

Benjamina Londrc *

Levius laedit quiquid praevidimus ante (Cato- Dis. De mor. 2,24.)

Manje nas pogađa ono što smo ranije predvidjeli.

PRETEČA PRAVA OSIGURANJA U ANTICI

SAŽETAK

Pravo osiguranja, koje je danas neophodno za sigurno obavljanje različitih pravnih poslova, čini sastavni dio trgovačkog prava i prisutno je kod različitih kontrakata, a bilo je u određenim oblicima poznato drevnim trgovačkim narodima: Feničanima, stanovnicima Babilona, Grcima i Rimljanima. Djela rimskih historičara Tita Livija, Svetonija, kao i Ciceronova pisma potvrđuju da su se neki oblici osiguranja koristili, iako osiguranje od rizika nije bilo razvijeno i široko rasprostranjeno. Tit Livije bilježi da su ugovaratelji trgovci koji su prevozili robu za vojne potrebe trupama u Španiju imali garant da će troškove u slučaju gubitka i opasnosti na moru snositi država. U drugom odlomku Livije daje detaljan opis prevara koje je počinio publikan Postumius tokom II Puskog rata, lažno tvrdeći da su njegovi brodovi koji su učestvovali u javnoj službi uništeni. Postumius je, prema zapisima, vraćao sa puta olupine koje su namjerno uništene, kako bi naplatio odštetu koju je država garantovala. Svetonije, opisujući život cara Klaudija, navodi da je imperator, kako bi podstakao uvoz kukuruza, preuzeo na sebe rizik od gubitaka koji bi mogli zadesiti trgovce na moru. Ciceron u pismu Caniniusu Sallustu, prokvestoru, kaže kako smatra da osiguranje treba postojati u bilo kojem slučaju transporta javnih dobara (posebno novca) iz antičkog grada Loadicea i kako bi obje strane trebale biti zaštićene od rizika transporta. Iz navedenog je vidljivo kako su transakcije blisko povezane sa osiguranjem postojale u antičkom svijetu, te kako antički pisci daju dokaze da je koncept bio poznat ako ništa, u komercijalne svrhe u trgovini.

Ključne riječi: pravo osiguranja, antika, historijat, izvori, preteča.

* MA, Pravni fakultet Univerziteta u Zenici

UVOD

Izvorna građa i odgovarajuća literatura kroz historiju ukazuju na poznate različite teorije o postanku prava osiguranja. Pojedini autori, kao što su Grotius¹, Bynkershoek², Marshall i Hopkins smatraju kako pravo osiguranja nije bilo razvijeno u antičkom svijetu. Razlike u tumačenjima mogu se pripisati užem i širem tumačenju samog pojma osiguranja, ugovori o osiguranju u opisu kakve ih poznajemo danas nisu bili uvršteni u drevne zakonike, razlog za to je prvenstveno njihova primjena u praksi koja nije bila tako česta. Ipak, ukoliko se šire tumači pojam osiguranja, kao „bilo koja konvencionalna radnja kojom jedna ili više osoba preuzme rizik od opasnosti kojoj su drugi izloženi i na taj način prihvati dogovor za pomoć u nezgodi“, onda je sam institut osiguranja u određenim oblicima poznat koliko i samo čovječanstvo.³ Prvi takvi primjeri nalaze se kod drevnih Kineza u čijem se sistemu pri transportu robe brodom, u slučaju gubitka broda vlasniku nadoknađivala šteta, a ako brod stigne na destinaciju vlasnik je bio dužan da isplati određeni dio dobiti.⁴ U Siriji i Palestini i stočari su osnivali fondove za nadoknadu štete članu kome bi razbojnici oteli stado.⁵ Cilj rada je da kroz konkretne primjere pokaže kako pravo osiguranja u obliku kakav postoji danas nije bilo poznato antičkim civilizacijama, ali da se sigurno mogu prepoznati elementi iz kojih je kasnije proisteklo. Rad bez zadiranja u historijat i primjenu svakog instituta pojedinačno prati pojavu preteča današnjeg prava osiguranja u starim civilizacijama. Hronološki, u skladu sa vremenskom periodizacijom, biće obrađeni određeni elementi i oblici osiguranja u društvima Fenikije, Babilona, Stare Grčke i Rima.

