugih pravnih instituta u Starom Rimu, u pokušaju određenja instituta susrećemo poznatu sentencu „*Omnis definitio in iuris civili periculosa est; parum est enim, ut non subverti posset.*“<sup>26</sup> Naime, rimski pravници bili su skloni iznimno kazuističkom pristupu te se nisu zamarali pravnim problemima koji nisu već nastali u praksi. U svrhu jasnog pregleda i boljeg razumijevanja čitatelja, međutim, navodimo opis instituta iz udžbenika Rimsko pravo Horvata i Petraka: „Vjerovnik daje novac koji se ima prevesti brodom preko mora, ili se za taj novac ima kupiti roba koja će biti prevezena preko mora. Vjerovnik nosi rizik pomorskih plovidbenih opasnosti za pozajmljeni novac odnosno robu, te će mu zajam biti vraćen samo u slučaju ako brod odnosno tovar sretno stigne u odredište. Takav je zajam izvršavao funkciju pomorskog osiguranja gdje se premija plaćala u obliku kamata (*usurae maritimae*). Stoga takve kamate nisu bile po klasičnom pravu podvrgnute nikakvim ograničenjima...“<sup>27</sup>

Osim navedene definicije, Kalimahov pomorski zajam iz Scaevolinog fragmenta Digesta (D. 45,1,122,1) daje nam važne uvide u institut pomorskog zajma. Kako se navodi u knjizi prof. Žihe, u sporu između zajmoprimca Kalimaha i zajmodavca Seja preko njegova roba Stiha,

---

<sup>24</sup> Atamer, K., *Sources of Roman Maritime Law in the Digest*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, vol. 26, br. 4, 2010., str. 87-88.

<sup>25</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 45-48.

<sup>26</sup> Svaka je definicija u građanskom pravu opasna; rijetko se ne može pobiti.

<sup>27</sup> Horvat, M.; Petrak, M., *op. cit.* u bilj. 8, str. 299.

Scaevola je zamoljen dati mišljenje. Napominje se kako izvor iz Digesta nije originalno djelo pravnika nego je sačuvana korespondencija između zajmodavca Seja i roba Stiha. Tekst opisuje kako je Kalimah uzeo pomorski zajam od Stiha, Sejova roba za 200 dana plovidbe te kako se Seju osniva založno pravo na robi kupljenoj u Beritu koja se prevozi za Brindisi te za robu koja se treba kupiti i prevesti natrag do Berita (dvosmjerno putovanje). Dogovoren je uvjet da se iz Brindisija mora krenuti natrag za Berit do rujanskih idja s novom robom (13. rujna), a u suprotnom dug odmah dospijeva te se moraju i naknaditi troškovi roba koji u Rim dostavlja novac. Izvor nažalost ne govori ništa o visini kamate.<sup>28</sup> Nije beznačajno napomenuti kako nije poznato čije je vlasništvo brod u ovom slučaju. Standardna je praksa u kasnijoj antici bila zakup prostora na brodu od strane više trgovaca kako bi se razdijelio rizik potonuća broda.<sup>29</sup> Definicija iz udžbenika i praktični primjer iz Digesta ispod daju nam jasnu sliku kako u praksi izgleda pomorski zajam kao pravni posao. Nije dvojbeni ni motivacija ugovornih strana koja je po svemu sudeći velika dobit, inače se nitko od njih ne bi izložio značajnom riziku plovidbenog pothvata i visokim kamatama.

### 3.2. Pravna priroda, razlike i sličnosti pomorskog i običnog zajma

Zajam ili *mutuum* u rimskom je pravu bio realni (nije bio dostatan *nudum pactum*<sup>30</sup>) ugovor *stricti iuris* kojim se zajmoprimcu davala određena količina novca ili zamjenjivih stvari s uglavkom da isti iznos ili količinu stvari ima vratiti u određenom roku.<sup>31</sup> Besplatne je prirode pa se kamate ugovaraju zasebno stipulacijom, a i ona je uglavnom bila ograničena na stopu od 12%. Osim toga, zajam je jednostranoobvezan. Vlasništvo se prenosilo tradicijom<sup>32</sup>, što je razumljivo s obzirom da su zamjenjive stvari bile *res nec mancipi*.<sup>33</sup> Birks jako slikovito objašnjava zajam kada *mutuum* prevodi kao „zajam za potrošnju“. U tom smislu i naziv *mutuum* dolazi od „*meo tuum fit*“ (što je bilo moje postaje tvoje).<sup>34</sup>

Prije svega, nameće se pitanje zašto bi zajmoprimac ikada izabrao višu kamatu od one koja je 12% (kamata kod pomorskog zajma znala je dosegnuti i do 180%).<sup>35</sup> Odgovor na to nalazimo u sentenci *genus non perit*<sup>36</sup>, tj. ako bi zajmoprimcu roba bila uništena brodolomom ili

---

<sup>28</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 50-54.

<sup>29</sup> *Ibid.*, str. 92-98.

<sup>30</sup> „Golo obećanje“.

<sup>31</sup> Horvat, M.; Petrak, M., *op. cit.* u bilj. 8, str. 298.

<sup>32</sup> Obična predaja stvari.

<sup>33</sup> Stvari čije se vlasništvo stječe tradicijom te ih nije potrebno mancipirati.

<sup>34</sup> Birks, P.; Descheemaeker, E., *The Roman Law of Obligations*, Oxford University Press, Oxford, 2014., str. 161.

<sup>35</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 69.

<sup>36</sup> Zamjenjive stvari ne propadaju.

razbojništvom, dugovao bi i dalje iznos zajmodavcu. Kod pomorskog zajma, taj je rizik eliminiran i postoji mogućnost financijskog oporavka zajmoprimca. U slučaju *mutuuma*, financijska propast bila je više nego izgledna.

Treba primijetiti i da je kod pomorskog zajma područje primjene znatno uže s obzirom na to da novac ima ugovorom određenu namjenu – pomorski pothvat.<sup>37</sup> Uže područje primjene kod pravnog posla u pravilu znači manji rizik.

Važno je napomenuti i da je *mutuum* izvorno bio dostupan samo rimskim građanima, a *fenus nauticum* i peregrinima. Nedostupnost ovog instituta peregrinima učinila bi međunarodnu trgovinu krajnje neuspješnom. Osim toga, do Justinijana, kamate su kod pomorskog zajma bile neograničene, a bio je pretorskim ediktom dostatan za ugovaranje *nudum pactum*.<sup>38</sup>

Zanimljivo je da prema Modestinovom fragmentu u Digestama (D. 22, 2, 1) pomorskim zajmom smatrao se samo novac koji se prevezio preko mora, tj. ako se potrošio na mjestu gdje je pozajmljen, nije se moglo raditi o pomorskom zajmu.<sup>39</sup>

Pravna priroda pomorskog zajma naizgled je bliža obliku zajma sa specifičnim karakteristikama, a ne nekom inominatnom ugovoru kako zastupaju Savigny<sup>40</sup> i Kleinschmidt<sup>41</sup>. Tomu u prilog najjače govore činjenica da se doista radi o predaji i povratu zamjenjivih stvari te činjenici da pomorski zajam postaje obični zajam nakon ispunjenja suspenzivnog uvjeta sretnog pristizanja u odredište.<sup>42</sup> S tim se stajalištem načelno slaže i Zimmerman kategorizirajući pomorski zajam kao posebnu vrstu zajma.<sup>43</sup>

Važno je napomenuti kako se za sklapanje pomorskog zajma koristila terminologija za obični zajam (*mutuum dare* i *mutuum accipere*), ali se o njemu u Digestama raspravljalo u poglavljima koja se ne tiču zajma. Cijela rasprava o pravnoj prirodi pomorskog zajma najvažnija je zbog činjenice da determinira sredstvo pravne zaštite prava.<sup>44</sup>

---

<sup>37</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 70.

<sup>38</sup> *Ibid.*, str. 134.

<sup>39</sup> Londrc, B., *Preteča prava osiguranja u antici.*, Anali Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici, vol. 9. br. 17., 2016., str. 327.

<sup>40</sup> Savigny, F., C., *System des heutigen Romischen Rechts*, VI, Veit, Berlin, 1847., str. 129-131.

<sup>41</sup> Kleinschmidt, H., *Das Foenus Nauticum und dessen Bedeutung im romischen Rechte*, Horning, Heidelberg, 1878., str. 45.

<sup>42</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 80-81.

<sup>43</sup> Zimmermann, R., *op. cit.* u bilj. 11, str. 177-181.

<sup>44</sup> Hellwege, P., Guido, R., *op. cit.* u bilj. 15, str. 40.

