

Stjepana Radića 13, 31000 Osijek, RH
 telefon: 031 224 500. fax: 031 224 540
 www.pravos.hr

ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ У КРАГУЈЕВЦУ			
ПРИМЉЕНО: 08.12.2014			
Орг. јед.	Број	Прилог	Вредности
08	4594		

Osijek, 4. prosinca 2014.

NASTAVNO-NAUČNOM VEĆU
 PRAVNOG FAKULTETA U KRAGUJEVCU
 Jovana Cvijića 1
 34000 Kragujevac

PREDMET: Prigovor zbog krađe intelektualnog vlasništva

Poštovani,

ovim putem bih htjela izraziti prigovor zbog krađe intelektualnog vlasništva počinjenog u članku „*Fenus nauticum* – praizvor osiguranja“ koji su Prof. dr. Emilija Stanković i Doc. dr. Srđan Vladetić u koautorstvu objavili u Evropskoj reviji za pravo osiguranja 1/2014, str. 11-21. kao originalni naučni rad.

Navedeni članak predstavlja plagijat dijela moje doktorske disertacije „*Fenus nauticum* kao preteča prava osiguranja“ koju sam obranila na Pravnom fakultetu u Zagrebu 13. srpnja 2012. Knjižnica Pravnog fakulteta u Zagrebu pisano mi je potvrdila da je moja disertacija u siječnju 2014. godine poslana u regionalnu međuknjižničnu posudbu knjižnici Pravnog fakulteta u Kragujevcu.

Navedenom temom bavim se još od 2007. godine u sklopu znanstvenoistraživačkog seminara iz Prava osiguranja na Pravnom fakultetu u Zagrebu, te sam izlagala na međunarodnim seminarima: „Das römische Seedarlehen - "Assekuranzgeschäft des Altertums"? Risikomanagement in der Antike, Freiburg im Breisgau, Njemačka, 17. - 20. 05. 2007. i „Aktuelle Forschungsfragen zum *Fenus nauticum*“ Romanissiumum, Beč, Austrija, 11. 02. 2010. (dokaz u prilogu). U svrhu istraživanja navedene teme dobila sam i stipendiju Austrijskog ministarstva za znanost i istraživanje (BMWF) na Institutu za rimsko pravo i antičku pravnu povijest Pravnog fakulteta u Beču u razdoblju od 1. listopada 2009. do 28. veljače 2010. Izrada monografije „*Fenus nauticum* kao preteča prava osiguranja“ je u tijeku.

Iako su autori (po pravilima Evropske revije) bili dužni potpisati „Izjavu o originalnosti rada“ kojom potvrđuju da su istraživanja u radu originalna te da je on u potpunosti samostalno napisan uz naznaku punog naziva izvora drugih autora, oni su parafraziranjem i prevodenjem dijelova mojeg teksta sa hrvatskog na srpski, preuzimanjem izvora, naziva i temeljne ideje bez navođenja moje disertacije počinili krivično djelo protiv intelektualne svojine – čl. 198. KZ-a - povreda moralnih prava autora i interpretatora.

Prof. dr. sc. Emilija Stanković plagiranjem moga rada nastoji ostvariti napredovanje u status redovnog profesora za užu naučnu oblast Rimsko pravo.

Molim gore navedeni naslov da preispita moj prigovor, povuče objavljeni radi i hitno me obavijesti o rezultatima istrage.

Prilozi: Podnesak o usporednom prikazu plagiranog parafraziranog teksta i originala
Naslovnica i sadržaj disertacije „*Fenus nauticum* kao preteča prava osiguranja“
Potvrde o prethodnom znanstvenom istraživanju teme *Fenus nauticum*

S poštovanjem,



Doc. dr. sc. Nikol Žiha
Prodekan za znanost i međunarodnu suradnju

PLAGIJAT <i>Fenus nauticum</i> – praizvor osiguranja, 2014. Prof. dr. Emilija Stanković i Doc. dr. Srđan Vladetić	ORIGINAL <i>Fenus nauticum</i> kao preteča prava osiguranja, 2012. Doc. dr. sc. Nikol Žiha
str. 11. Apstrakt Ovim institutom rimskog privatnog prava <u>finansirao se prekomorski put uz klauzulu da će se zajam i kamate vratiti samo u slučaju srećnog povratka broda i robe u luku.</u> <u>Prvobitna postojbina ovog instituta nije sa sigurnošću utvrđena.</u>	UVOD str. 2. Pomorskim zajmom većinom je <u>financirana prekomorska trgovina.</u> Pomorski zajam predstavljao je kapital koji se stavljao na raspolaganje trgovcu radi pomorskog pothvata i vraćao uz kamate samo <u>u slučaju srećnog povratka broda i robe u luku.</u> str. 145. pomorski zajam daje <u>uz klauzulu salva nave,</u> odnosno da vjerovnik ima pravo <u>potraživati kapital</u> samo <u>ako brod srećno stigne u određenu luku.</u> str. 8. Iako pomorski zajam od antike čini jedan od temeljnih instituta pomorskog prava i sastavni je dio <u><i>iuris gentii</i>, njegovo podrijetlo i nastanak</u> te povijesni razvoj velikim su dijelom <u>još uvijek nedovoljno istraženi.</u> str. 11. <u>Njegovo podrijetlo i nastanak još uvijek leže u mraku, a povijesni je razvoj k tomu velikim dijelom nedovoljno istražen.</u>
str. 11. Apstrakt <u>Sasvim sigurno ugovor o pomorskom zajmu <i>poznavalo je grčko pravo, odakle ga je pruželo rimsko pravo.</i></u> Budući da rimsko pravo <u>nije poznavalo ugovor o osiguranju,</u> a u antičkim državama je postojala potreba za <u>pokrićem rizika, u literaturi se i danas vodi polemika da li se ovaj institut može smatrati pretečom instituta osiguranja.</u>	UVOD str. 53. <u>nedvojbeno je, da je rimski <i>fenus nauticum</i> preuzet upravo iz tadašnjeg grčkog prava.</u> str. 82. Budući da je <i>fenus nauticum</i> pravni posao koji je razvijen u potpuno stranom pravnom režimu i u rimski recipiran iz grčkog prava. str. 2. i 6. <u>Rimski pravni izvori kojima raspolažemo također ne sadrže ugovor o osiguranju (...) no kako je pomorska plovidba u antici bila izložena brojnim opasnostima, pokriće rizika morali su preuzeti neki od postojećih pravnih instituta (...) u literaturi je još uvijek prisutan spor o njegovom aspektu osiguranja.</u>
str. 11. Apstrakt <u>Cilj istraživanja je da se analizom utvrdi ima li elemenata osiguranja u rimskom pomorskom zajmu. Naravno da treba utvrditi i funkciju pomorskog zajma, kao i njegov uticaj na nastanak instituta pomorskog osiguranja.</u>	str. 349. ZAKLJUČAK <u>Cilj istraživanja bio je stoga usmjeren na sustavnu analizu elementa osiguranja u rimskom pomorskom zajmu te rješenje spornog pitanja njegove funkcije i opsega utjecaja na nastanak instituta pomorskog osiguranja.</u>

	<p>Autori se uporno pozivaju na analizu elemenata osiguranja u pomorskom zajmu, a plagirali su većinom prva tri poglavlja disertacije (1. Uvod, 2. Začeci instituta pomorskog zajma u antičkim pravnim porecima, 3. <i>Fenus nauticum</i> u rimskom pravnom sustavu) + 7. zaključak te potpuno izostavili centralno i ključno poglavlje 4. „Usporedna analiza pomorskog zajma s osnovnim elementima osiguranja“ u kojem se doista analizira srž hipoteze!!</p>
<p>str. 12. Uvod Tako se kaže, da <u>ukoliko je u tom periodu i postojalo trgovačko pravo, ono se može svesti na tadašnje pomorsko pravo (Foldi, 2001, 66).</u></p>	<p>str. 57. fusnota 122 <u>Földi u svom djelu <i>Eine alternative Annährungsweise: Gedanken zum Problem des Handelsrechts in der römischen Welt</i>, RIDA, XLVIII, 2001., p. 66. navodi da se trgovačko pravo, ukoliko je u to vrijeme uopće postojalo, može identificirati s tadašnjim pomorskim pravom.</u></p>
<p>str. 12. Uvod U klasičnom pravu <u>kamate</u> za ovu vrstu zajma <u>nisu bile ograničene i zbog rizika koji prekomorska trgovina nosi izuzetno su bile visoke.</u></p>	<p>str. 162. Općeprihvaćeno je stajalište da za tzv. <i>usurae maritimae</i> u <u>predjustinijanskom razdoblju ne postoje ograničenje kamatne stope</u> str. 49. <u>Visoka kamatna stopa</u> koja se najčešće kretala od 22,5% do 33,5% ovisno o procijenjenim opasnostima bila je <u>naknada za preuzeti rizik.</u> str. 2. Budući da je zajmodavac pri realizaciji pomorskog rizika bivao oslobođen obveze povrata zajma, a u slučaju sretnog povratka <u>plaćao visoke kamate (<i>praemium periculi</i>)</u> koje se <u>zbog svoje visine i prilagodbe rizicima</u> mogu usporediti s premijom, te posebice zato što rizik trgovačkog puta nije snosila ona ugovorna stranka koja neposredno sudjeluje u pomorskom pothvatu, pomorskom se zajmu pripisuje funkcija slična suvremenom pomorskom osiguranju. str. 354. Budući da <u>visina kamata</u>, koje je zajmoprimac morao isplatiti uz kapital u slučaju sretnog okončanja pomorskog pothvata, <u>do Justinijanovog prava nije bila ograničena, već je ovisila o pomorskim rizicima ...</u></p>
<p>str. 13. – 14. 2.1. Vavilon <u>Ne može se sa potpunom sigurnošću reći gde je nastao institut pomorskog zajma. Izvesno je jedino to, da je želja za pokrivanjem rizika prilikom putovanja bila zajednička svim antičkim narodima. Međutim, tek u grčkom pravu nalazimo izvore koji potvrđuju postojanje instituta</u></p>	<p>2.1. Babilon str. 11. Iako je nesporno, da je <u>potreba pokrivanja rizika bila zajednička svim narodima</u>, najstarije sigurno svjedočenje njegovog <u>postojanja može se naći tek u grčkom pravu</u> str. 53. <u>Ne može se sa sigurnošću znati kada je došlo do recepcije, osobito</u></p>