1. Fenikija

Fenikija je od 1600. do 1000. godine p.n.e. predstavljala ogromnu pomorsku snagu Mediterana. Bila je država pomorske trgovine, pomorsko-tržišno i trgovačko središte, i na neki način veza između tri kontinenta tada

1) Grotius, *De Jure Belli et Pacis*, II, 12, 3, 5.

2) Bynkershoek, *Quest, Juris Pub. i*, 21. „*Adeo tamten ile contractusolit fuit incogtitus, ut ntec tnomen ejus, nec rem ipsamt in jure Romano.*“

3) W. R. Wance, *The Early History of Insurance Law*, u: *Columbia Law Review*, Vol. 8, No. 1, Columbia Law Review Association, Inc., 1908, 1-17. Dostupna elektronska verzija na: <http://www.jstor.org/stable/1109564>, pristup 10.10.2015.

4) C. F. Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange, LTD, Clark, New Jersey, 2009, 329.

5) *Ibid*, 283.

poznatog svijeta. Da bi razvila svoju obimnu i rasprostranjenu trgovinu, bila je primorana da osnuje kolonije i trgovačka skladišta za svoju robu u različitim zemljama koje su graničile na Mediteranu.⁶ Sami Feničani su stoljećima učili poslovne navike od Babilonaca sa kojima su imali najbliže trgovačke veze; Babilonci su bili vodeći u kopnenoj trgovini Male Azije, a Feničani veliki prekomorski trgovci i prijevoznici.⁷ Kako se babilonska trgovina odvijala kopnenim saobraćajem, bili su osiguravani samo oni gubici u slučaju putovanja kopnom. Fenički koncept pomorske havarije primitivniji je i bitno se razlikuje od onog reguliranog kasnijim rodskim zakonom, to upućuje na zaključak, da je institut reguliran feničkim pravom prethodio onom grčkom.⁸ Jevreji su bili u stalnim trgovačkim odnosima s Feničanima, posebno sa gradovima Tirom i Sidonom, te su sporove proizašle iz takvih odnosa rješavali pred rabinskim sudovima koji su tim slučajevima primjenjivali feničko pravo, budući da na njega upućuje Talmud i na taj način su rabini na raznim mjestima u Talmud preuzeli pravila iz rimske Fenicije: „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.“⁹

2. Babilon

Babilon je bila zemlja prirodno opskrbljena materijalima za gradnju, pamukom, vunom, svilom, draguljima, kožama, itd., a sve je to pogodovalo izvozu.¹⁰ Isprva su veliki poljoprivredni proizvođači upošljavali svoje robove ili rođake da raznose robu i naprave kratka trgovačka putovanja kao njihovi predstavnici. Ovi zaposlenici nisu bili partneri zaposlenika, već jednostavno njegove sluge, bez ikakvih odgovornosti i bez ikakvog udjela u profitu.¹¹ Kada je, međutim, proizvodnja postala veća nego što je dovoljno da se zadovolje potrebe domaćeg tržišta, postalo je neophodno da proizvođači prošire svoje pogone i traže udaljenija tržišta. Da bi to postigli, bili su primorani da koriste druge načine slanja svoje robe za inostrana

6) C. F. Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange, LTD, Clark, New Jersey, 2009, 7-8.

7) *Ibid.*

8) Nikol Žiha, *Fenus nauticum kao preteča prava osiguranja*, doktorska disertacija, 2012, 26.

9) *Ibid.*

10) C. F. Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange, LTD, Clark, New Jersey, 2009, 5-6.