### 3.3. Gospodarska funkcija pomorskog zajma

Pravnu prirodu pomorskog zajma, kao i svakog drugog pravnog instituta, najlakše je čitatelju približiti kroz njegove gospodarske funkcije. Prije svega, pomorski zajam davao je trgovcu pristup kapitalu za obavljanje djelatnosti kao i obični zajam. Supsidijarna je funkcija bila prijenos novca od jednog odredišta do drugog te funkcija razmjene valute iz jedne u drugu. To bi se ostvarivalo ugovorima koji su stipulirali dvosmjerno putovanje.<sup>45</sup>

Osim toga, s obzirom na činjenicu da pomorske zajmove nisu koristili samo siromašni građani bez kapitala nego i najbogatiji građani Rima<sup>46</sup>, kao i to da Blicharz razlikuje dva tipa pomorskog zajma; bez i s rokom okončanja putovanja, moguće je pomorskom zajmu (s rokom okončanja putovanja) pripisati i špekulativnu funkciju.<sup>47</sup>

Na kraju, najvažnija funkcija iz perspektive ovog rada, a vjerojatno i zajmoprimca, pogotovo uzevši u obzir činjenicu da u antici nije postojao ugovor o osiguranju u kojem treći preuzima rizik, pomorski zajam ostvarivao je funkciju pokrića pomorskih rizika.<sup>48</sup> Važnost te funkcije proizlazi iz činjenice da u rimskom pravu nije postojao nikakav pravni posao čija je samostalna svrha bila preuzimanje rizika.<sup>49</sup> Baš kroz tu funkciju preuzimanja rizika dolazimo do središnjeg dijela rada u kojem ćemo usporediti pomorski zajam s ugovorom o osiguranju, pravnim poslom suvremenog prava kojem je glavna funkcija preuzimanje rizika za naknadu.

## 4. USPOREDBA POMORSKOG ZAJMA S UGOVOROM O OSIGURANJU

Kako bismo uopće pokušali usporediti pravne institute iz različitih povijesnih razdoblja, potrebno je prikazati barem osnove suvremenog prava osiguranja pa potom i ugovora o osiguranju. I tu napokon izlazimo iz kazuističke domene rimskih pravika i možemo apstrahirati i definirati. Doduše, definiranje osiguranja prije suvremenog doba nije pravnicima predstavljalo lagan zadatak. Najveća zapreka definiranju osiguranja činjenica je da se ono sastoji od odštetnog i neodštetnog osiguranja.<sup>50</sup> „Po svojoj pravnoj naravi, osiguranje imovine

---

<sup>45</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 72-74.

<sup>46</sup> *Ibid.*, str. 122-124.

<sup>47</sup> Blicharz, G., J., *Pecunia Traiectitia and Project Finance: The Decodified Legal Systems and Investments in Risky Ventures*, Teoria e storia del diritto privato, br. 10, 2017., str. 2-3.

<sup>48</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 73.

<sup>49</sup> *Ibid.*, str. 74.

<sup>50</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 84.

je odštetno osiguranje.<sup>51</sup> To znači, između ostalog, da osiguranik nikad ne bi smio ostvariti dobit kada zaprimi naknadu osiguratelja nego bi mu trebala biti naknađena šteta.

Neizvjesnost i aleatornost osnovni su elementi svakog ugovora o osiguranju. Kod neodštetnog osiguranja, neizvjesnost se sastoji u pitanju hoće li osigurani slučaj nastupiti, a kod odštetnog, neizvjesnost je i u visini obveze osiguratelja; utvrđuje se do iznosa osiguraniku nastale štete. S obzirom da je neodštetno osiguranje dominantno životno te da pomorski zajam uvijek čuva od štete i spada u odštetna osiguranja, ograničit ćemo analizu na tu vrstu osiguranja.

Suvremena djelatnost osiguranja, osim što raspolaže ogromnim kapitalom (samo u 2023. godini, u Republici Hrvatskoj izdano je skoro milijardu i pol eura vrijednosti premija za osiguranje<sup>52</sup>), u pravilu ima i određenu društveno zaštitnu ulogu koja nalik pomorskom zajmu eliminira posljedice rizika kako bi se najvažnije ljudske djelatnosti mogle bez ometanja obavljati. Tome je u prilog činjenica da suvremene ugovore o kupoprodaji robe međunarodnog karaktera u pravilu prate dva druga ugovora: ugovor o prijevozu i ugovor o osiguranju.

Potrebno je naglasiti kako uloga povijesti ovog pravnog instituta ima posebnu važnost s obzirom na to da i procjena rizika prilikom ugovaranja barem djelomično ovisi o iskustvenoj procjeni i saznanjima iz prošlosti.<sup>53</sup> Ne treba zaboraviti ni da je pravo osiguranja nerazdvojivo od matematike, tehnologije, medicine te se kroz svoju povijest uvijek vezalo uz stupanj tehnološkog i znanstvenog razvoja čovječanstva.

#### **4.1. Ugovor o osiguranju – osnovni pojmovi**

Ako postavimo pitanje zašto osiguranje uopće postoji, tj. zašto je nastalo, mogli bismo odgovoriti da je razlog postojanje rizika koje pojedinci samostalno ne mogu pokriti. Ako vlastiti rizik solidarno podijelimo s drugima, u interesu nam je razdijeliti ga na što više sudionika, a na taj bismo način u manjem udjelu sudjelovali u naknadi štete. Doff ovaj fenomen naziva načelom udruživanja (*pooling principle*) i objašnjava da kako broj sudionika u razdjeli rizika raste, ukupni se rizik smanjuje.<sup>54</sup>

Naš Zakon o obveznim odnosima definira ugovor o osiguranju na sljedeći način: „Ugovorom o osiguranju osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja isplatiti osiguraniku ili korisniku

---

<sup>51</sup> Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017., str. 22.

<sup>52</sup> Statistički podaci dostupni na: [https://www.eiopa.europa.eu/tools-and-data/insurance-statistics\\_en#premiums-claims-and-expenses](https://www.eiopa.europa.eu/tools-and-data/insurance-statistics_en#premiums-claims-and-expenses).

<sup>53</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 86.

<sup>54</sup> Doff, R., *Risk management for insurers, Risk Control, Economic Capital and Solvency II*, Second Edition, Risk books, London, 2011., str. 11-12.

osiguranja osigurninu ako nastane osigurani slučaj, a ugovaratelj se obvezuje osiguratelju platiti premiju osiguranja.<sup>55</sup> Definicija ugovora o osiguranju iz 2005. godine očitava sva bitna obilježja ugovora o osiguranju kao obveznopravnog posla. Bitni su elementi definicije: osiguratelj, ugovaratelj osiguranja, osiguranik, korisnik osiguranja, osigurnina, osigurani slučaj i premija osiguranja, a definicija je primjenjiva na odštetna i neodštetna osiguranja.<sup>56</sup> Nema značajne razlike ni europska definicija osiguranja: „...ugovor prema kojem jedna strana, osiguratelj, obećava drugoj strani, ugovaratelju osiguranja, pokriće od određenog rizika u zamjenu za premiju.“<sup>57</sup> Valja napomenuti kako su pravni izvori za ugovor o osiguranju u Republici Hrvatskoj Zakon o obveznim odnosima kao *lex generalis*, Zakon o osiguranju kao *lex specialis*, dok je za pomorsko osiguranje relevantan još i Pomorski zakonik. Kako je suvremeni ugovor o osiguranju neodvojivo povezan s općim i/ili posebnim uvjetima o osiguranju koje svaki osiguratelj ima i na njih je dužan upozoriti prilikom sklapanja ugovora<sup>58</sup>, u tom su smislu opći uvjeti sastavni dio ugovora o osiguranju.

#### **4.1.1. Ugovorne strane i druge osobe u vezi s ugovorom o osiguranju**

Osobe koje se mogu pojaviti u vezi s ugovorom o osiguranju i njihove uloge opisane su kako slijedi.

Osiguratelj je osoba koja se ugovorom o osiguranju obvezuje ugovaratelju osiguranja da će osiguraniku ili korisniku osiguranja isplatiti osigurninu. Glavne ugovorne obveze uključuju izdavanje police i isplata osigurnine u ugovorenom roku.<sup>59</sup> Osiguratelj može biti samo osoba koja se bavi poslovima osiguranja, regulirano Zakonom o osiguranju te nadzirano od strane Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga koja vodi registar osiguratelja.<sup>60</sup> U Republici Hrvatskoj osiguratelj može biti dioničko društvo (najčešći slučaj), europsko društvo (*Societas Europea – SE*) ili društvo za uzajamno osiguranje.<sup>61</sup>

---

<sup>55</sup> Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023, čl. 921. (dalje u tekstu: ZOO).

<sup>56</sup> Bolanča, D., *op. cit.* u bilj. 51, str. 8.