<p>pomorskog zajma.</p> <p>Kao jedna od osnovnih osobina pomorskog zajma ističe se da <u>poverilac učestvuje u riziku posla</u> u koji je uložen njegov novac. S tim u vezi, treba reći da je i u vavilonskom pravu, postojao sličan pravni posao kad je <u>šamalu</u> oslobođan rizika, ukoliko ga napadnu i opljačkaju razbojnici. Na osnovu ovoga se da zaključiti da je u određenoj meri <u>poverilac učestvovao u riziku</u>.</p> <p>Zapravo, kao <u>preteča pomorskog zajma</u>, navodi se tzv. vavilonski „<u>ugovor o karavanu</u>“, kome su <u>posvećeni članovi 100-103 Hamurabijevog zakonika</u> (Schuster, 2005, 21; Dauvillier, 1978, 365).</p> <p>Pored <u>Hamurabijevog zakonika</u> od <u>izuzetne važnosti</u> za saznanja koja imamo, su i <u>isprave koje su sačuvane</u>. Pronađene isprave svedoče da je <u>pravna valjanost svake transakcije bila uslovljena</u> time, da je morala biti <u>sačinjena u pisanoj formi i overena od strane svedoka</u>. Najznačajnija zbirka isprava je <u>Schorrova kolekcija</u> (Schorr, 1913). <u>Ovakav pravni formalizam sadržan je u članu 7 Hamurabijevog zakonika, koji je početni član obligacionog prava.</u></p> <p>Sam ugovor koji se po mišljenju nekih autora može smatrati pretečom pomorskog zajma jeste <u>ugovor koji sklapa damgar, poslovni čovek koji ima kapital i šamalu, državni trgovački agent koji obavlja poslove u</u></p>	<p>ako uzmemo u obzir da je preuzimanje pravnih instituta uslijedilo najčešće <u>putem prakse</u>. Štoviše, u ovom slučaju ta praksa je bila <u>sastavni dio tadašnjeg međunarodnog pomorskog prava</u>. Najstarija svjedočanstva o primjeni pomorskog zajma nalazimo tijekom razdoblja procvata grčkog pomorskog prava.</p> <p>str. 2. Bitne karakteristike po kojima se razlikovao od uobičajenog zajma (<i>mutuum</i>) bile su <u>prijenos rizika na zajmodavca...</u></p> <p>str. 16. U navedenim člancima radi se o ugovoru koji sklapaju <i>damgar</i> – poslovni čovjek koji raspolaže kapitalom i <u>šamalu</u> (sumerski <i>šaman-la</i>) – nesamostalni državni trgovački agent koji obavlja poslove u <i>damgarovo</i> ime i njemu je podređen. <i>Damgar</i> mu u tu svrhu prepušta određeni iznos novca radi kupovine i prodaje robe tijekom trgovačkog puta te ostvarivanja dobiti. Ugovorne stranke ovdje u biti ugovaraju špekulativnu kupnju kako bi postigli profit na razlici u cijeni robe.</p> <p>str. 23. <u>damgara koji snosi specijalni rizik ograničen isključivo na slučaj razbojništva i oduzimanja novca od strane neprijatelje</u></p> <p>str. 12. Kao <u>najčešći uzor pomorskom zajmu i osiguranju</u> kako u domaćoj, tako i u stranoj literaturi <u>navodi se tzv. babilonski ugovor o karavani opisan u čl. 100. do 103. Hamurabijevog zakonika.</u></p> <p>str. 14. <u>Uz informacije koje pruža zakonik, isprave su nam u izučavanju babilonskog prava od iznimne važnosti, jer je pravna valjanost svake poslovne radnje bila ovisna o pisanoj ispravi i ovjeri svjedoka...</u>Iz bogatog materijala od oko 1250 isprava, dostupna nam je bila nažalost samo <u>Schorrova zbirka</u> <u>...Taj pravni formalizam možemo iščitati iz čl. 7. postavljenog na početak cjelokupnog obveznog prava</u></p> <p>str.16. radi se o <u>ugovoru koji sklapaju damgar – poslovni čovjek koji raspolaže kapitalom i šamalu (sumerski šaman-la) – nesamostalni državni trgovački agent koji obavlja poslove u damgarovo ime i njemu je podređen.</u></p>
---	--

dagmarovo ime. Za te svrhe dagmar mu daje određenu sumu novca, da kupi i proda izvesnu količinu robe za vreme trgovačkog puta i da naravno, ostvari profit.

Ovakvim ugovorom preuzima se poslovni rizik s nadom da će biti ostvarena velika dobit.

Nema konkretnih podataka o tome kolika je bila ostvarena dobit, ali se na osnovu članova Hamurabijevog zakonika (100-103) može zaključiti da je reč o vrlo lukrativnom pravnom poslu.

Postoje različita mišljenja o tome kakva je pravna priroda tzv. „ugovora o karavanu“, ali čini se najlogičnijim ono koje smatra da je pomenuti ugovor institut *sui generis*, koji ima elemente zajma, ortakluka i naloga (Szlechter, 1945, 97). Ovakav stav ne čudi jer je zaista teško da se pravni poslovi poznati antičkim pravima svedu na jedan od modernom pravu poznatih ugovora.

Teškoće oko kategorizacije tzv. „ugovora o karavanu“ su posledica relativne oskudnosti pojmova kojima pravna teorija operiše i obilja varijanti koje život pronalazi (Stanojević, 1966, 129).

Ipak, nezavisno od pravne prirode „ugovora o karavanu“, on se smatra pretečom pomorskog zajma, jer damgar u potpunosti gubi uloženi kapital ako je šamalu na putovanju pretrpeo napad razbojnika i ostao bez novca (član 103 Hamurabijevog zakonika). Upravo na osnovu ovog člana, Trenerry zaključuje da je „ugovor o karavanu“ preteča pomorskog zajma (Trenerry, 2009, 54).

Dalja sudbina opisanog instituta nije sasvim poznata, ali je izvesno da je Hamurabijev zakonik bitno uticao na pravne sisteme drugih antičkih naroda. Neki od tih naroda živeli su do rimskog vremena. Sa nestankom klinastog pisma taj uticaj je slabio u pisanim izvorima, ali je ipak zadržan

Damgar mu u tu svrhu prepušta određeni iznos novca radi kupovine i prodaje robe tijekom trgovačkog puta te ostvarivanja dobiti ...

...Ovaj ugovor uključuje preuzimanje poslovnog rizika s nadom u veliku dobit

str.17. Nemamo podatke o tome koliku je dobit šamalu na takvom trgovačkom putu ostvarivao, ali iz prethodnih članaka proizlazi da je posao u pravilu bio veoma lukrativan.

Str. 21. U određenoj mjeri opravdano je shvaćanje Szlechter da je babilonski ugovor institut *sui generis* s elementima zajma, ortaštva i naloga, jer je ponekad teško pravne poslove svesti na jedan klasični, modernom pravu poznati ugovor...

str. 21. Teškoće kategorizacije tzv. „ugovora o karavani“ kako navodi Stanojević: „posljedica su relativne oskudnosti pojmova kojim pravna teorija operira, a obilja varijanti koje život pronalazi“...

Str.22. Međutim neovisno o njegovoj pravnoj naravi potrebno se na kraju usredotočiti na članak koji se smatra relevantnim za kasniji razvoj pomorskog zajma, odnosno čl. 103., prema kojem damgar u potpunosti gubi uloženi kapital ako je šamalu na putovanju pretrpio napad razbojnika i ostao bez novca. Upravo u tom članku Trenerry vidi zakonsku regulaciju ugovora na kopnu koji u sebi sadrži oba karakteristična elementa kasnijeg pomorskog zajma...

Str.23. Daljnja sudbina babilonskog instituta do danas je ostala nepotpuno istražena. Babilonsko pravo, osobito Hamurabijev zakonik, proširilo se cijelim Orijentom i utjecalo na mnogobrojne lokalne običaje od kojih su neki živjeli do rimskog vremena. Nestankom klinastog pisma taj utjecaj slabio je u

<p><u>u pravnoj praksi. Ovo je značajno jer stanovnici imperije i nakon sticanja rimskog građanstva 212. godine, nisu napustili običaje po kojima su naučili živjeti (Dauvillier, 1978, 355).</u></p>	<p><u>pisanim tekstovima, ali se zadržao u pravnoj praksi, budući da stanovnici i nakon stjecanja rimskog građanstva 212. godine nisu napustili običaje prema kojima su naučili živjeti.</u></p>
<p>str. 14. 2.2. Fenikija</p>	<p>2.2. Fenicija</p>
<p>Verovatno da su Feničani, ti „božanski trgovci“ poznavali institut pomorskog zajma. Međutim o njihovom pravu malo je podataka, a i oni koji postoje su posredni. Zapravo njihovo <u>pismo nije dešifrovano.</u></p>	<p>Fstr. 24. Feničani, <u>pomorski i trgovački narod</u> čije je <u>alfabetско pismo</u> zbog svoje jednostavnosti preko grčke kulture postalo univerzalno prihvaćeno kao osnova latiničnog pisma, nažalost nisu ostavili isprave koje bi dokumentirale njihovu trgovinu.</p>
<p>Da su Feničani znali za pomorski zajam ili neke slične ugovore govori i činjenica da su oni poznavali i druge institute pomorskog prava. <u>Feničani su pre Grka primenjivali institut opšte havarije koji je u kasnijem periodu ustanovio Lex Rhodia de iactu.</u></p>	<p>str. 26. fusnota 55. Fenički koncept pomorske havarije primitivniji je i bitno se razlikuje od onog reguliranog rodkim zakonom, gdje je kontribucija zasnovana na temelju vrijednosti bačene robe i cijeni sačuvanog tereta (cf. Paul. D. 14, 2, 2, 4). To upućuje na zaključak, da je <u>institut reguliran feničkim pravom prethodio onom grčkom. U procesu mediteranske pomorske trgovine prirodno je pomisliti da je do prijenosa običaja i eventualne adaptacije u lex rhodia de iactu došlo upravo od Feničana s kojima su Grci trgovali...</u></p>
<p>Iako <u>nema mnogo pisanih izvora o pravu Feničana, veliki broj njihovih pravila pomorskog prava sadržan je u jerusalimskom i vavilonskom Talmudu.</u></p>	<p>str. 24. neovisno o <u>nedostatku pisanih izvora mnoga fenička pravila pomorskog prava konzervirana u Jeruzalemskom i Babilonskom talmudu.</u></p>
<p>Trgovački odnosi između Jevreja i Feničana bili su veoma živi, naročito s gradovima Tir i Sidon. <u>Sporovi koji su mogli nastati iz odnosa pomorske trgovine rešavani su pred rabinskim sudovima, na kojima je primenjivano feničansko pravo, jer je na primenu tog prava upućivao Talmud. Tako su rabini preuzimali pravila od Feničana. Na osnovu pravila zapisanog u vavilonskom Talmudu, „Oni koji plove imaju pravo postaviti uslov, da ako se brod razbije, platit će im se drugi“, neki autori zaključuju da je reč o ugovoru koji je sličan pomorskom zajmu. Isti autor na osnovu još jednog teksta iz Talmuda: „Ako je kapetan išao u oblast kuda se ne sme ići lađom, ne treba platiti“ (tada je rizik snosio kapetan broda), smatra da je reč o pravilu pomorskog prava. Dalje, autor misli</u></p>	<p>str. 25. Naime <u>Židovi su bili u stalnim trgovačkim odnosima s Feničanima, osobito s gradovima Tirom i Sidonom.</u> <u>...te sporove proizašle iz takovih odnosa rješavali pred rabinskim sudovima koji su tim slučajevima primjenjivali feničko pravo, budući da na njega upućuje Talmud... ..Na taj način su rabini na raznim mjestima u Talmud preuzeli pravila iz rimske Fenicije, a osobitu pažnju trebaposvetiti sljedećem odlomku:... .. Oni koji plove imaju pravo postaviti uvjet, da ako se brod razbije, platit će im se drugi. U slučaju ako bi kapetan otišao na mjesto gdje brodovi ne bi trebali ići, ne treba mu se platiti.</u></p> <p>str. 26. <u>Prema mišljenju Dauvilliera taj fragment ukazuje na to kako su</u></p>

da je reč o institutu koji mnogo više ima elemenata osiguranja, nego *fenus nauticum* (Dauvillier, 1959, 57-58).

Feničani su zaista opravdali epitet „božanski trgovci.“ Imali su veoma razvijenu plovidbu Mediteranom, koja je bila organizovana u flotama i specijalizovana po posebnim rutama. Izvesno je da su njihovi pomorski običaji bitno uticali na rimsku pomorsku praksu.

Stvorili su najpoznatiji morski put, dug preko 2000 morskih milja od obale Levanta do Gibraltara, kao i put do Maroka i Portugaliije pored južne obale Krita, Peloponeza i Sicilije, koji bi u najboljem slučaju trajao 30 dana. Homer u svojim delima opisuje Feničane kao trgovački i pomorski narod, navodeći pritom njihove kako pozitivne, tako i negativne osobine (Homer, Odiseja, 15, 14).

Osnivali su svoje kolonije na Kipru, Malti, Siciliji, Sardiniji i severnoj Africi. Jedna od najpoznatijih njihovih kolonija je Kartagina koja je bitno uticala na Rimljane. U Punskim ratovima protiv Kartagine Rimljani su izgradili flotu po ugledu na Feničane, a čini se da su od njih preuzeli i sklonost ka trgovačkim i pomorskim ulaganjima (Duvillier, 1959, 58).

Verovatno da su udruženja brodara koja su postojala u Kartagini bila inspiracija za Katona koji je osnovao isto takvo, radi pomorske trgovine. Sudeći po rečima Plutarha, on je dao u zajam svoj novac radi pomorske trgovine i radi osiguranja povratka uloženog kapitala. Obavezao je zajmoprimce da se udruže sa što više brodova, a on sam je preko svog oslobođenika učestvovao jednim delom u čitavom poduhvatu (Plutarh, Cato, 55).

Feničani su zaista poznavali dosta instituta pomorskog prava, od koji je svakako najznačajniji institut opšte havarije. Institut opšte havarije Vavilonci nisu poznavali jer oni nisu imali baš velika iskustva u po-

Feničani prakticirali pomorsko osiguranje.

Str.27. U Homerovim djelima nalazimo opis Feničana kao trgovačkog i pomorskog naroda *par excellence* ... Neovisno o tome, budući da su Feničani imali visoko razvijenu transmediteransku plovidbu organiziranu najčešće u flotama i specijaliziranu po posebnim rutama, možemo pretpostaviti da su upravo njihovi pomorski običaji imali velik utjecaj na rimsku pomorsku praksu.

str. 27. Naime osobito poznavanje astronomije Feničanima je omogućilo noćnu plovidbu bez ograničenja samo na ljetne mjesec, čime je stvoren najpoznatiji morski plovibneni put, dug preko 2000 morskih milja od obale Levanta do Gibraltara i izvan njega do Maroka i Portugala uzduž južne obale Krete, Peloponeza i Sicilije koji bi u najboljem slučaju trajao 30 dana. (fusnota Homer, Odiseja)

Utemeljitelji su i niza kolonija na Cipru, Malti, Siciliji, Sardiniji i sjevernoj Africi, a upravo je Tirska kolonija na Kartagi, odnosno pravo i običaji te politički i socijalni život Feničana koji su tamo očuvani, imala najveći utjecaj na Rimljane. Kada su Rimljani u borbi protiv Kartage izgradili flotu, uzor su im po principu *fas est et ab hoste doceri* bili njihovi brodovi, a kako Dauvillier predviđa i trgovačka i pomorska ortaštva.

str. 28. Vjerojatno je da su upravo takva kartažanska ortaštva brodara inspirirala Katona starijeg za zasnivanje konvoja radi ostvarivanja pomorskog pothvata. Prema riječima Plutarha, on je pozajmio svoj novac radi pomorskog trgovine i radi osiguranja povrata uloženog kapitala, obvezao je zajmoprimce da se udruže s što više brodova, te je i sam putem svojeg oslobođenika sudjelovao jednim udjelom u cijelom pothvatu.

str. 28. ...Zaključno možemo konstatirati da se Feničanima pripisuje razvoj originalnih instituta pomorskog prava, posebice onog pomorske havarije kojeg Babilonci nisu poznavali zbog manjka iskustva u pomorskoj plovidbi.

<p>morskoj plovidbi i trgovini. Ipak, posledica međusobnih trgovinskih odnosa je preuzimanje ugovora o zakupu broda (Danilović, 1969, 365) i „ugovora o karavanu“, koji je <u>mogao poslužiti kao osnova za pomorski zajam ukoliko je umesto kopnenog prevoza, kome je najpre služio, bio prilagođen potrebama pomorske plovidbe. Iako nema dovoljno pisanih izvora, može se reći da je feničanska praksa bila rasprostranjena putem grčkih trgovaca u Maloj Aziji, a zatim da je pomorskom plovidbom i putem svojih mnogobrojnih kolonija doprinela stvaranju antičkog pomorskog prava.</u></p>	<p>Međutim kao posledica međusobnih trgovačkih odnosa od Babilonaca su preuzeli koncept ugovora o zakupu broda, kao i ugovor o karavani koji je prema mišljenju nekih autora mogao <u>poslužiti kao osnova pomorskom zajmu ukoliko je umjesto kopnenom prijevozu, kojem je prvotno služio, bio prilagođen okolnostima pomorske plovidbe. Premda ne raspoložemo s dovoljno izvornog pisanog materijala, možemo utvrditi kako je fenička praksa rasprostranjena putem grčkih trgovaca u Maloj Aziji i pomorskim putovima u kolonijama pridonijela stvaranju općeprihvaćenog pomorskog prava antike.</u></p>
<p>str. 14. – 15. 2.3. Grčka</p> <p>Grčko pravo je poznavalo institut <i>fenus nauticus</i>, odnosno ugovor o pomorskom zajmu. Pomorski zajam grčkog i rimskog prava se i ne razlikuju bitno. Naravno, <u>postoje određene specifičnosti</u> koje su posledica načina zaključivanja ugovora, kao i sistema tužbi u pravnom poretku grčkog i rimskog prava, a koje su posledica recepcije instituta u rimsko pravo.</p> <p><u>Najstarija svedočanstva o ugovoru o pomorskom zajmu potiču iz perioda procvata grčkog pomorstva. Najstarije svedočanstvo nalazimo u sudskom govoru Lisija o pomorskom zajmu Atinjanina Diodota iz petog veka pre Hrista (Schuster, 2005, 24, 168).</u></p> <p><u>Kako ni u ovom, ni u drugim govorima nema dodatnih objašnjenja ovog instituta, smatra se da je on bio opšte poznat.</u></p> <p><u>Za upoznavanje sa institutom pomorskog zajma najvažniji je Demostenov govor protiv Lakrita (<i>Demosthenes pros Lakriton</i>, 340.-338. godine pre Hrista), jer on jedini sadrži ispravu o pomorskom zajmu sastavljenu kao <i>sygraphe</i>.</u></p> <p>Ugovor o pomorskom zajmu zaključivan je u <u>pisanoj formi</u>.</p> <p>Pomorski zajam se, po pravilu, uzimao za <u>povratno putovanje</u>. Lađa se</p>	<p>2.4. Grčka</p> <p>str. 60. Već nakon kratke analize tipičnih elemenata grčkog pomorskog zajma u Demostenovom govoru protiv Lakrita te rimske inačice sačuvane u Scevolinom odlomku o Kalimahovom pomorskom zajmu, možemo zaključiti da <u>među njima postoje mnoge sličnosti</u>. str. 86. Premda on zbog <u>recepcije iz grčkog peregrinskog prava ne odgovara svim strogim pravilima rimskog <i>mutuum-a</i>,</u></p> <p>str. 34. <u>Najstarije svjedočenje, kako navodi Schuster, možemo naći u sudskom govoru Lisija (cca. 444-380 pr.Kr.) o pomorskom zajmu Atenjanina Diodota koji potječe iz 5 st. pr. Kr</u></p> <p>str.35. <u>S obzirom da niti u ovom, niti u drugim sudskim govorima ne postoje nikakva dodatna pojašnjenja instituta, stječemo dojam kako je u antičkoj Grčkoj takav oblik pomorskog zajma bio opće poznat.</u></p> <p>str.37. <u>Budući da grčki pomorski zajam nije središte našeg proučavanja, ograničiti ćemo se na ključni Demostenov govor protiv Lakrita (<i>Demosthenes pros Lakriton</i>) iz 340. - 338. g. pr. Kr. koji je od iznimnog značaja, jer jedini sadrži ispravu o pomorskom zajmu sastavljenu kao <i>syngraphé</i>.</u></p> <p>str. 66. kao dokaz sastavljala <u>isprava (<i>cautio</i>)</u></p> <p>str. 48. <u>Pomorski zajam se uzimao u pravilu za povratno putovanje, rijetko za</u></p>

tokom plovidbe morala držati utvrđene maršute. Mogla je pristati samo u lukama koje su ugovorom za to predviđene. Veličina kamate je bila promjenljiva, a najpre i najviše je zavisila od rizika.

Kamate su bile veoma visoke, čak je zabeleženo da su izosile 22,5%, a obračunavala se ne godišnje, već po putovanju. Istim ugovorom propisano je da ukoliko putovanje ne bude završeno do leta, kamatna stopa će biti 30%. Kamate su plaćane po obavljenom putovanju, a slobodno su ugovarane. Kada je Egipat u 3. veku pre Hrista postao vodeća trgovinska sila na Mediteranu, Aleksandrija postaje važan trgovinski grad. Isprave iz tog doba svedoče o velikom broju ugovora o pomorskom zajmu. Iz perioda vladavine Rimljana, Antonina Pija (138.-161. godine), sačuvan je papirus koji svedoči o sklapanju ugovora o pomorskom zajmu (Casson, 1986, 11).

Pomorski zajam ustanovljen je radi trgovačkog posla na relaciji Aleksandrija - Muzir u Indiji. Pretpostavlja se da je krajnje odredište bio Rim, a Aleksandrija samo važna trgovačka luka na putu.

Ukoliko dođe do brodoloma, gusarskog napada, požara i sl., poverilac je mogao svoje potraživanje naplatiti samo na preostalom tovaru.

jednosmjernu plovidbu.

čl. 40. Iznenadujuće detaljan opis pomorske rute imao je svrhu ograničenja vjerovnikovih rizika, budući da bi svako odstupanje od uglavaka značio prelazak rizika na zajmoprimce. Čak je i kamatna stopa rasla ako bi povratak predstavljao veći rizik zbog opasnih okolnosti u pomorskoj plovidbi poput jesenskih oluja... kamate čija je visina varirala ovisno o vremenskom razdoblju, ruti i iskustvu broдача.

str.40 – 41. ...Iz isprave možemo zaključiti da je grčki pomorski zajam ponajprije služio poduzimanju pomorskog trgovačkog pothvata,... dogovorena kamatna stopa od 22,5% koja se ne obračunava godišnje, nego po putovanju. Ona doduše raste na 30% ako se zajmoprimci na povratak odluče nakon 14. rujna, kada nastupaju jesenski uvjeti plovidbe. ... Nakon što je Egipat u 3. st. pr. Kr. postao vodeća trgovinska sila na Mediteranu, Aleksandrija se uzdigla kao trgovinska metropola, što dokazuju isprave iz razdoblja ptolomejskog Egipta P. Berol. 5 883 i 5 853

Str.42. Iz rimskog Egipta potječe papirus smješten u razdoblje vladavine Antonina Pija (138.-161. godine) poznat pod nazivom P. Vindob. G 19 792 = SB VI 9571, a koji svjedoči o sklapanju pomorskog zajma...

Str.43 Pomorski zajam isplaćen je radi trgovačkog pothvata na potezu Aleksandrija - Muzir u Indiji...

Str.44 ... pretpostavlja se, da je krajnje odredište transportirane robe bio Rim, a egipatska metropola Aleksandrija.

str. 202. gubitak broda, i to uslijed pomorske oluje (marina tempestas C. 4,33,4), brodoloma (nafragium C. 4,33,5; si navis periset D. 22,2,6), te napada pirata (vis, insidiae piratorum D. 4,9,3,1; D. 13,6,18)...

str. 233. unaprijed nepredvidivih rizika poput sudara brodova, nasukavanja, brodoloma, požara, udara groma, potresa, piratstva i sl..

str. 212. Dakle u slučaju brodoloma dužnik je bio oslobođen vraćanja pomorskog zajma, čak i ako je dio tereta bio spašen, jer pod tim okolnostima ne možemo nikako govoriti o sretnom okončanju plovidbe i povratku broda u luku u skladu s klauzulom si salva navis pervenerit. To također ide u prilog

<p>Na osnovu <u>Demostenovog govora protiv Lakrita</u>, može se zaključiti da je bilo moguće da poverilac <u>ustanovi založno pravo na samom brodu i na opremi broda, ali najčešće samo na robi koja se prevozila.</u></p> <p><u>lako je pomorski zajam imao ulogu finansiranja trgovačkih putovanja, veoma je važna njegova uloga posebne vrste osiguranja protiv pomorskih rizika. Naravno da je takav ugovor u nesigurnim i opasnim vremenima plovidbe delovao pozitivno i pomorsku trgovinu činio uspešnijom.</u></p>	<p>tvrdnji koju smo u prethodnom odjeljku zastupali, da obveza zajmoprimca za povratom zajma ovisi o sudbini broda, a ne isključivo tereta.</p> <p>... ograničiti ćemo se na ključni Demostenov govor protiv Lakrita (<i>Demosthenes pros Lakriton</i>) iz 340. - 338. g. pr.</p> <p>str.48. U svim poznatim slučajevima osiguranje obveze se, za razliku od drugih oblika zajma kod kojih je uobičajeno personalno osiguranje putem jamaca, <u>postizalo osnivanjem založnog prava na brodu i teretu ili češće samo na robi koja se prevozila</u></p> <p>Str.49. <u>Premda je temeljna namjena bila financiranje trgovačkih putovanja, ne smijemo zanemariti njegovu funkciju svojevrsnog osiguranja protiv pomorskih rizika.</u> Naime u povijesnom razdoblju kada <u>pomorska plovidba povezana s znatno većim opasnostima nego je to danas slučaj, transfer rizika na zajmodavca pozitivno je djelovala na pomorstvo i omogućila trgovinu velikih razmjera.</u></p>
<p>str. 15. – 16. Rimski izvori i romanisti o pomorskom zajmu</p> <p><u>Kao što je već objašnjeno, pomorski zajam (<i>fenus nauticum</i>) je pravni posao vezan za trgovinu. Dakle, institut koji je regulisao pomorsku trgovinu koja je bila razvijena u antičkim civilizacijama Sredozemlja.</u></p> <p><u>Verovatno da je <i>fenus nauticum</i> rimsko pravo preuzelo iz grčkog prava (Monier, 1936, 134; Huvelin, 1926, 209; Schuser, 2005, 176; Zimmermann, 1990, 183; Visky, 1969, 390).</u></p> <p>Tako se zna da je <u>Katon davao pomorski zajam</u>, kako sam, tako i udružujući se sa <u>većim brojem poverilaca (Plutarch, Cato, 45)</u>. Uz to, ne treba zaboraviti da je uticaj Grka bio veoma jak i da je postojao od najranijih vremena....</p>	<p>str. 53.sq 3. Fenus nauticum u rimskom pravnom sustavu</p> <p>str. 40. <u>pomorski zajam ponajprije služio poduzimanju pomorskog trgovačkog pothvata, odnosno kupovini robe i ostvarivanju dobiti njenom preprodajom</u></p> <p>str. 53. <u>nedvojbeno je, da je rimski <i>fenus nauticum</i> preuzet upravo iz tadašnjeg grčkog prava</u></p> <p>str. 88. <u>Iz povijesnog razvoja je razvidno kako institut nije nastao na rimskom tlu, već se pouzdani materijal za njegov povijesni razvoj nalazi tek u grčkim izvorima ...</u></p> <p>str. 28. <u>Prema riječima Plutarha, Katon je pozajmio svoj novac radi pomorskog trgovine i radi osiguranja povrata uloženog kapitala, obvezao je zajmoprimce da se udruže s što više brodova...</u> str. 55. <u>Plutarh nam otkriva da je kombinaciju zajma i trgovačkog partnerstva zasnivao i Katon stariji, cenzor (234.-149.);</u> str. 76. <u>vlasnik kapitala poput Katona znali su kako ga</u></p>