<sup>57</sup> Basedow, J. *et. al.* (ed.), *Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)*, 2nd rev. ed., Verlag dr. Otto Schmidt, Köln, 2015., str. 33.

<sup>58</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 926. st. 4.

<sup>59</sup> Bolanča, D., *op. cit.* u bilj. 51, str. 11-12.

<sup>60</sup> Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga, Narodne novine br. 140/2005, 154/2011, 12/2012, čl. 15.

<sup>61</sup> Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 30/2015, 112/2018, 63/2020, 133/2020, 151/2022, 152/2024, čl. 19. st.1.

Ugovaratelj osiguranja je osoba koja u svoje ime sklapa ugovor s osigurateljem. Može i ne mora biti identična s osiguranikom i korisnikom osiguranja. Osiguranik je osoba ovlaštena potraživati naknadu za štetu ili osiguranu svotu, a korisnik osiguranja je osoba kojoj je osiguratelj prema ugovoru dužan isplatiti osigurninu.<sup>62</sup>

Jedna od ključnih razlika od pomorskog zajma činjenica je da osiguratelji obavljaju preuzimanje rizika kao svoju profesionalnu djelatnost i još važnije, ne sudjeluju u pravnom odnosu za koji osiguravaju rizik. U antici to uglavnom nije bio slučaj, s obzirom na to da se profesionalni osiguratelji pojavljuju u kasnom srednjem vijeku, a zajmodavac kod pomorskog zajma imao je interes i u samom pomorskom pothvatu izvan preuzimanja rizika.

## 4.2. Pomorski zajam - osnovni pojmovi

Ako govorimo o samim osnovama pomorskog zajma, ne možemo ne dotaknuti pitanje što bi točno bilo *essentialia negotii* – bitni sastojci ovog pravnog posla. Rimski pravници raspravljali su o dva ključna termina koja pomorski zajam jasno razdvajaju od *mutuuma: periculum creditoris* i *usurae maritimae*.<sup>63</sup>

*Periculum creditoris* predstavljao bi rizik koji preuzima vjerovnik za vrijeme trajanja pomorskog pothvata prije njegovog sretnog okončanja, a *usurae maritimae* bile bi visoke kamate kao naknada za preuzeti rizik. Većina romanista *periculum creditoris* smatra bitnim sastojkom pomorskog zajma i doista se u praksi gotovo uvijek sklapao na način da rizik prelazi na zajmodavca.<sup>64</sup>

Izvori su suglasni i o činjenici da su se kamate iznad zapriječenih 12% za *mutuum* mogle ugovoriti samo u slučaju prelaska rizika na vjerovnika.<sup>65</sup> Kako su se dodatno ugovarale, sporno je kojem sastojku ugovora pripadaju.

Ugovorne strane pomorskog zajma određivale su se prema općim pravilima obveznog prava, tj. mogla je to biti svaka poslovno sposobna osoba. U sljedećem dijelu rada, s obzirom da je pomorski zajam prosječnom čitatelju nepoznatiji od ugovora o osiguranju, pomnije ćemo proučiti svaku ugovornu stranu pomorskog zajma, s naglaskom na praksu.<sup>66</sup>

---

<sup>62</sup> Bolanča, D., *op. cit.* u bilj. 51, str. 11-12.

<sup>63</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 118-122.

<sup>64</sup> *Ibid.*

<sup>65</sup> *Ibid.*

<sup>66</sup> *Ibid.*, str. 87-88.

#### 4.2.1. Ugovorne strane kod pomorskog zajma

S obzirom na to da zajmoprimac obavlja tehnički dio posla pomorskog pothvata, tj. nabavlja robu, putuje, unajmljuje posadu ako je potrebno te se javlja kao jedna od više mogućih uloga, zajmodavac je razmjerno jednostavna ugovorna strana. On je ugovorna strana koja preuzima pomorski rizik i daje kapital koji će se nakon uspješnog okončanja pomorskog pothvata vratiti, s ugovorenim kamatama.

Ipak, zanimljivo je to da su neki zajmodavci svoj rizik pokušali disperzirati na način da djelomično ulažu u više manjih i srednjih pomorskih pothvata umjesto da svoj kapital ulože u par velikih pothvata.<sup>67</sup>

Zajmoprimac se mogao tijekom ugovornog odnosa naći u ulozi trgovca (*mercator, negotiator*), kao vlasnik borda (*dominus navis*), kao brodar (*exercitor*) ili kapetan (*magister navis*) tako da je potrebna detaljnija analiza svake pojedine uloge, pogotovo s obzirom na to da je pretor uvođenjem *actio exercitoria* uveo i odgovornost navedenih osoba.<sup>68</sup> On je od zajmodavca u zajam dobio kapital za pomorski pothvat, a obvezao se po sretnom okončanju pomorskog pothvata vratiti glavnici uz visoke kamate. Kalimahov pomorski zajam govori u prilog činjenici da nije bilo neuobičajeno osnivanje založnog prava na robi kupljenoj kapitalom od pomorskog zajma.<sup>69</sup>

##### 4.2.1.1. Mercator – negotiator

Najčešći oblik u kojem se pojavljivao zajmoprimac bio je trgovac koji je tražio dobit. Pojam *negotiator* označavao je rimskog građanina ili peregriana iz Italije koji je poduzimao poslove iz poljoprivrede, bankarstva, trgovine i zajma novca.<sup>70</sup> *Mercator* se uglavnom odnosilo na trgovce određenom robom koji su bili podrijetlom iz Italije, a djelovali izvan nje.<sup>71</sup> Funkcionalno nije bilo nikakve razlike između dva termina, radilo se uglavnom o opsegu trgovine koja se obavljala. Trgovci su uglavnom pomorski zajam uzimali primarno radi nabave kapitala, a osiguranje je bilo samo sekundarna funkcija. Zanimljivo je da su preko posrednika pomorski zajam uzimali i bogati rimski građani kao što je to bio Ciceron ili Plinije Mlađi pa se

---

<sup>67</sup> *Ibid.*, str. 108.

<sup>68</sup> *Ibid.*, str. 87-88.

<sup>69</sup> Vidi 3.1.

<sup>70</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 89.

<sup>71</sup> *Ibid.*, str. 87-89.



pretpostavlja da u je u tom slučaju zajam imao čistu funkciju prebacivanja rizika na druge, a ne pribavljanja kapitala.<sup>72</sup>

#### 4.2.1.2. *Dominus navis*

Osoba koja je imala vlasništvo nad brodom upotrijebljenim u pomorskom pothvatu u izvorima je bila označena kao *dominus navis*. U ranijim razdobljima rimske pomorske trgovine, vlasnik je često koristio vlastiti brod pa je u tim situacijama bio i brodar (*exercitor navis*) i kapetan (*magister navis*), kao i vozač (*gubernator*). Postojala je i mogućnost davanja broda u najam osobi koja bi dalje poslovala za vlastiti račun sklapanjem pravnog posla *locatio conductio navis per aversionem* na određeno ili neodređeno vrijeme.<sup>73</sup>

Zanimljiva je činjenica da se vladajućem staležu koji bi u pravilu mogao si priuštiti biti vlasnikom broda svaki oblik stjecanja dobiti smatrao neprimjerenim<sup>74</sup>, prvo kroz društveni pritisak, a kasnije s *plebiscitum Claudianum* kojim se senatorima i njihovim sinovima zabranilo vlasništvo većih (nosivost iznad 300 amfora) brodova. Bogati su se rimski građani počeli služiti posrednicima u trgovanju kako bi prikrili svoje aktivnosti i pomirili svoje funkcije s trgovačkom djelatnosti.<sup>75</sup>

Što zbog navedenog plebiscita, što zbog bolje raspodjele rizika, smatra se kako je većina brodara u razdoblju klasičke pa do kasnog Carstva pri pomorskom pothvatu bila vrstom zakupca, a ne vlasnika broda.<sup>76</sup>

#### 4.2.1.3. *Exercitor navis - navicularius*

Za brodara se izraz *exercitor pa exercitor navis* koristio još od 2. stoljeća pr. Kr. dok se *navicularius* pojavljuje kao paralelni pojam od 2. stoljeća.<sup>77</sup> Žiha tako navodi: „Glede definicije brodarka (*exercitor*) kao osobe kojoj pripadaju sve koristi i prihodi (*obventiones et redditus*) ostvareni na brodu, rimski izvori su dosljedni.“<sup>78</sup> Naš Pomorski zakonik definira brodarka kao

---

<sup>72</sup> *Ibid.*, str. 89-90.

<sup>73</sup> *Ibid.*, str. 90-91.

<sup>74</sup> D'Arms, J., H., *Commerce and social standing in ancient Rome*, Harvard University Press, Massachusetts, London, 1981., str. 5.

<sup>75</sup> *Ibid.*, str. 45.

<sup>76</sup> Rouge, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranee sous l'Empire romain*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1966., str. 258.

<sup>77</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 92-93.

<sup>78</sup> *Ibid.*

fizičku ili pravnu osobu, u posjedu broda, koja je nositelj plovidbenog pothvata, te, ako se ne dokaže suprotno, brodar je uvijek osoba upisana kao vlasnik broda u upisnik brodova.<sup>79</sup>

Kako posjed stvari ne znači fizički imati stvari u rukama, on može biti i posredan, tako i brodar može i u suvremenom pravu i u Rimu držati posjed broda imenujući svog zastupnika, kapetana (*magister navis*).<sup>80</sup> Kako se kapetan zastupnik imenovao pravnim poslom (*praepositio*), postavljalo se pitanje odgovornosti prema trećima, pogotovo s obzirom na činjenicu da je kapetan sklapao mnoge pravne poslove u ime brodara. Pretorskim se ediktom dopustila tužba brodara za ono što bude ugovoreno s kapetanom, a i Ulpijan u D. 14,1,1 tvrdi kako je zbog nužnosti sklapanja ugovora s kapetanima bilo pravično utvrditi odgovornost brodara.<sup>81</sup>

Ta se odgovornost svodila na krivnju (*culpa*), koja je kasnije pooštrena kroz povećanje opsega pomorske plovidbe i zbog nepovjerenja u peregrine te želje za zaštitom rimskih trgovaca na sve oblike odgovornosti (čak i višu silu). Početkom principata, kada plovidba postaje sigurnija<sup>82</sup>, isključuje se brodolom i piratstvo iz odgovornosti brodara.<sup>83</sup>

Treba još spomenuti i situaciju *plures exercitores*, tj. više brodara koji istodobno sudjeluju u opremanju broda i pomorskom poslovanju. Svaki brodar u toj situaciji može imenovati vlastitog kapetana i odgovara samo za njegove postupke. Kapetan broda naizgled nije upravljao i navigirao brodom nego je to radio *gubernator*. Iako ovaj institut nalikuje na ortaštvo, o njemu ovdje nema riječi jer svaki brodar odgovara za svog kapetana, a ako bi brodari imenovali zajedničkog kapetana, tada bi se radilo o ortaštvu i solidarnoj odgovornosti brodara.<sup>84</sup>

#### 4.2.1.4. *Magister navis*

Brodar s dovoljno kapitala uglavnom neće izabrati sam upravljati brodom. On bi postavio osobu koja bi bila zadužena za cjelokupno poslovanje i plovidbu broda.<sup>85</sup> U tu svrhu korišten je pravni posao *praepositio*: „...jednostrani pravni akt kojim poduzetnik ovlašćuje drugu osobu na samostalno sklapanje ugovora i poduzimanje pravnih poslova te pritom određuje granice njezina djelovanja.“<sup>86</sup>

---

<sup>79</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019, čl. 5. st. 1. t. 6. (dalje u tekstu: PZ).

<sup>80</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 95.

<sup>81</sup> *Ibid.*, str. 96.

<sup>82</sup> Danilović, J., *Beleške o ugovorima o prevozu robe brodom u rimskom pravu*, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, vol. 2, br. 3, 1969., str. 378.

<sup>83</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 97.

<sup>84</sup> *Ibid.*, str. 94-95.

<sup>85</sup> *Ibid.*, str. 98-99.

<sup>86</sup> Schlösser, B., *Die Bedeutung der praepositio für den Handelsverkehr im antiken Rom*, doktorska disertacija, Humboldt-Universität, Berlin, 2008., str. 5.

Za odnos između kapetana i broдача, relevantan je i njihov osobni odnos, s obzirom na to da je broдар za kapetana mogao postaviti osobu *alieni iuris*, sina ili roba koji su već pod njegovim *potestas*. S osobama *sui iuris* sklapao se ugovor o radu ili nalogu.<sup>87</sup> Kapetan je mogao poduzimati radnje i sklapati pravne poslove u granicama danih ovlasti od strane broдача te je broдар za sve te poslove odgovarao. Stoga mu je bilo u interesu precizno definirati ovlasti kapetana. Također, zanimljiva je činjenica da su baš kapetani često sklapali ugovore o pomorskom zajmu.<sup>88</sup>

### 4.3. Predmet osiguranja

Žiha kada govori o predmetu osiguranja prije svega se osvrće na domaće zakonodavstvo: „Naš Pomorski zakonik dijeli sve predmete osiguranja u tri kategorije: osiguranje broда i robe, osiguranje vozarine i drugih interesa u vezi s plovidbom i iskorištavanjem brođova i osiguranje odgovornosti za štete nanesene trećim osobama.“<sup>89</sup> U teoriji je svakako sporno, bilo pomorsko ili drugo osiguranje u pitanju, je li predmet osiguranja objekt konkretno ili se radi o apstraktnijem pojmu, imovinskom interesu osobe kojoj će nastati šteta ako nastupi osigurani slučaj. U suvremenoj teoriji nema sumnje da šteta na imovini obuhvaća širok pojam (bruto, neto imovinu i izmaklu dobit) pa tako tvrdi i Nikšić u svom članku.<sup>90</sup> Kako njemačka pravna doktrina svoj dom često nađe i u hrvatskom zakonodavstvu, teorija osigurljivog interesa zastupljena je u ZOO-u i u PZ-u pa se propisuje kako osiguranik može biti samo osoba koja ima ili očekuje da će imati opravdani interes da ne nastane osigurani slučaj, jer bi inače pretrpjela neki materijalni gubitak.<sup>91</sup> Osigurljivi interes proizlazi iz nekog pravnog odnosa prema osiguranom predmetu, a valja napomenuti da on može biti vezan i za pravo ili zahtjev koji će se ugasiti, a ne samo fizički predmet.

U onom dijelu u kojem pomorski zajam obavlja funkciju pokrića pomorskih rizika, on bi „osiguravao“ rizike pomorskog pothvata. Jasno je da zajmoprimac ima opravdani interes da ne nastane osigurani slučaj, npr. brođolom, jer bi mu time nastao određeni materijalni gubitak. Razlika je u tome što se kod pomorskog zajma radi o anticipiranoj naknadi štete bez obzira na

---

<sup>87</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 99.

<sup>88</sup> *Ibid.*, str. 98-104.

<sup>89</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 111, tako i Pomorski zakonik, čl. 684.

<sup>90</sup> Nikšić, S., *Imovina u građanskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 62, br. 5-6, 2012., str. 1620-1621.

<sup>91</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 948., i Pomorski zakonik, čl. 685.

ostvarenje osiguranog slučaja dok kod osiguranja dominira odštetno načelo, tj. šteta mora prethoditi zahtjevu za isplatu osigurnine.<sup>92</sup>

Ako bi se rizik ostvario, zajmoprimac ne bi bio dužan vratiti glavnice duga ni ugovorene kamate. Štoviše, ako zajmoprimac nije bio *dominus navis*, tj. vlasnik broda, ni tu ne bi pretrpio gubitak. Ono u čemu se suvremeno i rimsko pravo ovdje razlikuju činjenica je da bi osiguranik iz ugovora o osiguranju možda imao i osnovan zahtjev za izmaklu dobit, a zajmoprimcu taj gubitak pomorskim zajmom ne bi bio pokriven.<sup>93</sup>

#### 4.4. Rizik

Funkcija je svih osiguranja preuzimanje rizika, a funkcija preuzimanja pomorskih rizika pomorskog zajma približava taj institut osiguranju. P. J. Thomas u svom članku navodi preuzimanje rizika kao bit osiguranja.<sup>94</sup> Bez sumnje je i činjenica da su rimski pravници poznavali pravni pojam rizika pod nazivom *periculum*. Pravno značenje *periculuma* izražavalo se kroz mogući financijski gubitak kao rezultat oštećenja ili uništenja stvari ili gubitka zahtjeva za isplatu.<sup>95</sup> Osim što su rimski pravници poznavali *periculum* kao pravni pojam, dopuštali su njegov prijelaz s jedne osobe na drugu iz ugovornih (sloboda ugovaranja, npr. najmoprimac preuzme sav rizik za održavanje stvari) ili izvanugovornih (*dolus, culpa, mora*, u kojem je slučaju osoba na koju rizik prelazi kriva za to) razloga.<sup>96</sup>

Bez obzira na nepostojanje instituta i prava osiguranja kako ga moderno pravo poznaje, bilo bi doista začuđujuće da najrazvijenija i najdugotrajnija antička civilizacija nije poznavala rizik niti se njime i njegovim transferom pravno bavila.