Pomorski zajam se od običnog zajma razlikuje po ekonomskoj ulozi koju ima, po načinu ugovaranja kamate, kao i po visini kamate, ali i po riziku koji postoji kod zajmodavca.

Kod ugovora o zajmu zajmoprimac je odgovoran i za stvari koje su nestale u požaru, zemljotresu ili brodolomu. Znači, za svaki rizik odgovoran je zajmoprimac, odnosno sopstvenik.⁶ Od ovog pravila postoji jedan izuzetak, tj. situacija kada je rizik kapitala na strani zajmodavca, reč je o *pecunia traiecticia* (D. 22,2).

Izvori klasičnog prava pomorski zajam najčešće označavaju kao *pecunia traiecticia* (D. 3,5,12; D. 13,4,2,8; D. 15,1,3,8; D. 22,2). U postklasičnom pravu *pecunia traiecticia* se koristi pod nazivom *fenus nauticum*. (Ankum, 1978, 170) Dakle, tek u postklasičnim izvorima uz pojam *pecunia traiecticia* (Inst. C. 1,17,2,5; Diocl. C. 4,33,2 i 4, 33,5; Nov. 110), pojavljuje se termin *fenus nauticum*.

*Pecunia traiectitia*⁷ označava novac koji je dat na zajam u svrhu osiguranja nekog trgovačkog ili sličnog poduhvata koji se obavlja prevozom morskim putem (Romac, 1975, 407).

ograničiti raspodelom svog novca na više sudionika pothvata... str. 102. Pretpostavljamo da si je Katon stvorio nešto poput manje trgovačke flote; **str. 147.** Katonov finansijski interes za pomorsku plovidbu nije samo najraniji dokaz, već najdetaljnije svjedočanstvo o organizaciji poslovnih sporazuma radi zasnivanja zajednice rizika koje su bile organizirane na sljedeći način: „naredio je da se pozove mnogo zajmoprimaca radi zasnivanja ortaštva...

str. 74. Presudna razlika u odnosu na uobičajeni zajam je prijenos rizika s dužnika na vjerovnika... str. 89. jednostavan pakt bio je dovoljan kako bi se zajmoprimac obvezao na plaćanje kamata, kao naknadu za snošenje rizika zajmodavac je mogao tražiti kamate u visini iznad zakonske kamatne stope **str. 142.** Kod pomorskog zajma prijenos rizika (*periculum*) na drugu ugovornu stranku – zajmodavca - ključna je karakteristika koja ga diferencira od uobičajenog prijateljskog zajma (*mutuum*).

str. 74. Ako zajmoprimac kod uobičajenog zajma izgubi novac ili predane stvari to ostaje isključivo njegov gubitak ... Izvori navode da čak i u slučaju postojanja pomorskog rizika (Institucije spominju brodolom), rizik i dalje snosi zajmoprimac.

str. 58. U izvorima klasičnog prava pomorski zajam se označava najčešće kao *pecunia traiecticia* (Paul. D. 3,5,12; Ulp. D. 13,4,2,8; Ulp. D. 15,1,3,8; Pomp. D. 22,2,2 uz pozivanje na Laebeona; Pap. D. 22,2,4,1; Paul. D. 22,2,6; Ulp. D. 22,2,8 uz pozivanje na Servija Sulpicija; Lab. D. 22,2,9; Afr. D. 44,7,23; Paul. sent. 2,14,3)... Dakle tek u postklasičnim, odnosno bizantskim izvorima uz pojam *pecunia traiecticia* (usp. Inst. C. 1,17,2,5; Diocl. C. 4,33,2 i 4,33,5; Nov. 110) pojavljuje se pojedinačno *nauticum fenus*

str. 71. područje primjene pomorskog zajma znatno uže, jer je novac namijenjen isključivo ostvarivanju pomorskog pothvata.

Modestin pomorski zajam označava kao „onaj novac koji se prevozi preko mora: naime ako se potroši na istom mestu, to neće biti pomorski zajam" (D. 22,2,1).

Zapravo, to je bila vrsta zajma koja je davana trgovcima koji su učestvovali u pomorskoj trgovini, ali nisu imali dovoljno kapitala da kupe i prevezu robu na sopstveni rizik (Zimmermann, 1990, 182). Kako su u antičko doba putovanja Mediteranom bila prilično opasna zbog pirata, a i sama po sebi, zbog bure i drugih opasnosti na moru, trgovci su bili prinuđeni da traže određeni vid osiguranja (Plutarch, *Vitae*, Pompeius 25-28). Funkciju osiguranja imao je *fenus nauticum* - vlasnik broda ili trgovac koji je zajam uzeo imao je obavezu da ga vrati jedino u slučaju da se putovanje srećno završi (*si salva nave ex Asia venerit*).

Kao pomorski zajam smatra se novac koji se prevozi preko mora, jer ako se potroši na istom mestu,⁸ to nije pomorski zajam. Ali isto tako treba utvrditi da li i robu koja je kupljena tim novcem treba na isti način tretirati. Pri tome se mora razlikovati da li se ta roba prevozi na rizik poverioca (zajmodavca), jer ako je to tako, onda se to smatra pomorskim zajmom (D. 22,2,1).

Dakle, vlasnik broda ili trgovac je uzimao zajam radi prekomorske trgovine. Bio je obavezan da zajam vrati samo ukoliko se putovanje srećno završi. Ukoliko bez njegove krivice (viša sila) dođe do propasti tovara pre no što brod stigne na odredište, dužnik se oslobađa odgovornosti (CJ. 4,33,5). Znači, nije bio obavezan da vrati zajam i kamate koje su tom prilikom ugovorene.

Kod pomorskog zajma rizik počinje da pada na zajmodavca od momenta kada je ugovoreno da brod počne plovidbu (D. 22,2,3). Rizik

str. 59. i 60. Jedino tumačenje pojma *pecunia traiecticia*, ... daje nam Modestin: D. 22,2,1 (Modestinus libro decimo pandectarum) Pomorski zajam je onaj novac koji se prevozi preko mora: naime ako se potroši na istom mjestu, to neće biti pomorski zajam. [...]

str. 148. ...odobravanje zajmova trgovcima bez dostatnog vlastitog kapitala.
str. 76. Njegova primarna funkcija služila je trgovačkih poslova, jer je zajmoprimac bez nedovoljno vlastitog kapitala bio upućen na uzimanje pomorskog zajma radi financiranja predstojećeg plovidbenog pothvata.

str. 145. Paul objašnjava da se pomorski zajam daje uz klauzulu salva nave, odnosno da vjerovnik ima pravo potraživati kapital samo ako brod sretno stigne u određenu luku.

str. 60. Pomorski zajam je onaj novac koji se prevozi preko mora: naime ako se potroši na istom mjestu, to neće biti pomorski zajam. Ali valja utvrditi, da li i robu koja je kupljena tim novcem treba na isti način tretirati? Mora se razlikovati, da li se ta roba prevozi na rizik vjerovnika, tada naime taj novac postaje pomorski zajam.

str. 145. Paul objašnjava da se pomorski zajam daje uz klauzulu salva nave, odnosno da vjerovnik ima pravo potraživati kapital samo ako brod sretno stigne u određenu luku.
...oslobođenje odgovornosti dužnika za ispunjenje obveze u slučaju više sile.

str. 191. Rizik vjerovnika bio je ograničen na vrijeme dok brod plovi, odnosno od trenutka isplavlivanja iz polazišne luke do trenutka

<p><u>prestaje trenutkom prispeća lađe</u> u luku koja je naznačena kao luka opredeljenja, po obavljenom poslu.</p> <p>Postojao je i uslov da poverilac (zajmodavac) učestvuje u riziku, a to je, da se kapetan broda pridržavao utvrđene maršute putovanja. Ukoliko bi kapetan broda <u>samovoljno promenio maršutu putovanja</u>, poverilac je zadržavao svoje potraživanje, čak i u slučaju da je lađa sa tovarom potonula ili propala.</p> <p>U početku <u>dužnik je bio oslobođan obaveze</u> jedino u slučaju kada je propao sam <u>novac ili roba</u> koja je njime kupljena. U kasnijem periodu ovaj <u>rizik je proširen na ceo tovar</u>, pa čak i samu lađu. Na taj način je došlo do znatno šire primene pomorskog zajma u trgovini. On se mogao <u>upotrebiti za popravku broda, kupovinu hrane posadi, plaćanje određenih dažbina</u>. Obično, zajam je trgovac uzimao za <u>kupovinu robe</u> koja je bila <u>namenjena izvozu</u>, nju je prevezio preko mora, <u>prodavao u nekoj drugoj luci</u>, a potom kupovao novu robu i dovezio u polaznu luku, <u>gde ju je prodavao</u>.</p>	<p><u>uplovljavanja u odredišnu luku</u>, odnosno počinjao je isplavljanjem bode iz polazišne luke i prestajao dolaskom u <u>odredišnu luku</u>.</p> <p>sr. 192. Poseban slučaj predstavljat će i <u>situacija u kojoj se dužnik ne bi pridržavao ugovornih odredbi i plovio rutom koja nije predviđena sporazumom stranaka...</u></p> <p>str. 89. <u>zajmoprimac biva oslobođen obveze vraćanja kapitala i kamata ukoliko bi brod prije povratka u luku propao uslijed realizacije pomorskog rizika</u></p> <p>str. 133. <u>zajam nije služio samo za kupovinu robe, već osim u slučaju da stranke nisu ugovorile drukčije i u svrhu popravka broda ili plaćanja posade</u></p> <p>str. 134. Razmjerno kasnije <u>trgovci su počeli kupovati robu za izvoz, koju bi u stranoj luci prodali i s ostvarenom dobiti nabavili novu radi uvoza.</u></p>
<p>str. 16. – 17. 3.2. Kamate kod pomorskog zajma</p> <p>Pomorski zajam, kao <u>posebna vrsta zajma</u>, od običnog zajma u rimskom pravu razlikovao se u <u>pogledu visine kamata</u>, ali i <u>načina</u> na koji su kamate <u>ugovarane</u>.</p> <p><u>Kamate kod pomorskog zajma ugovarane su običnim paktom (D. 22,2,7)</u>. Ne može se sa izvesnošću utvrditi vreme nastanka ovog pravila, da li je to klasični period ili kasnije. Ima autora koji misle da je uticaj grčkog prava bio toliki i takav, da su stranke kod pomorskog zajma <u>oduvek mogle da ugovaraju kamatu najobičnijim paktom (nudum pactum)</u>. Oni tvrde da je u Atini za ugovaranje kamata bio dovoljan običan pakt (<i>nudum pactum</i>), te da je nakon recepcije ovog instituta, i u</p>	<p>4.5.2. Način ugovaranja kamata</p> <p>str. 87. <u>pomorski zajam tretiralo se kao oblik zajma str. 2.</u> Bitne karakteristike po kojima se <u>razlikovao od uobičajenog zajma (mutuum)</u> bile su prijenos rizika na zajmodavca, <u>neograničena kamatna stopa</u>, čija je visina ovisila o procjeni rizika te <u>neformalan način sklapanja ugovora</u>.</p> <p>str. 89. <u>jednostavan pakt bio je dovoljan kako bi se zajmoprimac obvezao na plaćanje kamata; str. 168. fusnota 362. ...kamate mogle biti ugovorene neformalno, običnim paktom. D. 22,2,7,1</u></p> <p>str. 7. <u>Za ugovaranje pomorskog zajma i kamata već je od klasičnog vremena bio dostatan nudum pactum; str. 169.</u> Iznimno kamate kod pomorskog zajma mogle su se ugovoriti i u obliku <u>neformalnog pakta fusnota 365.</u> „Mais dans le <i>nauticum foenus</i> un simple pacte suffit“. v. Huvelin (1929), p.</p>