S obzirom na navedeno, ključno je razumijeti ovaj pojam i u pravnom i u praktičnom smislu kako bismo kvalitetno usporedili ova dva instituta. ZOO opisuje rizik kao budući neizvjestan događaj neovisan o isključivoj volji osiguranika.<sup>97</sup> Kao rizik mogu prijetiti prirodne sile, mogućnost ljudske pogreške, slučaj i druge činjenice koje mogu dovesti do nekog osiguranog slučaja. Suvremeni osiguratelji stupanj rizika određuju koristeći se aktuarima, stručnjacima koji primarno matematičkim, ali i primjenom teorije vjerojatnosti, statistike pa i analize prošlosti računaju rizik i premiju za konkretan osigurateljski proizvod. S obzirom na razvijenu tehniku

---

<sup>92</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 114.

<sup>93</sup> *Ibid.*

<sup>94</sup> Thomas, P. J., *op. cit.* u bilj. 2, str. 265.

<sup>95</sup> *Ibid.*, str. 266.

<sup>96</sup> *Ibid.*

<sup>97</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 922. st. 2.

računanja rizika, danas je moguće ugovoriti osiguranje od mnogobrojnih rizika, od jednostavne propasti stvari zbog požara do kompleksnog šomažnog osiguranja koje pruža pokriće od posrednih gubitaka zbog prekida rada. Osiguratelji upravljanje rizikom uzimaju toliko ozbiljno da dio rizika vlastitog poslovanja cediraju reosigurateljima, posebnim osiguravajućim društvima.

S obzirom na mnoge štetne posljedice ostvarenja pomorskog rizika iz pomorskog zajma, praksa je u rimskom pravu stvorila razna sredstva usmjerena na prevenciju pomorskih nezgoda. Jedna od metoda spomenutih u Demostenovu govoru protiv Lakrita detaljno je određivanje ruta.<sup>98</sup> Time zajmodavac ograniči putovanje na sigurnije morske rute, a u slučaju nedržanja dogovora od strane zajmoprimca, zajam se vraća bez obzira na ostvarenje rizika ili se plaća ugovorna kazna. Također, ugovarali su se rokovi za ukrcaj robe i isplavlavanje iz određene luke koji su brodara upućivali na povoljnije vrijeme za plovidbu te se osiguravalo založno pravo na ukrcanoj robi. Osim rokova, zabranjivala se plovidba za vrijeme zimskih i drugih mjeseci koji su bili nepovoljni.<sup>99</sup>

Osim navedenog, praksa je bila na trošak dužnika uz brod slati vjerovnikovog roba koji bi vršio nadzor nad putovanjem te u određenoj luci preuzimao kapital i kamate. Taj rob je u isto vrijeme bio jedini način borbe vjerovnika protiv namjernih brodoloma za koje postoje izvori da su se događali.<sup>100</sup>

U slučaju ostvarenja rizika, nastaje osigurani slučaj. Šteta koja je nastala kao posljedica osiguranog slučaja može se od osiguranja zahtijevati kao osigurnina. Element rizika i metode njegovog računanja pridaju kompleksnosti prava osiguranja.

#### ***4.4.1. Zajednica rizika Marka Porcija Katona***

Kada govorimo o riziku u rimskom pravu, Plutarhov opis trgovačkog partnerstva koje je zasnovao Katon neizbježan je izvor, iz razloga što je najraniji dokaz i najdetaljnije svjedočanstvo o pravnom poslu usmjerenom na osnivanje zajednice rizika.<sup>101</sup> Za razdoblje 2. stoljeća pr. Kr., impresivan je i broj od 50 brodara i izgledna velika dobit od takvih trgovačkih pohoda.<sup>102</sup>

---

<sup>98</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 124-127.

<sup>99</sup> *Ibid.*

<sup>100</sup> *Ibid.*

<sup>101</sup> *Ibid.*, str. 122.

<sup>102</sup> D'arms, J., H., *op. cit.* u bilj. 74, str. 40.

Katon je u isto vrijeme bio zajmodavac neodređenom broju zajmoprimaca, ali je i sudjelovao u pothvatima kao ortak, gdje ga je zastupao oslobođenik Kvincije. Ortaci su solidarno snosili gubitke tako da na gubitak jednog broda, svaki od ortaka naknađuje pedesetinu štete.<sup>103</sup>

Na temelju navedenog, možemo zaključiti da je Katon u ovoj situaciji razdijelio rizik na veliki broj sudionika na način na koji to rade i suvremena osiguranja. Uspješnija zajednica rizika od manje uspješne ne čini ugovor o osiguranju, odnosno, kako Žiha piše: „Naime, za takav slučaj bilo bi nužno da Katon nije neposredno uključen u pomorsku trgovinu, nego kao treća osoba preuzima isključivo rizik cjelokupnog pothvata...”<sup>104</sup>

Osim toga, šteta koju ortaci u zajednici snose u slučaju potonuća broda nije plaćena unaprijed pa nema premije u smislu suvremenog ugovora o osiguranju.

#### 4.5. Premija osiguranja i kamata kod pomorskog zajma

Zauzvrat za preuzimanje rizika ugovaratelj plaća novčanu naknadu koja se zove premija. Plaća se unaprijed i takav način plaćanja prvi je put zabilježen u 15. stoljeću, a pojam premija pojavio se u Statutu Sevilje 1556. godine.<sup>105</sup> Thomas tako navodi: „Manje je poznato da porijeklo ovog termina možemo pronaći u D. 22,2,5. U ovom tekstu Scaevoli se postavlja pitanje može li se općenito dogovoriti da će jedna od ugovornih strana snositi rizik plaćanja druge. Rimski pravnik identificirao je dodatni novac ne kao kamatu, već kao cijenu za rizik koji preuzima vjerovnik. Scaevola je naveo da nema nikakve sumnje oko utuživosti zajma je li utuživ zajam ribaru s namjenom nabave ribarske opreme, uz uvjet da se vrati zajam plus premija (cijena) rizika, ukoliko ribar uspije u ribolov.”<sup>106</sup> S druge strane Žiha ističe: „Općeprihvaćeno je stajalište da za tzv. *usurae maritimae* u predjustinijanskom razdoblju ne postoje ograničenja kamatne stope.”<sup>107</sup> Prema D. 22,2,4, dok postoji opasnost (pomorski rizik), dopuštena je i viša kamata od zakonske. Isto podržavaju Dioklecijanova i Maksimilijanova konstitucija C. 4,33,3.<sup>108</sup>

Visoke kamate (*usurae maritimae*) kod pomorskog zajma obavljale su funkciju naknade zajmodavcu za preuzimanje rizika pa su time sadržajno, ako ne formalno, odgovarale premiji – tj. „nisu uobičajene kamate, nego naknada za preuzimanje odgovornosti vjerovnika (*periculi pretium*).”<sup>109</sup> Zajmodavac je nakon procjene vjerojatnosti nastupa osiguranog rizika određivao

---

<sup>103</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 122-124.

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> *Ibid.*, str. 130.

<sup>106</sup> Thomas, P. J., *op. cit.* u bilj. 2, str. 268.269.

<sup>107</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 131.

<sup>108</sup> *Ibid.*, str. 132.

<sup>109</sup> *Ibid.*, str. 131.

visinu kamata koja je nakon uspješnog pomorskog pothvata jamčila dobit.<sup>110</sup> Razlika od premije sastojala se u tome što se kamata zajedno sa zajmom plaćala tek nakon putovanja i nije se obračunavala na godinu nego prema pojedinom putovanju.<sup>111</sup>

Kao i premija koja je načelno neograničena (definirana tržištem osiguranja), kamate su sve dok brod plovi bez ograničenja (*Pauli Sententiae* 2, 14, 3: „*traiectitia pecunia propter periculum creditoris quamdiu navigat navis, infinitas usuras recipere potest*“).

Čak i nakon Justinijanovog ograničenja pomorskih kamata, trgovci su pronalazili različite pravne oblike za postizanje istog ekonomskog cilja. Novelom 110 Justinijan je pokušao suzbiti takve prakse što je dovelo do razvoja novih pravnih odnosa – specifično i *commende* koja je postala temelj srednjovjekovne pomorske trgovine.<sup>112</sup>

S obzirom da je po svojoj pravnoj prirodi pomorski zajam *mutuum*, postavlja se i pitanje načina, tj. oblika ugovaranja kamata. Besplatna priroda *mutuuma* dovela je do ugovaranja kamata stipulacijom pa i njihovu utuživost s *condictio certae pecuniae*. Scaevolin fragment iz D. 22,2,5,1 iznimno dopušta ugovaranje kamata kod pomorskog zajma kao *nudum pactum*.<sup>113</sup>

Ipak, stipulacija se kao način ugovaranja kamata iz praktičnih razloga zadržala u situacijama kada su ugovaratelji izabrali stipulaciju kao oblik sklapanja glavnog ugovora, što je već u doba Republike postalo uobičajeno. Tako se izbjegavala potreba za svjedocima što je trgovcima omogućilo brzinu u sklapanju ugovora.<sup>114</sup>

Nasuprot pomorskom zajmu, suvremeni ugovor o osiguranju sklopljen je kad je ponuda o osiguranju prihvaćena<sup>115</sup>, tj. neformalan je ugovor. U pravilu, u praksi ugovor o osiguranju prate druge isprave, što zbog osigurateljnih obveza (npr. dostava općih uvjeta), što zbog interesa ugovaratelja osiguranja kada želi dokazati da je ugovor sklopljen (npr. polica).