<p>rimsko pravo dospelo ovo pravilo (Huvelin, 1926, 209).....</p> <p>Budući da su pomorska putovanja nosila <u>velike rizike</u>, to su i <u>kamate</u> koje su ugovarane za pomorski zajam bile <u>znatno veće od kamata koje su ugovarane kod običnog zajma</u>. Iz izvora se može videti da su kamate koje su pratile pomorski zajam manje ograničavane nego što je to slučaj kod redovnog zajma. Čak je <u>katolička crkva u srednjem veku</u>, iako je vodila odlučnu <u>borbu protiv zelenaštva</u>, <u>dopuštala uzimanje kamata iz pomorskog zajma</u> (Stanojević, 1966, 125).</p> <p><u>Klasično rimsko pravo nije postavljalo nikakva ograničenja</u> u pogledu <u>visine ugovorenih kamata</u> (C. 4,33,2; C. 4,32,26,2). Dozvoljene su bile <u>infinite usurae</u> (Paul. Sent. 2,14,3; Zimmermann, 1990, 166).</p> <p>Za novac koji se daje na ime pomorskog zajma, zbog rizika koji pada na zajmodavca, mogu se, <u>za vreme dok je brod na plovidbi</u>, primiti <u>neograničeno visoke kamate</u> (Pauli. Sent. 2,14,3).</p> <p>Verovatno da je <u>dobit trgovaca bila izuzetno velika</u> kada su mogli da plaćaju enormno <u>visoke kamate</u> koje su pratile pomorski zajam.</p>	<p>209.</p> <p>str. 274. poglavlje 5.3. Doktrina o zabrani naplate kamata (<i>Wucherdoktrin</i>)</p> <p>str. 276. Pomorski zajam dugo je vremena bio <u>izuzet od strogih propisa o kamatama</u>, vjerovatno zato, jer se <u>ubiranje kamata opravdavalo zajmodavčevom činidbom preuzimanja tuđeg pomorskog rizika</u>. Dekret pape Grgura IX objavljeni između 1227. i 1234. godine po prvi put je izričito proglasio <u>lihvarima</u> sve one koji su ustupali pomorski zajam radi financiranja pomorskog pothvata... str. 281. Doktrina o zabrani naplate kamata koja je obuhvatila cjelokupni srednjovjekovni pravni promet temeljila se na vodećim postavkama da novčani kapital mora ostati neproduktivan, pa je stoga obračunavanje kamate kod zajma ili drugih kreditnih poslova nedopustivo, jer „<i>usura est, quidquid sorti accedit</i>“ (C. 14 q. 3). Stjecanje novca bez „poštenog rada“ smatralo se grešnim ili u najmanjoj mjeri sumnjivim. Za razliku od rimskih pravnika koji na to nisu gledali negativno, jer se <i>usura</i> tretirala kao naknada za korištenje tuđe glavnice, u srednjem se vijeku kamata ugovorena prema rimskom pravu stipulacijom smatrala lihvom, jer se zasnivala na samoj činjenici odobravanja zajma te dovodila dopovrede načela jednake vrijednosti činidaba....</p> <p>str. 73. Pri ugovaranju pomorskog zajma nije bilo potrebno držati se strogih rimskih <u>ograničenja kamatne stope</u> koje su vrijedile za <i>mutuum</i>. Naime <u>do Justinijanove odluke</u> kojom je <u>kamatnu stopu maksimirao na 12% godišnje</u>, nisu postojala <u>nikakva ograničenja slobode ugovaranja</u> u ovom pogledu, pa su se mogle uzimati <u>infinite usurae</u></p> <p>str. 163. Dakle ex contrario razvidno je, da su <u>kamate iznad zakonske granice</u> dopuštene sve <u>dok traje pomorski rizik</u>. <i>Pauli Sententiae</i> 2, 14, 3 Kod pomorskog zajma, zbog rizika vjerovnika, dok brod plovi, mogu se ugovarati kamate bez ograničenja.</p> <p>str. 176. No ta okolnost dovodi nas do zaključka, da je <u>dobit</u> ostvarena pomorskim pothvatom očigledno <u>morala biti veoma visoka</u>, jer se inače plaćanje <u>visoke kamatne stope</u> trgovcu ne bi isplatilo.</p> <p>str. 52. S obzirom na <u>visoku dobit</u> ostvarenu pomorskim pothvatom, koja se</p>
---	---

Na početku svoje vladavine, 528. godine, Justinijan je u skladu sa svojim stavom, te tako i politikom prema kamatama, maksimirao kamatnu stopu pomorskog zajma na 12% godišnje. Međutim, verovatno zbog nezadovoljstva velikog broja poverilaca (trgovaca) ovakvim propisom, Justinijan je promenio svoj stav. Tako je 540. godine, Novelom 106 (Novelae) dopustio primenu starih običaja kada je pomorski zajam u pitanju. Starim običajima je bilo dozvoljeno uzimati 1/8 od svakog putovanja. Naravno, to je bilo više od 12% godišnje. Vraćanje na stare običaje bilo je jako kratkog veka. Već 541. godine, Justinijan se ponovo vraća na prethodno ograničenje kamata na 12%. Takođe je ustanovio pravilo da ni kod pomorskog, a ni kod običnog zajma, kamate ne mogu biti veće od iznosa glavnice, odnosno da ceo iznos duga može najviše da iznese dvostruko od sume koja je pozajmljena (C. 4,32,27,1).

Kada se brod vrati u luku prestajao je rizik koji je bio uzrok plaćanja visokih kamata. Tada se opravdano postavlja sledeće pitanje: Da li tada kamate prestaju teći, ili su dugovane manje, tj. redovne kamate? Nažalost, o ovom problemu nema podataka u izvorima, izuzev već pomenute Novele (Novelae 106) iz 540. godine, koja je na snazi bila izuzetno kratko. Zahvaljujući ovoj noveli moguće je rekonstruisati tadašnju praksu zato što se ona poziva na običaj trgovaca u Konstantinopolju. Sledeći njihove običaje, postojao je rok od 20 dana u kome je dužnik imao obavezu da nakon povratka u luku, proda robu i vrati novac. U tom periodu dužnik nije plaćao kamate, a nakon isteka roka od 20 dana, dugovao je plaćanje redovne kamate od 6%. Može se reći da tada fenus nauticum postaje običan zajam. Ovakvo pravilo postojalo je i u atinskom pravu. Jedan Demostenov govor svedoči nam da se dužnik nakon povratka sa puta oslobađa plaćanja kamata po isteku roka od 20 dana (govor protiv Lakrita). Dakle, evo još jedne

kretala u dvostrukom iznosu pozajmljene svote...

str. 55. Rimska elita bila je očigledno upoznata s investicijama u pomorsku trgovinu u obliku pomorskog zajma i s visinom dobiti koju su one donosile.

str. 99. Visoka dobit, koja se mogla ostvariti u antičkoj pomorskoj trgovini...

str. 164. Izmjenu takve regulative proveo je Justinijan u svojoj konstituciji ograničavajući kamatnu stopu za pomorski zajam na 12%. **str. 166.** On u konstituciji izričito naglašava razliku između njegove reforme i veters leges koji nisu predviđali ograničenje od 12% (C. 4,32,26,2) Jednako tako, ne može se prihvatiti tvrdnja da je granica od 12% postavljena ne uzimajući u obzir rizik vjerovnika, jer je pomorski zajam u odnosu na druge poslove ipak imao maksimalnu kamatnu stopu... Međutim, taj maksimum je praksa očigledno ipak doživjela prenisiko i pokušala ga zaobići, o čemu svjedoči Justinijanova novela 106. iz 540. g. u kojem su ti odmaci u određenoj mjeri uvaženi. Na zahtjev dvaju bizantskih trgovaca Petra i Eulogeta Justinijan je vjerovnicima dopustio uzeti 12% To ograničenje Justinijan je Novelom 106 stavio izvan snage, da bi ga kratko nakon toga Novelom 110 ponovno uspostavio.

str. 192. Od trenutka ispunjenja uvjeta, rizik je ponovno prelazio na dužnika.

str. 212. Rizik vjerovnika bio je ograničen na vrijeme dok brod plovi, odnosno od trenutka isplavlivanja iz polazišne luke do trenutka uplovljavanja u odredišnu luku.

str. 191. Pomorski zajam Kalimaha ne definiše to vremensko razdoblje za ispunjenje obveze, ali u Nov. 106. se spominje rok od 20 dana nakon uplovljavanja broda u odredišnu luku. Budući da je riječ o roku poznatom još iz Lakritove isprave, ... **str. 192.** Uvjet *salva nave* je u tom slučaju ispunjen, što znači da dužnik mora isplatiti cjelokupni iznos zajma i kamata iz dobiti koju ostvari nakon prodaje uvezene robe u određenom roku od povratka (koji je najčešće iznosio 20 dana). **str. 193.** Primjerice u Demostenovom govoru protiv Lakrita (*Dem. pros Lakriton* 35.10-13)

<p>potvrde da je <i>fenus nauticum</i> institut koji su Rimljani preuzeli od Grka.</p>	<p>kontrahtenti su previdjeli dodatno vrijeme od <u>20 dana nakon</u> okončanja pomorskog pothvata koje je služilo dužniku za prodaju kupljenje robe i vraćanje kapitala.</p>
<p>str. 17. 3.3. Mogućnost ustanovljenja založnog prava</p> <p>Stranke su prilikom ugovaranja pomorskog zajma <u>mogle ugovoriti ustanovljenje založnog prava na tovaru broda ili na drugim stvarima.</u></p> <p>Založno pravo se moralo <u>izričito ugovoriti</u>, odnosno ustanoviti.</p> <p>Bilo je slučajeva da se ugovori založno pravo na lađama, na tovaru, ili pak na stvarima, ali ne onim povodom zbog kojih je uzet zajam. Na primer, ustanovljena je zaloga na svim brodovima sa tovarom za zajam koji je uzeo njihov vlasnik, ali za obavljanje puta jednim od tih brodova. I u ovom slučaju postojao je osnovni elemenat ovog posla, a to je, učešće u riziku. Ukoliko brod propadne u buri (brod na kome je ustanovljeno pravo zaloge), zajmodavac se nije mogao naplatiti iz tovara drugih brodova jer gubitkom glavnog potraživanja dolazilo je do gubitka prava na zalogu, koje je bilo spored no potraživanje. Druge stvari su služile kao obezbeđenje u slučaju da je došlo do propasti lađe i tovara u okolnostima u kojima rizik nije na poveriocu (Stanojević, 1966, 127). Tako će biti onda kada je za havariju kriv kapetan broda. Ova vrsta obezbeđenja je imala opravdanja u slučajevima kada vrednost lađe i tovara koji je nabavljen pomorskim zajmom nije dovoljan za naplatu potraživanja (D. 22,2,6).</p>	<p>str. 48. U svim poznatim slučajevima osiguranje obveze se, ..., postizalo osnivanjem založnog prava na <u>brodu i teretu ili češće samo na robi koja se prevozila.</u></p> <p>str. 300. Dok je kod antičkog pomorskog zajam ugovaranja zaloga bilo u potpunosti prepušteno dispoziciji ugovornih stranaka, ovdje je <u>zalaganje broda, robe ili tereta bilo sastavni dio pravnog posla.</u></p> <p>str. 145. Nadalje, u slučaju o kojem raspravlja Paul (D. 22,2,6) vjerovnik je dao zajam <i>usuris maritimis</i> i zasnovao založno pravo nad robom koja se prevozi brodom, a za slučaj da ona ne bi bila dostatna za podmirenje obveze, dogovoreno je da će kao zalog služiti i roba na drugim brodovima. Na pitanje, ako bi uslijed propasti spornog broda kojom se prevozila založena roba vjerovnik snosio gubitak ili i dalje imao pravo na namirenje prodajom robe na ostalim brodovima.</p> <p>str. 218. D. 22,2,6 Ako brod propadne unutar dogovorenog roka i ako se nije ispunio uvjet iz stipulacije, ne može se tražiti namirenje iz zaloga na drugim brodovima. Kada će onda vjerovnik moći potraživati drugu založenu robu? Nakon što se uvjet obveze ispunio i ako je založena roba propala na drugi način ili je prodana ispod cijene ili ako brod propadne nakon proteka dogovorenog roka</p>
<p>str. 17. – 18. 3.4. <i>Fenus nauticum</i> i njegov ekonomski značaj</p> <p><i>Fenus nauticum</i> je mogao, a najčešće i jeste, <u>korišćen za uvozu trgovinu.</u> Na ovakvu upotrebu pomorskog zajma ukazuju nam nazivi instituta koji su korišćeni, kao što su: <i>pecunia traiectitia</i> ili <i>pecunia quae trans mare vehitur</i>. Novac koji je uziman na zajam prevožen je preko</p>	<p>3.4. Gospodarske funkcije pomorskog zajma</p> <p>str. 134. Pretpostavlja se, da je pomorski zajam prvotno <u>služio isključivo kupovini robe u inozemstvu (<i>merces coparata</i>) i njezinom uvozu</u>, nakon što je obavljen transport preko mora (<i>trans mare vehitur</i>). Razmjerno kasnije trgovci su počeli kupovati robu za izvoz, koju bi u stranoj luci prodali i s</p>