#### 4.6. Osigurnina

Žiha o osigurnini govori prije svega u smislu njene funkcije u određivanju premije osiguranja: „Osigurnina ili osigurana svota kod odštetnih osiguranja, paralelno uz visinu štete, predstavlja samostalno mjerilo odgovornosti osiguratelja, odnosno gornju granicu njegove obveze. Bitan je dio police osiguranja jer se prema njoj ocjenjuje veličina rizika, a u skladu s tim i premija

---

<sup>110</sup> Pavić, D. *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2000., str. 131.

<sup>111</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 131.

<sup>112</sup> *Ibid.*, str. 134.

<sup>113</sup> *Ibid.*, str. 136.

<sup>114</sup> *Ibid.*, str. 137.

<sup>115</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 948. i Pomorski zakonik, čl. 925. st. 1.

osiguranja.“<sup>116</sup> Važno je napomenuti, iako se odštetnim osiguranjem naknađuje nastala šteta, osigurnina se isplaćuje samo do visine osigurane svote.<sup>117</sup> Prema Gorencu, osigurnina je jedan od tri temeljna kriterija za određivanje visine naknade iz osiguranja, uz pretrpljenu štetu i vrijednost osiguranog predmeta.<sup>118</sup>

Osigurnini bi kod pomorskog zajma odgovarao unaprijed isplaćeni kapital. Ona ni u kojem slučaju ne bi pokrivala gubitak broda dok danas vlasnici brodova u pravilu ih osiguraju (slobodno se ugovaraju rizici, tj. osiguratelj je spreman preuzeti skoro svaki rizik uz odgovarajuću visinu premije).

Treba naglasiti kako špekulativna priroda davanja pomorskog zajma daje dobar uvid u činjenicu da je glavna svrha tog pravnog posla bila kreditiranje, a ne osiguranje određenog rizika.<sup>119</sup>

#### **4.7. Osigurani slučaj**

Osigurani slučaj potrebno je jasno razlikovati od rizika. Rizik je neizvjestan i budući, a osigurani slučaj ako postoji, rizik se ostvario. Tako možemo zaključiti da postojanje rizika isključuje postojanje osiguranog slučaja i obrnuto. Ostvarenje osiguranog slučaja preduvjet je za isplatu osigurnine, ali i to samo pod uvjetom da je osiguraniku time nastala šteta.

Naš ZOO dosta neodređeno definira osigurani slučaj kao događaj prouzročen osiguranim rizikom.<sup>120</sup> Neće svaki događaj prouzročen osiguranim rizikom rezultirati obvezom isplate osigurnine, nego točno onaj definiran zakonom i ugovorom o osiguranju. U tom bi smislu osigurani slučaj preciznije bio definiran kao skup činjenica uz koje pravo osiguranja vezuje postanak obveze osiguratelja na isplatu osigurnine.<sup>121</sup>

#### **4.8. Utrnuće obveze zajmoprimca kod pomorskog zajma**

S obzirom na definiciju osiguranog slučaja, postojao je i skup činjenica – pomorskih rizika, za koji se tradicionalno vezao prestanak obveze zajmoprimca prema zajmodavcu. Tako bi se redom „osiguranim slučajem” kod pomorskog zajma mogle smatrati pomorska oluja (*marina tempestas*), brodolom (*naufragium, si navis periset*) i napad pirata (*vis, insidiae piratorum*).

---

<sup>116</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 153.

<sup>117</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 949. st. 4.

<sup>118</sup> Gorenc, V.; Česić, Z., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRiF-plus, Zagreb, 2005., str. 1457.

<sup>119</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 154.

<sup>120</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 922. st. 1.

<sup>121</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 155.



Navedeni primjeri su oni koji se mogu naći u izvorima, ali to ne znači da su svi rizici taksativno nabrojani. Vjerojatno su i druge tipične situacije poput prodora morske vode, sudara brodova, nasukavanja, požara i sl. mogle biti uključene u razloge prestanka obveze zajmoprimca. Također, potrebno se osvrnuti i na posljedice djelomičnog gubitka ili oštećenja broda ili robe te na zajedničku havariju.<sup>122</sup>

#### **4.8.1. Potpuni gubitak predmeta**

Kako bismo utvrdili što točno smatrati potpunim gubitkom predmeta, najprije treba obratiti pažnju na brod i robu. Kako je uvjet za vraćanje duga bilo sretno okončanje pomorskog pothvata, postavlja se pitanje možemo li povratak robe ili broda uzeti kao ispunjenje uvjeta. To je pitanje relevantno zbog potencijalne potrebe izbacivanja tereta u oluji što može uključivati i robu.<sup>123</sup> Trgovac čiji se brod vratio u luku, ali je pritom izgubio većinu robe, npr. u oluji, teško može i vratiti zajam, a još teže se može tvrditi da je sretno okončao pomorski pothvat. Vezano za utruće obveze povrata zajma, javljaju se dvije teorije koje vežu obvezu za sretno stizanje u odredište ili robe ili broda.

Teoriju koja gubitak zahtjeva za povrat zajma veže uz sretan povrat robe ne treba nekritički shvaćati. Logično je da u većini slučajeva sretan povrat broda za sobom veže i sretan povrat robe. Obrnuto je malo vjerojatno.

Nasuprot navedenom, najvjerodostojniji izvor kojim raspolažemo fragmenti su Digesta D. 22,2,6 i 22,2,7 koji govore o uvjetu sretnog povratka broda (*salva nave*<sup>124</sup>) kao osnovi za tužbeni zahtjev zajmodavca, te stoga ne ostavljaju prostora za drukčije tumačenje.<sup>125</sup>

#### **4.8.2. Brodolom**

Pomorska putovanja u antici bila su opasna, brodovi su bili mali, vremenska prognoza nepoznata, te su i obala i more rudimentarno uneseni u pomorske karte.<sup>126</sup>

Požari na brodu nisu bili rijetkost, a tek su se u carskom razdoblju kada je država bila oštećenik u slučaju požara uvele službene istrage gubitka brodova za transport žita u službi države.<sup>127</sup>

---

<sup>122</sup> *Ibid.*, str. 156.

<sup>123</sup> *Ibid.*, str. 156-159.

<sup>124</sup> *Skr. si salva nave pervenerit.*

<sup>125</sup> *Ibid.*, str. 158.

<sup>126</sup> Thomas, P. J., *op. cit.* u bilj. 2, str. 267.

<sup>127</sup> Höckmann, O., *Antike Seefahr*, Beck's archaologische Bibliothek, München, 1985., str. 93.

U slučaju brodoloma dužnik se oslobađa obveze pa čak i ako je dio tereta spašen. U tom slučaju ne možemo kvalificirati situaciju kao sretno okončanje plovidbenog pothvata po povratku broda u luku. U slučaju potonuća ili nasukavanja broda, brodar bi po vlastitoj procjeni unajmio ronioce kako bi izvukli robu koja nije uništena vodom ili koju more već nije samo izbacilo.<sup>128</sup>

#### 4.8.3. Pirati

Piratstvo je u smislu oružane pljačke staro koliko i sama plovidba.<sup>129</sup> Pirate se tretiralo kao neprijatelje, a u ranijem stadiju razvoja bilo je teško razlikovati piratstvo od oružanog pomorskog sukoba, a mir i sigurnost plovidbe smatrala se iznimnim stanjem. U kontekstu rimskog prava, napad pirata tretirao se kao viša sila, a Paulo ga opisuje kao teški oblik napada koji nije moguće odbiti.<sup>130</sup>

Kod više sile bi naravno zajmoprimac bio oslobođen vraćanja zajma. Zanimljiva je činjenica da se u ovom slučaju ljudska radnja kvalificira kao viša sila te se i postavlja pitanje bi li rimski pravници kao višu silu kvalificirali napad pirata na brod koji prevozi legionare koji su sposobni odbiti napad. Tarwacka tvrdi kako bi u takvim situacijama trebalo objektivno procjenjivati obrambene mogućnosti svakog broda od slučaja do slučaja te uzeti u obzir tip napadnutog broda, posadu, oružje kojim se raspolaže kao i pirate i njihovu spremnost za borbu.<sup>131</sup> Žiha se ne slaže i tvrdi da kada nešto smatramo višom silom, nema prostora dodatnom istraživanju i dokazivanju<sup>132</sup>

#### 4.8.4. Zajednička havarija

Zajednička je havarija načelo koje zahtijeva solidarnost od svih sudionika na brodu u situacijama kada je potrebno spasiti brod ili dio imovine na način da se napravi šteta drugom dijelu imovine (npr. bacanjem preko palube tereta u svrhu sprječavanja potonuća broda). Prvi propis o institutu zajedničke havarije jest *Lex Rhodia de iactu* (oko 304. do 168. pr. Kr.) te su njegove odredbe kasnije recipirane u rimsko pravo (D. 14,2, *De lege Rhodia de iactu*).<sup>133</sup>

---

<sup>128</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 162.