mora da bi se njime kupila roba za uvoz. Gledano iz ovog aspekta, Rim je bio veliki kreditni centar, a *fenus nauticum* je imao ulogu instrumenta uvozne trgovine.

Poznati su slučajevi da je za uzeti novac roba kupovana odmah, u luci iz koje se polazilo. Tada je zajam služio potrebama izvoza. Ovu funkciju je *fenus nauticum* imao specijalno ako se posmatra očima peregrinskih poverilaca.

Izučavajući tekstove može se doći do zaključka da je *fenus nauticum* korišćen da bi se postigla dva cilja. Naime, u mestu polaska kapetan broda je pozajmljenim novcem kupovao robu, zatim je u luci odredišta kupljenu robu prodavao, a onda je za dobijeni novac kupovao artikle za uvoz.

Okako opisan pomorski zajam odnosi se i na tzv. Kalimahov zajam (C. 4,33,4; D. 45,1,122,1). Roba je u oba smera predmet založnog prava, a osiguranje je predmet zajmodavčevog potraživanja. Tok, ruta i vreme putovanja su u potpunosti propisani, a nadzire ih poveriočev rob. Nadzor vrši rob poverioca zato što je osnovna specifičnost instituta, da poverilac u toku celog putovanja snosi pomorski rizik i ne može zahtevati povraćaj kapitala ukoliko bi roba propala u vremenu koje je precizirano i držanjem određenog puta. Zajam je zaključen stipulacijom. Ponekad je zajam korišćen za popravku broda ili za kupovinu hrane za posadu tokom trajanja putovanja (D. 20,4,5-6).

Neki autori smatraju da je pomorski zajam mogao kao sporednu funkciju imati i transport novca. U ovoj transakciji bankar je davao zajam trgovcu, koji bi isplatu vršio nekom trećem licu (bankarevom komintentu ili ortaku), u luci odredišta ili nekoj usputnoj luci koja je naznačena.⁹

ostvarenom dobiti nabavili novu radi uvoza.

str. 72. budući da je služio uvozu i izvozu robe nerijetko bio odobren peregrinima

Njegova primarna funkcija služila je financiranju trgovačkih poslova, jer je zajmoprimac bez nedovoljno vlastitog kapitala bio upućen na uzimanje pomorskog zajma radi financiranja predstojećeg plovidbenog pothvata...**str. 81**....da je pozajmljenim novcem u matičnoj luci kupljena roba koja je istovremeno služila kao zalag zajmodavcima. Nakon njene prodaje u stranoj luci ostvarena je dobit kojom je nabavljena nova roba radi uvoza. **str. 134** Razmjerno kasnije trgovci su počeli kupovati robu za izvoz, koju bi u stranoj luci prodali i s ostvarenom dobiti nabavili novu radi uvoza.

str. 61. Temeljne spoznaje o rimskom pomorskom zajmu nalazimo u Kalimahovom zajmu (D. 45,1,122,1) str. 66. Tijek, ruta i vrijeme putovanja strogo su propisani i nadzirani od strane vjerovnikovog roba, budući da je osnovna specifičnost instituta, da vjerovnik tijekom cijele plovidbe snosi pomorski rizik i nema pravo zahtijevati povrat kapitala ako bi roba propala u preciziranom vremenu....Zajam je formaliziran stipulacijom. str. 70. mogli pokriti troškovi posade i opreme broda

str. 76. Pomorski zajam bio je omiljeno sredstvo za prijenos novca, jer bi se zajam koji je odobren za putovanje u jednom smjeru dospjevši u inozemnu luku zajedno s kamatama u pravilu isplaćivao u važećoj valuti te je na taj način istovremeno obavljena zamjena deviza bez gubitka u vrijednosti valute.

<p><u>Kako antička prava nisu poznavala ugovor o osiguranju kojim bi treće lice preuzelo jemstvo u slučaju opasnosti, niti je preuzimanje rizika bilo poseban predmet ugovora, putem <i>fenus nauticum</i> se ostvarivala funkcija pokrića pomorskih rizika. Funkcija je ostvarivana tako što je trgovac prenosio rizik na drugu ugovornu stranu koja nije učestvovala u pomorskom poduhvatau. Uobičajeno je bilo da je na jednom brodu više trgovaca istovremeno prevozilo svoju robu pa je svaki od njih zaključivao ugovor o pomorskom zajmu. Zapravo, nije bilo trgovca koji je mogao samostalno da snosi finansijski rizik koji je sa sobom nosila prekomorska trgovina u antičko doba. Pomorski zajam je, znači, imao funkciju podele rizika, a može se reći da je delimično imao elemente ekonomske osnove osiguranja.</u></p>	<p><u>str. 77. Budući da u antici nije postojao ugovor o osiguranju kojim bi treći preuzeo jemstvo za slučaj opasnosti, niti je preuzimanje rizika bilo samostalni predmet ugovora, funkcija pokrića pomorskih rizika ostvarivala se upravo putem <i>fenus nauticum</i>, na način da ga je trgovac prenosio na drugu ugovornu stranu koja nije bila sudionik pomorskog pothvata.... Praksa je doduše najčešće poznavala slučajeve gdje je na jednom brodu više trgovaca istovremeno prevozilo svoju robu te je svaki od njih zasebno zaključivao ugovor o pomorskom zajmu. Niti jedan trgovac nije bio u stanju trajno i samostalno snositi finansijski rizik koji je zbog neprestane prijetnje opasnostima mora sa sobom nosila pomorska trgovina u antici. Pomorskom zajmu se stoga ne može poreći funkcija raspodjele rizika, a jednim dijelom i tzv. „ekonomska osnova osiguranja“</u></p>
<p>str. 18. 3.5. Pravna priroda pomorskog zajma</p> <p><u>Pitanje pravne prirode pomorskog zajma je složeno i dosta dugo je predmet rasprave među romanistima. Da li je pomorski zajam, zajam ili je reč o nekom drugom pravnom poslu? Da li su neke osobine pomorskog zajma, posebno način na koji je rešeno pitanje rizika, toliko nove da menjaju karakter ugovora?</u></p> <p><u>Pitanje pravne prirode pomorskog zajma verovatno je postavljano i rimskim pravnicima, imajući u vidu činjenicu da je reč o institutu koji je recepcijom došao iz grčkog prava.</u></p> <p><u>Kao recipiran institut morao je biti prilagođen potrebama i specifičnostima rimskog pravnog sistema, pa je moguće da je i njegova pravna priroda donekle izmenjena i prilagođena novim okolnostima.</u></p> <p><u>Institut pomorskog zajma u Grčkoj može se tretirati kao samostalan pravni posao, u kome je vršena neformalna predaja novca, a stranke su bile slobodne da proizvoljno odrede visinu kamate. Ovako shvaćen institut, kada je počeo da se primenjuje u rimskom pravu, verovatno je</u></p>	<p>3.6. Pravna narav instituta u rimskom pravnom sustavu</p> <p><u>str. 83. Možda se problem pravne naravi i dvojbe oko karaktera zajma čine suvišnima, budući da se na više mjesta u izvorima govori o <i>mutuum dare</i> ili <i>accipere</i>, dakle terminologija u izvorima upućuje na to, da se na pomorski zajam gledalo kao na oblik zajma, međutim njegov položaj u pravnom sustavu nije bez dvojbi. Prema nekim romanistima rimski pomorski zajam imao je samostalni karakter...</u></p> <p><u>str. 82. Budući da je <i>fenus nauticum</i> pravni posao koji je razvijen u potpuno stranom pravnom režimu i u rimski recipiran iz grčkog prava, pitanje pravne naravi postavilo se vjerovatno i rimskim pravnicima.</u></p> <p><u>str. 351. Uloga rimskih pravnika sastojala se u tom slučaju samo u prilagodbi stranog instituta rimskom pravnom sustavu.</u></p> <p><u>str. 82. Grčki pomorski zajam bio je samostalni pravni posao s neformalnom predajom novca, a sloboda stranaka da proizvoljno odrede visinu kamatne stope, kao njegova bitna karakteristika, vjerovatno je u početku problematizirana i među rimskim pravnicima, osobito u smislu, uklapa li se</u></p>

izazivao nedoumice budući da su postojala stroga pravila o kamatama i besplatnom karakteru zajma (Schuster, 2005, 186).

Izvori koji govore o *fenus nauticum* ne regulišu ga u sklopu učenja o zajmu, već zbog njegove ekonomske funkcije to se čini u okviru materije *de rebus creditis* (D. 22,2; C. 4,32). Modestin nam svojom definicijom daje objašnjenje pojma *pecunia traiecticia*, ali pri tom nema nikakvih naznaka o pravnoj prirodi instituta.

Najveći broj romanista ukazuje da je ispravan zaključak koji kaže da je *fenus nauticum* samo jedna varijanta zajma (Huvelin, 1926, 204; Husche, 1965, 223; Stanojević, 1966, 129; Visky, 1969, 395; Biscardi, 1974, 6; De Martino, 1991, 153).

Izvori nam o ovom poslu govore kao o zajmu, nezavisno od toga koji se nazivi koriste: *fenus*, *fenus nauticum* ili *pecunia fenerata*. U jednom broju izvora se akt zaključenja ugovora naziva *mutui datio* (D. 22,2,6; D. 45,1,122; C. 4, 33,5; D. 22,2,4).

Ipak, treba naglasiti da ovaj pravni posao ima elemente ugovora o osiguranju, iz razloga što poverilac snosi rizik. Kako je ovaj pravni posao praćen visokim kamatama (dugo su bile bez ikakvog ograničenja), višak iznad redovnih kamata imao je funkciju premije osiguranja. Koliko je pomorski zajam imao i osobine osiguranja dokaz je i to što je od vremena kada je nastalo pomorsko osiguranje njegova uloga sve manja, a danas je gotovo potpuno iščezlo (Stanojević, 1966, 130).

Interesantno je i gledište Jeringa. On pretpostavlja da je bilo dosta

ona u stroge rimske propise o kamatama i besplatnom karakteru zajma. (Schuster (2005), p. 186f)

str. 83. Izvori *fenus nauticum* ne reguliraju u sklopu općeg učenja o zajmu (*mutuum*), već se u skladu s njegovom gospodarskim značenjem tematizira u okviru materije *de rebus creditis* (D. 22,2; C. 4,32; PS. 2,14,3). Modestina definicija sadrži doduše više od etimološkog obrazloženja pojma *pecunia traiecticia*, međutim ne daje nam nažalost nikakav trag o pravnoj naravi instituta.

str. 86. Među romanistima prevladava stajalište prema kojem *fenus nauticum* predstavlja poseban, naplatni oblik zajma.

str. 87. Premda izvori *fenus nauticum* ne reguliraju u sklopu općeg učenja o zajmu, terminologija (*mutuum dare, mutuum accipere*) jasno upućuje na to da se pomorski zajam tretiralo kao oblik zajma.

str. 351. U pogledu kontroverzi oko pravne naravi instituta, analizom postojećih teorija, utvrdili smo kako je rimsko pravo *fenus nauticum* tretiralo kao oblik zajma.

str. 2. Budući da je zajmodavac pri realizaciji pomorskog rizika bivao oslobođen obveze povrata zajma, a u slučaju sretnog povratka plaćao visoke kamate (*praemium periculi*) koje se zbog svoje visine i prilagodbe rizicima mogu usporediti s premijom, te posebice zato što rizik trgovačkog puta nije snosila ona ugovorna stranka koja neposredno sudjeluje u pomorskom pothvatu, pomorskom se zajmu pripisuje funkcija slična suvremenom pomorskom osiguranju.

str. 354. u romanistici je prihvaćeno stajalište, da *usurae maritimae* imaju funkciju premije osiguranja

str. 61 Postoje i drukčija stajališta prema kojima prisutnost kapitala na brodu

<p>slučajeva kada je novac (pozajmljeni) ostajao kod kuće, kao rezerva ukoliko propadne lađa. Takav ugovor bi svakako bio <u>više ugovor o osiguranju nego ugovor o zajmu</u>. Dakle, Jering smatra da je reč o ugovoru o osiguranju (Ihering, XIX, 1-23).</p>	<p>uopće nije bila od važnosti, već je zajmodavac pozajmljeni novac mogao pohraniti u matičnoj luci kako bi u slučaju nezgode imao <u>pokriće za pretrpljenu štetu</u>. fusnota 128 Jhering (1881), p. 6f smatra kako je brodar novac ostavljao u matičnoj luci jer: „ging das Schiff unter, so hatte der Schiffer Schiff und Darlehn verloren, er war ein armer Mann.“ i pita se: „Wozu sollte er das Geld zur See nehmen?“; Premda bi takva situacija uvelike išla u prilog argumentu, da je pomorski zajam obavljao funkciju osiguranja, iz razloga što omogućuje znatno veću zaštitu zajmoprimca od rizika nego investiranje novca u uvoz ili izvoz robe, u izvorima ne nalazimo uporište za takvu tvrdnju.</p>
<p>str. 18. – 19. 4. ZAKLJUČAK <i>Fenus nauticum</i> nije rimski institut. Pouzdana se zna da je postojao u <u>grčkom pravu</u>, što nam potvrđuju izvori, posebno <u>dela Lisija i Demostena</u>. Ima naznaka da je ugovor sličan ugovoru o pomorskom pravu postojao i ranije. Poznaje ga Hamurabijev zakonik. Feničani su poznavali mnoge institute pomorskog prava, pa i ako nema preciznih izvora u kojima se pominje pomorski zajam, smatra se da im je bio poznat.</p> <p>Rimljani su institut pomorskog zajma <u>preuzeli od Grka</u>, putem prakse u 2. veku pre Hrista.</p> <p>Za pomorski zajam koristilo se više <u>termina</u>, koji su zabeleženi i u izvorima: <u>pecunia traiecticia, traiectitius contractus, nautica pecunia i nauticum fenus</u>.</p> <p>Sledeći Modestinovo objašnjenje, reč je o institutu čija je osnovna karakteristia da se kapital koji se daje u zajam izlaže pomorskim</p>	<p>str. 350. Pomorski zajam od antike predstavlja jedan od temeljnih instituta pomorskog prava i sastavni dio <i>iusis gentii</i>, no budući da on nije izvorno rimski institut, radi sveobuhvatnog razumijevanja središnjeg predmeta rada bilo je nužno kronološki analizirati njegove začetke u antičkim pravima (<u>Babilon, Fenicija, Indija, Grčka</u>) te utvrditi okolnosti i vrijeme recepcije u rimski pravni sustav.</p> <p>str. 88. Iz povijesnog razvoja je razvidno kako institut nije nastao na rimskom tlu, već se pouzdani materijal za njegov povijesni razvoj nalazi tek u grčkim izvorima, posebice u djelima Lisija i Demostena. <u>Dodirom s grčkom kulturom</u> i uslijed potrebe za razvijenijim trgovačkim prometom i Rimljani su najvjerojatnije <u>tijekom 2. st. pr. Kr. postupno preuzeli putem prakse</u>.</p> <p>str. 351. možemo pretpostaviti da su Rimljani prvom polovicom 2. st. pr. Kr. putem prakse recipirali grčki <u>δάνειον ναυτικόν</u>.</p> <p>str. 88. U pogledu <u>terminologije pravni izvori</u> nisu konzekventni, pa se pomorski zajam označava najčešće kao: <u>pecunia traiecticia, traiectitius contractus, nautica pecunia i nauticum fenus</u>.</p> <p>str. 88. pobliže određenje pojma nalazimo u <u>Modestinovom fragmentu</u> (<i>Traiecticia ea pecunia est quae trans mare vehitur</i>) koji ukazuje na jednu od</p>

<p>rizicima.</p> <p><u>Budući da su rimski pravници prilagodili grčki pravni institut svom sistemu i potrebama, to je pitanje pravne prirode pomorskog zajma oduvek u literaturi bilo predmet kontraverznih mišljenja. Ipak, može se reći da je pomorski zajam specifična vrsta zajma koja je imala funkciju osiguranja. Na osnovu poznatih izvora i literature, može se zaključiti da je <i>fenus nauticum</i>, kao poseban oblik zajma, u rimskom pravu imao neke specifičnosti: rizik pomorske plovidbe prenosi se na zajmodavca; kapital, tj. roba koja je kupljena pozajmljenim novcem morali su biti izloženi rizicima pomorske plovidbe (trgovine); zajmoprimac se oslobađa obaveze vraćanja zajma (kapitala) i kamata ukoliko brod propadne pre povratka u luku, a zbog rizika plovidbe; plaćanje kamate ugovarano je običnim paktom (<i>nudum pactum</i>); kada rizik pomorske plovidbe prestane pomorski zajam se pretvara u običan zajam.</u></p>	<p>temeljnih karakteristika rimskog instituta - <u>obvezno izlaganje kapitala predanog u zajam pomorskim rizicima.</u></p> <p>str. 89. <u>Budući da su rimski pravници nastojali grčki pravni institut inkorporirati u svoj pravni sustav, pitanje pravne naravi pomorskog zajma oduvijek je u literaturi bilo predmet kontroverzi. Analizom postojećih teorija došli smo do zaključka, da je rimsko pravo <i>fenus nauticum</i> tretiralo kao oblik zajma (<i>mutuum</i>), sa specifičnim karakteristikama:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - rizik pomorske plovidbe prenosi se na zajmodavca - kapital, odnosno roba koja je kupljena pozajmljenim novcem morali su biti izloženi riziku pomorske plovidbe - zajmoprimac biva oslobođen obveze vraćanja kapitala i kamata ukoliko bi brod prije povratka u luku propao uslijed realizacije pomorskog rizika - jednostavan pakt bio je dovoljan kako bi se zajmoprimac obvezao na plaćanje kamata - kao naknadu za snošenje rizika zajmodavac je mogao tražiti kamate u visini iznad zakonske kamatne stope - nakon prestanka rizika pomorske plovidbe pomorski zajam <i>ipso iure</i> konvertira u obični zajam.
<p>str. 20. LITERATURA 72% se u potpunosti podudara</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ankum, H. (1978). Tabula Pompeniane 13: ein Seetrachtvertrag order ein Seedeihen?, <i>Jura</i>, 29, 156-173. 2. Berger, A. (1953). <i>Encyclopedic Dictionary of Roman Law</i>, The American Philosophical Society: Philadelphia. 3. Biscardi, A. (1974). <i>Actiopecuniae traiecticiae. Contributo alla dottrina delle clausole penali</i>, Giappichelli: Torino. 4. Casson, L. (1968). <i>New Light on Maritime loans: P. Vindob. G 19792(= SB VI9571)</i>, Studies in Roman Law in Memory of A. Arthur Schiller, E. J. Brill, Columbia studies in the classical tradition: Leiden. 5. Danilović, J. (1969). Beleške o ugovorima o prevozu robe brodom i rimskom pravu, <i>Anali Pravnog fakulteta u Beogradu</i>, 	<ul style="list-style-type: none"> • Od ukupno 29 izvora literature, 20 se u potpunosti podudaraju!! • Izvori na njemačkom jeziku su pravopisno netočno prepisani (podcrtano crvenom bojom), što ukazuje na to da autor(i) očigledno ne vlada(ju) osnovama tog jezika!!! • Pravni i nepravni izvori izdvojeni su na kraj rada upravo kao i u mojoj disertaciji i podudaraju se u potpunosti (primjerice Plutarch - Cato maior).

(2-3), 259-382.

6. Dauviller, J. (1959). Le droit maritime phenicien, *RIDA*, 6, 33-63.
7. De Martino, F. (1991). **Wirtschaftsgeschichte** des alten Rom, C. H. Beck: München.
8. Duncan-Jones, R. (1977). *The Economy of the Roman Empire; Quantitative Studies*: Cambridge.
9. Földi, A. (2001). Eine alternative **Aunährungsweise**: Gedanken zum Problem des Handelsrechts in der römischen Welt, *RIDA*, 48, 65-90.
- 10.** Huschke, P. (1969). *Die Lehre des römischen Rechts vom Darlehn und den **dazn gehörigen Maerien-eine civilistische Monographie***, Schippers: Amsterdam.
11. Huvelin, P. (1929). *Etudes d'histoire du droit commercial romain*, Recueil Sivey: Paris.
12. Ihering, R. (1881). *Das angebliche **gezetliche** Zinsmaximum beim foenus nauticum*, Jahrbücher für die Dogmatik des heutigen römischen und deutschen Privatrechts **19. (???)**
13. Romac, A. (1975). *Rječnik rimskog prava*, Informator: Zagreb.
14. Schorr, M. (1913). *Urkunden des Altbabylonischen Zivil- und Prozessrechts*, J. C. **hiurichs sche** Buchhandlung, Leipzig.
15. Schuster, S. (2005). *Das Seedarlehn in den Gerichtsreden des Demosthenes*, Duncker&Humbolt: Berlin.
16. Stanojević, O. (1966). *Zajam i kamata*, Institut za pravnu istoriju Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu: Beograd.
17. *Szlechter, E. (1945). Etudesociologique du contrat de societe eu Babylonie: contribution a l'etude de la civilisation antique*, Recueil Siray: Paris.
18. Trenerry, C.F. (2009). *The Origin and the Early History of Iusurance: including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange Ltd.: New Jersey.
19. Visky, K. (1969). Das **seedarlehn** und die damit verbundene Konventionalstrafe in römischen Recht, *RIDA*, 16, 390-393.
20. Zimmermann, R. (1990). *The Law of Obligations-Roman*

<i>foundations of the civilian tradition</i> , Juta: Cape Town.	
str. 19. SUMMARY nautical loan	U engleskom prijevodu apstrakta, temeljni institut <i>fenus nauticum</i> preveden je na engleski kao "nautical loan". Da su se autori iole ozbiljnije posvetili temi, ne bi napravili takav previd i dopustili engleski prijevod "nautički zajam", već stručni engleski termin "maritime loan" – "pomorski zajam"!!



Sveučilište u Zagrebu

PRAVNI FAKULTET

Nikol Žiha

***FENUS NAUTICUM* KAO PRETEČA PRAVA
OSIGURANJA**

DOKTORSKI RAD

Mentor: Prof. dr. sc. Marko Petrak

Zagreb, 2012.