<sup>129</sup> *Ibid.*

<sup>130</sup> *Ibid.*, str. 162-165.

<sup>131</sup> Tarwacka, A., *Romans and Pirates. Legal Perspective*, Cardinal Stefan Wyszyński University in Warsaw, Warszawa, 2009., str. 152-153.

<sup>132</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 166.

<sup>133</sup> *Ibid.*, str. 169.

Prema *Lex Rhodia* zajednička havarija nalaže: „...svaki nužni gubitak ili žrtva koje je napravio jedan trgovac ili vlasnik broda da spasi brod, i posljedično, plovidbeni pohvat, dijelila bi se između svih trgovaca i vlasnika broda.“<sup>134</sup> PZ je definira na sljedeći način: „...čin zajedničke havarije jest svaki namjeran i razložen izvanredan trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, ako su bili razborito poduzeti radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istome pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijete.“<sup>135</sup>

U slučaju zajedničke havarije i posljedično spašavanja broda pa moguće i života posade, putnika ili trgovaca, valja zaključiti da su određeni ili svi sudionici imali koristi od žrtvovanja tuđe imovine. Svrha ovog instituta nalazi se u tome da baš ti sudionici barem razmjerno sudjeluju u naknadi žrtvovane imovine.<sup>136</sup> Iz perspektive ovog rada, postavlja se pitanje snosi li zajmodavac iz pomorskog zajma rizik zajedničke havarije.

Valja obratiti i posebnu pažnju na potrebnu namjeru, s obzirom da nikakve slučajne oluje i vjetrovi nisu mogli biti razlog solidarne naknade štete vlasniku robe.<sup>137</sup> Baš ta namjera, tj. namjerno žrtvovanje robe, a ne gubitak zbog pomorskih rizika, odlučna je u činjenici da će se kao rezultat žrtvovanja brod sretno vratiti u luku. S obzirom na navedeno u prethodnim poglavljima, tada se pomorski zajam pretvara u obični zajam i zajmoprimac je dužan vratiti dug i ugovorene kamate. Ako je roba zajmoprimca bila žrtvovana, mogao je s *actio locati* tražiti razmjerno namirenje od ostalih sudionika zajedničke havarije, a ako je njegova roba spašena, dugovao je ostalim sudionicima na isti način.<sup>138</sup>

#### **4.9. Trajanje ugovora i vrijeme osiguranja**

Nastankom osiguranog slučaja i s njim povezane štete, nastaje i obveza osiguratelja isplatiti osigurninu. Kako bi bilo odgovornosti, osigurani slučaj mora nastati za vrijeme trajanja osiguranja. Trajanje osiguranja ZOO definira: „Ako drukčije nije ugovoreno, ugovor o osiguranju proizvodi svoje učinke istekom dana koji je njime označen kao dan početka trajanja osiguranja, pa sve do svršetka posljednjeg dana roka za koji je osiguranje ugovoreno.“<sup>139</sup> Trajanje osiguranja precizno je određeno na polici osiguranja.

---

<sup>134</sup> Anderson, H., E. III., *Risk, shipping, and Roman Law*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 34., br. 1., 2009., str. 186.

<sup>135</sup> Pomorski zakonik, čl. 790. st. 1.

<sup>136</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 169.

<sup>137</sup> *Ibid.*, str.171.

<sup>138</sup> *Ibid.*, str. 172.

<sup>139</sup> Zakon o obveznim odnosima, čl. 946. st. 1.

Iznimno je važno i za ugovor o osiguranju i pomorski zajam precizno definirati trajanje osiguranja i preuzimanja pomorskih rizika od strane zajmodavca. Ako se brodolom dogodio izvan definiranog razdoblja, rizik snosi zajmoprimac. Isto tako kod osiguratelja. Kvalitetno određivanje trajanja ugovora i vremena osiguranja bilo je efektivan način ograničavanja obveze osiguratelja i zajmodavca.<sup>140</sup>

Pomorski se zajam sklapao najčešće za jednu pomorsku sezonu, u jednom ili dva smjera putovanja.<sup>141</sup> Spomenuti Kalimahov zajam<sup>142</sup> sklopljen je na razdoblje od 200 dana pa je primjer određenog vremenski ograničenog roka za plovidbeni pothvat. Nakon 200. dana putovanja, rizik bi prelazio na zajmoprimca.

Važno je naglasiti da u slučaju dvosmjernog putovanja zajmodavac ne bi snosio rizik za vrijeme boravka u stranoj luci.<sup>143</sup> Rok za dospijee obveze po sretnom povratku u odredišnu luku najčešće je bio 20 dana<sup>144</sup>, a izgledno je da je riječ o općepoznatom trgovačkom običaju u svrhu prodaje robe i vraćanja duga.<sup>145</sup>

Četiri su moguće situacije pri okončanju pomorskog zajma s različitim posljedicama. Prije svega, brod može sretno stići u odredišnu luku unutar predviđenog roka i dužnik duguje cjelokupni iznos duga i kamata. Nakon toga, moguće je potonuće broda unutar ugovorenog roka, a zbog čega zajmodavac gubi cjelokupni iznos jer se uvjet *salva nave* nije ispunio. Moguće je i da brod sretno stigne u odredišnu luku, ali nakon dogovorenog roka, rezultat čega je zakašnjenje dužnika. Naposljetku, posljednja moguća situacija potonuće je broda nakon ugovorenog roka, a rokom je i rizik prešao na zajmoprimca koji duguje cjelokupni iznos duga i kamata te ga potencijalno pogađa i gubitak broda.<sup>146</sup>

Zakašnjenja dužnika bilo je barem toliko da se razvila praksa ugovaranja stipulacije o plaćanju roba nadzornika za dodatne dane rada u slučaju zakašnjenja. Ipak, najvažnije je mišljenje Papinijana da zakašnjenjem dužnika više nije dopušteno obračunavati kamate iznad 12% i činjenica da nakon zakašnjenja vjerovnik više ne snosi rizik pomorske plovidbe.<sup>147</sup>

---

<sup>140</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 149.

<sup>141</sup> *Ibid.*, str. 146.

<sup>142</sup> Vidi 3.1.

<sup>143</sup> Schuster, S., *Das Seedarlehn in den Gerichtsreden des Demosthenes*, Duncker & Humblot, Belrin, 2005., str. 73.

<sup>144</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 150.

<sup>145</sup> Schuster, S., *op. cit.* u bilj. 142, str. 193.

<sup>146</sup> Žiha, N., *op. cit.* u bilj. 6, str. 150.

<sup>147</sup> *Ibid.*, str. 152.

## 5. ZAKLJUČAK

Bilo da uzmemo 476. ili 1453. godinu kao kraj rimske civilizacije, takva se dugovječnost ne bi mogla postići bez minimizacije rizika, a pogotovo u pomorskoj trgovini.

Obavljena analiza u ovom radu pokazuje kako pomorski zajam kao pravni posao obavlja i funkciju preuzimanja i raspodjele rizika u pomorskoj trgovini. Njegova pravna priroda nema značajne sličnosti, ali gospodarska funkcija jasno ukazuje na zajedničke elemente sa ugovorom o osiguranju, osobito u pogledu funkcije raspodjele rizika. Iako se ugovor o osiguranju kao zaseban pravni institut u užem smislu razvija tek u srednjem vijeku, analiza rimskog pomorskog zajma pokazuje da su ključni elementi osigurateljskog mehanizma bili poznati i primjenjivani u antici.

Najveća sličnost između pomorskog zajma i ugovora o osiguranju ogleda se u preuzimanju rizika od strane zajmodavca, koji u slučaju da nastane neki od u radu navedenih pomorskih rizika za vrijeme pomorskog pothvata nije imao pravo na povrat pozajmljenog kapitala. Ovaj element pomorskog zajma podsjeća na temeljnu funkciju ugovora o osiguranju, gdje osiguratelj preuzima financijski teret štete u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja i s njim u vezi nastanka štete za osiguranika. Nadalje, visoke kamate ugovorene kod pomorskog zajma (*usurae maritimae*) imale su istu svrhu kao premija osiguranja – predstavljale su naknadu za preuzeti rizik te su se određivale proporcionalno vjerojatnosti nastanka pomorske nezgode, tj. rizika.

Međutim, temeljna razlika između ova dva instituta leži u njihovoj pravnoj strukturi i primarnoj funkciji. Dok ugovor o osiguranju predstavlja specijalizirani pravni odnos u kojem osiguratelj kao glavnu funkciju i s *animus assecurationis* preuzima rizik u zamjenu za premiju, pomorski zajam prije svega ostaje oblik kreditnog odnosa s namjerom pribavljanja kapitala, sa tek supsidijarnom ulogom osiguranja. Kod suvremenog ugovora o osiguranju, osiguratelj ne sudjeluje u pothvatu koji osigurava, već samo preuzima rizik, dok je kod rimskog pomorskog zajmu zajmodavac praktički uvijek imao izravan interes u pomorskom pothvatu i njegovu uspjehu.

Dodatna razlika ogleda se i u vremenu plaćanja naknade za preuzeti rizik. Dok se kod ugovora o osiguranju premija plaća unaprijed, kod pomorskog zajma kamate su se plaćale tek po uspješnom okončanju pomorskog pothvata. Osim toga, kod pomorskog zajma zajmoprimac nije mogao ostvariti nikakvu naknadu za izmaklu dobit, dok suvremeni ugovor o osiguranju osim materijalne štete naknađuje i *lucrum cessans*. U usporedbi ovih dvaju instituta kvalifikaciji pomorskog zajma kao osiguranja ne doprinosi ni špekulativna svrha davanja pomorskih zajmova u svrhu zgrtanja velike dobiti. Na kraju se ne smije izostaviti ni činjenica da

osiguratelji za razliku od zajmodavaca u antici obavljaju svoju djelatnost profesionalno i za tuđi račun, što je još jedna značajna razlika između ova dva instituta.

Možemo reći da je u antici, s obzirom na nepostojanje instituta osiguranja, kroz svoju supsidijarnu funkciju, pomorski zajam uspješno rješavao problem prevelikog rizika pomorske plovidbe. Ali ključne i značajne iznad nabrojane razlike dovode do zaključka kako se kod pomorskog zajma nikako ne može biti riječ o osiguranju, nego da je osiguranje pomorskih rizika bilo njegova supsidijarna funkcija. S obzirom da i znanstvena zajednica ne pravi direktnu vezu između ova dva instituta, nije nemoguće i sasvim je vjerojatno da je pomorski zajam imao utjecaja na stvaranje prava osiguranja pa i ugovora o osiguranju, ali teško da mu može biti preteča, osim u funkciji preuzimanja rizika. Ne treba isto tako ni zanemariti činjenicu da je izučavanje pomorskog zajma od strane rimskih pravnika dovelo do formiranja termina premija, a kroz raspravu o mogućoj višoj naknadi za preuzimanje dodatnog rizika. Takva ideja o samostalnom preuzimanju rizika mogla je odigrati jednako vrijednu ulogu u razvoju prava osiguranja kao i zajedničke osobine ovih dvaju instituta.

## POPIS LITERATURE

### Knjige i znanstveni članci:

1. Anderson, H., E. III., *Risk, shipping, and Roman Law*, Tulane Maritime Law Journal, vol. 34., br. 1., 2009. str. 183-210.
2. Atamer, K., *Sources of Roman Maritime Law in the Digest*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, vol. 26, br. 4, 2010., str. 63-134.
3. Basedow, J. et. al. (ed.), *Principles of European Insurance Contract Law (PEICL)*, 2nd rev. ed., Verlag dr. Otto Schmidt, Köln, 2015.
4. Birks, P., Descheemaeker, E., *The Roman Law of Obligations*, Oxford University Press, Oxford, 2014.
5. Blicharz, G., J., *Pecunia Traiectitia and Project Finance: The Decodified Legal Systems and Investments in Risky Ventures*, Teoria e storia del diritto privato, br. 10., 2017., str. 1-23.
6. Bolanča, D., *Pravo osiguranja Republike Hrvatske*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2017.
7. Casson, L., *The Ancient Mariners Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*, The Macmillan Company, New York, 1959.
8. Danilović, J., *Beleške o ugovorima o prevozu robe brodom u rimskom pravu*, Anali Pravnog fakulteta u Beogradu, vol. 2, br. 3., 1969., str. 359-379.
9. D'Arms, J., H., *Commerce and social standing in ancient Rome*, Harvard University Press, Massachusetts, London, 1981.
10. Dauti, D., H., *Real Contracts in Roman Law and their Development in Positive Law with Special Emphasis on Loan Contracts (Mutuum)*, Acta Universitatis Danubius. Juridica, vol. 17, br. 1, 2021. str. 7-23.
11. Doff, R., *Risk management for insurers, Risk Control, Economic Capital and Solvency*, II, Second Edition, Risk books, London, 2011.
12. Gorenc, V.; Česić, Z., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRiF-plus, Zagreb, 2005.
13. Hellwege, P., *A Comparative History of Insurance Law in Europe: A Research Agenda*, Comparative Studies in The History of Insurance Law, Duncker & Humblot, Berlin, 2018.
14. Höckmann, O., *Antike Seefahr*, Beck's archaologische Bibliothek, München, 1985.

15. Horvat, M.; Petrak, M., *Rimsko pravo*, XVII. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2022.
16. Kleinschmidt, H., *Das Foenus Nauticum und dessen Bedeutung im romischen Rechte*, Horning, Heidelberg, 1878.
17. Londrc, B., *Preteča prava osiguranja u antici*, Anali Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici, vol. 9, br 17., 2016., str. 321-333.
18. Nikšić, S., *Imovina u građanskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 62, br. 5-6, 2012., str. 1599-1633.
19. Pavić, D., *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 2000.
20. Romac, A., *Rimsko pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2007.
21. Rouge, J., *Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Mediterranee sous l'Empire romain*, S.E.V.P.E.N., Paris, 1966.
22. Savigny, F., C., *System des heutigen Romischen Rechts*, VI, Veit, Berlin, 1847
23. Schlösser, B., *Die Bedeutung der praepositio für den Handelsverkehr im antiken Rom*, doktorska disertacija, Humboldt-Universität, Berlin, 2008.
24. Schuster, S., *Das Seedarlehn in den Gerichtsreden des Demosthenes*, Duncker & Humblot, Berlin, 2005.
25. Selmani, B., *New Perspectives on Contractual Law in the Context of Real Contracts in the Systems of International Contemporary (Roman) Law*, European Journal of Interdisciplinary Studies, vol. 1, br. 3, 2015., str. 142-151.
26. Tarwacka, A., *Romans and Pirates, Legal Perspective*, Cardinal Stefan Wyszyński University in Warsaw, 2009.
27. Thomas, P. J., *Insurance in Roman Law: Martialis Epigrammaton III 52*, Journal of South African Law, vol. 2009. br. 2., 2009., str. 264-273.
28. Zhang, W.; Brennan T. J.; Lo, A.W., *The origin of risk aversion*, Proceedings of the National Academy of Sciences (PNAS), vol. 111, br. 50, 2014., str. 17777-17782.
29. Zimmermann, R., *The Law of obligations: Roman Foundations of the Civilian Tradition*, Oxford University Press, Oxford, 1996.
30. Žiha, N., *Rimski pomorski zajam (fenus nauticum) kao preteča prava osiguranja*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, 2019.
31. Žiha, N., *The Insurance Function of Roman Maritime Loan*, u: Hellwege, P.; Rossi, G. (ur.), *Maritime Risk Management: Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Duncker & Humblot, Comparative studies in the History of Insurance Law, 2021.



**Pravni izvori:**

1. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019
2. Zakon o Hrvatskoj agenciji za nadzor financijskih usluga, Narodne novine, br. 140/2005, 154/2011, 12/2012
3. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023
4. Zakon o osiguranju, Narodne novine, br. 30/2015, 112/2018, 63/2020, 133/2020, 151/2022, 152/2024

**Mrežni izvori:**

1. Premiums, claims and expenses [Extract from S.05.01/Annual/Solo/EUR million/Ratios], Insurance statistics, European Insurance and Occupational Pensions Authority,  
[https://www.eiopa.europa.eu/tools-and-data/insurance-statistics\\_en#premiums-claims-and-expenses](https://www.eiopa.europa.eu/tools-and-data/insurance-statistics_en#premiums-claims-and-expenses) (pristupljeno 8. veljače 2025. godine)