University of Zagreb
FACULTY OF LAW

Nikol Žiha

***FENUS NAUTICUM AS PRECURSOR OF
INSURANCE LAW***

DOCTORAL THESIS

Supervisor: Prof. dr. sc. Marko Petrak

Zagreb, 2012

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. ZAČECI INSTITUTA POMORSKOG ZAJMA U ANTIČKIM PRAVNIM PORETCIMA.....	11
2.1. Babilon.....	12
2.1. Fenicija.....	24
2.1. Indija.....	29
2.1. Grčka.....	34
Zaključna razmatranja.....	50
3. FENUS NAUTICUM U RIMSKOM PRAVNOM SUSTAVU.....	53
3.1. Recepcija instituta pomorskog zajma iz grčkog prava.....	54
3.2. Pojam i osnovne karakteristike instituta pomorskog zajma..	58
3.2.1. Kalimahov pomorski zajam.....	61
3.2.2. TPSulp. 78 - rimska isprava o pomorskom zajmu?.....	66
3.3. Nedostaci beskamatnog zajma (<i>mutuum</i>).....	70
3.4. Gospodarske funkcije pomorskog zajma.....	75
3.5. Odnos prema grčkom <i>δάνειον ναυτικόν</i> (<i>dáneion nautikón</i>)....	78
3.6. Pravna narav instituta u rimskom pravnom sustavu.....	82
3.6.1. Teorija o inominatnom kontraktu.....	84
3.6.2. Teorija o posebnom obliku zajma.....	86
Zaključna razmatranja.....	87
4. USPOREDNA ANALIZA POMORSKOG ZAJMA S OSNOVNIM ELEMENTIMA OSIGURANJA.....	90
4.1. Teorijske odrednice instituta osiguranja.....	90
4.1.1. Pojam osiguranja.....	91
4.1.2. Uloga povijesti osiguranja.....	94
4.2. Ugovorne stranke.....	95
4.2.1. Zajmoprimac.....	96
a) <i>Mercator - Negotiator</i>	96
b) <i>Dominus navis</i>	99
c) <i>Exercitor navis - Navicularius</i>	103
d) <i>Magister navis</i>	113
4.2.2. Zajmodavac.....	123

4.3. Predmet osiguranja.....	129
4.4. Rizik.....	137
4.4.1. <i>Essentialiae negotii</i>	142
4.4.2. Katonova zajednica rizika.....	147
4.4.3. Ograničenje rizika.....	151
4.4.4. Država kao nositelj rizika.....	156
4.5. Premija osiguranja.....	160
4.5.1. Kamatna stopa.....	162
4.5.2. Način ugovaranja kamata.....	168
4.5.3. Visina kamatne stope.....	174
4.5.4. Parametri za određivanje kamata i premije.....	176
4.5.5. <i>Poena pecunia traiecticae</i>	182
4.6. Vrijeme osiguranja.....	185
4.6.1. Trajanje ugovora.....	185
4.6.2. Zakašnjenje dužnika.....	193
4.7. Osigurnina.....	196
4.8. Osigurani slučaj.....	199
4.8.1. Potpuni gubitak predmeta.....	203
4.8.1.1. Brodolom.....	207
4.8.1.1. Pirati.....	213
4.8.2. Djelomični gubitak ili oštećenje predmeta.....	216
4.8.3. Zajednička havarija.....	220
4.8.4. Posljedica osiguranog slučaja - šteta.....	225
4.8.5. Štete isključene iz osiguranja.....	230
Zaključna razmatranja.....	231

5. RAZVOJ INSTITUTA POMORSKOG ZAJMA U SREDNJOVJEKOVNOJ RIMSKOJ I

KANONSKOJ PRAVNOJ TRADICIJI.....	239
5.1. Pitanje kontinuiteta u razvoju pomorskog zajma.....	241
5.1.1. Promjene u srednjovjekovnoj pomorskoj trgovini....	243
5.1.2. Karakteristike pomorskog zajma u srednjovjekovnim izvorima.....	244
5.2. Prijelazni stadij s pomorskog zajma ka osiguranju.....	253
5.2.1. Pomorski zajam s funkcijom osiguranja (<i>Versicherungsdarlehen</i>).....	255
5.2.2. Pomorski zajam s klauzulom o ništetnosti.....	264
5.2.3. Prijenos rizika na treće osobe.....	267

5.2.4. Gospodarski preduvjeti za razvoj osiguranja.....	269
5.3. Doktrina o zabrani naplate kamata (<i>Wucherdoktrin</i>).....	274
5.3.1. Povijesni razvoj ideje o zabrani ukamaćivanja.....	276
5.3.2. Teorijske osnove doktrine.....	281
5.3.3. Učinci zabrane ukamaćivanja.....	282
5.4. Alternativni pravni poslovi.....	287
5.4.1. <i>Fenus quasi nauticum</i>	289
5.4.2. Zajam <i>gratis et amore</i>	290
5.4.3. Simulirani kupoprodajni ugovor.....	291
5.4.4. <i>Commenda</i>	292
5.4.5. <i>Bottomry (Bodmerei)</i>	298
5.5. Nastanak prvog ugovora i razvoj osiguranja.....	303
5.5.1. Osiguranje u srednjovjekovnom statutarnom pravu...306	
5.5.2. Širenje instituta i razvoj znanosti o osiguranju.....	309
5.6. Položaj pomorskog zajma nakon nastanka ugovora o osiguranju.....	312
Zaključna razmatranja.....	317
6. POMORSKI ZAJAM U HRVATSKOJ PRAVNOJ TRADICIJI.....	323
6.1. Pomorski zajam u hrvatskom statutarnom pravu	324
6.2. Udruženja za raspodjelu rizika.....	329
6.2.1. <i>Collegantia</i>	330
6.2.2. <i>Rogancia</i>	333
6.2.3. <i>Entega</i>	334
6.3. Razvoj pomorskog osiguranja.....	338
6.3.1. Prvi ugovor o pomorskom osiguranju.....	339
6.3.2. <i>Ordo super assecuratoribus</i> – Prvi propis o osiguranju.....	343
Zaključna razmatranja.....	347
7. ZAKLJUČAK.....	349
BIBLIOGRAFIJA.....	361
IZVORI.....	389

PRAVNI FAKULTET U ZAGREBU
Poslijediplomski studij građanskopravnih znanosti

Nikol Živić

FENUS NAUTICUM – OSIGURATELJNI POSAO STAROG VIJEKA?

seminarski rad

Mentor: prof. dr. Marijan Čurković

Zagreb, rujan 2007. godine

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. RAZVOJ INSTITUTA.....	3
3. USPOREDNA ANALIZA OSNOVNIH ELEMENATA OSIGURANJA S INSTITUTOM POMORSKOG ZAJMA.....	5
3.1. Predmet osiguranja.....	5
3.2. Rizik.....	6
3.3. Premija osiguranja.....	8
3.4. Vrijeme osiguranja.....	9
3.5. Osigurnina.....	10
3.6. Osigurani slučaj.....	11
4. POLOŽAJ POMORSKOG ZAJMA U RIMSKOM GOSPODARSTVU.....	11
5. RAZVOJ INSTITUTA POMORSKOG ZAJMA NAKON PADA RIMSKOG CARSTVA.....	13
6. NASTANAK PRVIH UGOVORA O OSIGURANJU.....	16
7. POMORSKI ZAJAM U STATUTIMA HRVATSKIH GRADOVA I POJAVA PRVIH OSIGURANJA.....	17
8. ZAKLJUČAK.....	19
9. LITERATURA.....	21



universität
wien

This is to award

Nikol ŽIHA
(University of Osijek)

a 5-months scholarship for doing research at
the Department of Legal and Constitutional
History at the University of Vienna starting
from

winter semester 2009/10

(for details please see the information of the ÖAD)

We wish you success for your stay at the
University of Vienna

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Arthur Mettinger', written over a circular stamp.

REKTORAT
UNIVERSITÄT
WIEN

Prof. Dr. Arthur Mettinger
Vice-Rector Educational Program
Development and Internationalization

INSTITUT FÜR RÖMISCHES RECHT UND ANTIKE RECHTSGESCHICHTE
UNIV. PROF. DR. FRANZ-STEFAN MEISSEL

AN ALLE ANGEHÖRIGEN DES
INSTITUTS FÜR RÖMISCHES RECHT
UND ANTIKE RECHTSGESCHICHTE

„ROMANISSIMUM“

EINLADUNG
ZU VORTRAG UND DISKUSSION

11. FEBRUAR 2010, 15.00 UHR (st)
IM SEMINARRAUM DES INSTITUTS

MAG. NIKOL ZIHA

„AKTUELLE FORSCHUNGSFRAGEN ZUM *FENUS NAUTICUM*“

FRANZ-STEFAN MEISSEL MP

Hiemit bestätige ich, dass Frau Kollegin Mag. Nikol Ziha am heutigen Tage (11. Februar 2010) im Rahmen des Institutsseminars „Romanissimum“ einen Vortrag über „Aktuelle Forschungsfragen zum *fenus nauticum*“ (mit anschließender Diskussion) gehalten hat.


Univ.-Prof. Dr. Franz-Stefan Meissel

Wien, 11.2.2010



„Risikomanagement in der Antike“

17.-20. Mai 2007, Freiburg im Breisgau



Das Sommerseminar wurde finanziell ermöglicht durch die großzügige Unterstützung von



Stiftung Humanismus Heute

Rechtshistorische Gesellschaft Freiburg e.V.

**Institut für Rechtsgeschichte und geschichtliche
Rechtsvergleichung Freiburg**

Institut für Rechtsgeschichte
und geschichtliche Rechtsvergleichung

Albert-Ludwigs-Universität, Freiburg im Breisgau

Internationales Sommerseminar „Risikomanagement in der Antike“
17.-20. Mai 2007 Freiburg im Breisgau

Programm

Do, 17. Mai 07 Anreise der Teilnehmer

Fr, 18. Mai 07

9.00 Begrüßung durch den Dekan der juristischen Fakultät Prof. Dr. Walter Perron
Begrüßung durch die Veranstalter Prof. Dr. Wolfgang Kaiser (Freiburg i. Brg.),
Prof. Dr. Detlef Liebs (Freiburg i. Brg.), Prof. Dr. Gerhard Thür (Graz)

9.15 Prof. Dr. Guido Pfeifer (Frankfurt/M)
Bemerkungen zu TCL 1, 157

9.45 Dr. Allesandro Hirata (München)
Urkunden zum neubabylonischen Gesellschaftsrecht

10.15 Prof. Dr. Alberto Maffi (Mailand)
*„Abänderungsklauseln“ in völkerrechtlichen Verträgen bzw. Auslegung
von zwischenstaatlichen Verträgen im Falle geänderter äußerer Umstände*

10.45 Kaffeepause

11.15 Mag. Johannes Pöschl (Graz)
Die Kriegsklausel in griechischen Werkverträgen

11.45 Andrea Colorio (Mailand)
Enechyron und Enechyrasia in den Wolken von Aristophanes

- Mittagspause -

15.00 André Zeitke (Magdeburg)
*Die vorbeugende Bedeutung des Weines für die Polis-Gemeinschaft
in Platons Nomoi*

15.30 Dr. Vera Langer (Frankfurt/M)
Die remissio mercedis

16.00 Kaffeepause

16.30 Miroslav Djordjevic (Belgrad)
*Comparative Analysis of Risk Management in
Serbian XIX. Century Law and Roman Law*

17.00 Aljosa Dezman (Ljubljana)
*Die Tatbestände des Ulp. D. 19.2.13 im Lichte des geltenden
slowenischen Rechts*

17.30 Mehmed Becic (Sarajevo)
*Gefahrtragung bei der alternativen Obligation
mit einer Vergleichsanalyse zum Positiven Recht*

- Pause -

19.30 Prof. Dr. Gerhard Thür (Graz) mit
Mariam Mosham, Christina Schöffmann,
Johannes Pöschl, Georg Webern
Aufführung des Prozesses gegen Sokrates

Sa, 19. Mai 07

9.00 Theodor Merkel (Frankfurt/M)
*Die stipulierte Vertragsstrafe als Mittel zur Durchsetzung
von obligationes faciendi - Inst. 3.16.7*

9.30 Ivan Milotic (Zagreb)
*The Concept of maritime risk and participation
in maritime risk in Roman law*

10.00 **Nikol Zivic (Osijek)**
Das römische Seedarlehen - "Assekuranzgeschäft des Altertums"?

10.30 Kaffeepause

11.00 Mariann Forgo (Szeged)
Abrechnung nach der Lex Rhodia de iactu mercium

11.30 Antal Fodor (Szeged)
Taucher (urinatores) in antiken Hafenanlagen

- Mittagspause -

16.00 Tomislav Karlovic (Zagreb)
Double Ownership and the Risk - fiducia cum creditore

16.30 Erica Vaccarello (Mailand)
*Locatio operarum in Roman and Chinese Law:
Analysis of the Risk*

17.00 Prof. Dr. Zdravko Lucic (Sarajevo)
Cicero und die klassischen Juristen

20.00 gemeinsames Abendessen

So, 20. Mai 07

11.00 Historische Stadtführung