11) *Ibid.*, 5.

trgovačka središta. Kao posljedica toga, postalo je ustaljeno da proizvođač ili finansijer ima ogromne zalihe robe ili novca na raspolaganju, uz zapošljavanje svojih vlastitih trgovačkih putnika ili posrednika kao što je to već gore opisano, da bi pronašli zamjenu za modernog komercijalnog putnika. Proizvođači su ulazili u poslovne odnose sa Darmathom (vrstom prodavača ili trgovca karavanom), opskrbljujući ga robom (ili novcem) sa kojim je prodavac mogao napraviti trgovačko putovanje.¹² Ovaj je trgovac kao zalog za pozajmicu davao „sebe, svoju porodicu i imovinu, u gradu i državi, na cesti, ili u zalihama.“¹³ Kamata ili bonus koji je plaćao iznosio je polovinu njegovog profita - ako je ugovorena polovina prekoračivala 100 procenata zajma, a ako nije – on je plaćao minimalnu kamatu od 100 procenata na zajam ili 100 procenata samo na zajam kolika god bila njegova dobit ili gubitak, uz refundiranje kapitalne vrijednosti uzajmljene robe.¹⁴ Iznos kamate na bilo koju datu transakciju ostajao je isti bez obzira na dužinu perioda tokom kojeg je trgovac odsutan dok je na trgovačkom putovanju. Ovaj oblik sporazuma je naizgled dobro funkcionisao u mnogim slučajevima, ali je takvim trgovcima stvarao velike teškoće, jer su česte bile nesreće i gubici robe usljed napada pljačkaša i zbog tuđe, a ne svoje, krivice i nemara. Pljačke karavana su se često dešavale, posebno kada su se trgovačka putovanja obavljala unutar manje civiliziranih naroda. Rezultat toga je da su mnogi od ovih trgovaca bili u nemogućnosti da ispune svoj dogovor na vrijeme, i kao posljedica toga, oni i njihove porodice su postali apsolutno vlasništvo njihovih nadzornika, po čijoj odluci su mogli biti zadržani ili prodati kao robovi, ili čak biti ubijeni. Kako je stanje postajalo nepodnošljivo, postepeno je došlo do sljedećeg dogovora: prodavac je davao robu trgovcu koji bi mu zauzvrat uručivao zapečaćen podsjetnik ili listu koja je sadržavala vrijednost robe uz sporazum da su sigurnost i iznos otplate kamate isti kao one unaprijed navedene; ali da bi, u trenutku kada bi bio opljačkan tokom trgovačkog putovanja, zbog tuđeg nemara ili prisilnog pristanka, dajući svečanu izjavu u tu svrhu, trebao biti oslobođen duga (i uzajmljenog iznosa koji je donesen 1750. godine pr.n.e.).¹⁵

12) C. F. Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange, LTD, Clark, New Jersey, 2009, 5-6.

13) Ibid, 6.

14) W. R. Wance, *The Early History of Insurance Law*, u: *Columbia Law Review*, Vol. 8, No. 1, Columbia Law Review Association, Inc., 1908, 5.

15) C. F. Trenerry, *The Origin and Early History of Insurance: Including the Contract of Bottomry*, The Lawbook Exchange, LTD, Clark, New Jersey, 2009, 6.

Navedene odredbe tzv. babilonski ugovor o karavani opisan je čl. 100. do 103. Hamurabijevog zakonika.¹⁶ Pored navedenog, Hamurabijev zakonik svjedoči o postojanju odredbe o zaštiti stranaca u slučaju pljačke u gradu, ali i o međusobnoj obavezi učesnika trgovačkog karavana da nadoknade štetu koja bi nastala u slučaju pljačke. Naime, prema Hammurabiju, grad u kojem bi bilo koji čovjek bio lišen svoje imovine, treba biti pod obavezom da mu nadoknadi gubitak, a ukoliko se radi o smrtnom slučaju, porodica unesrećenog ima pravo da se obešteti iz javne riznice.¹⁷

3. Stara Grčka

Na grčkom otoku Rodosu se u trećem vijeku prije nove ere razvija i produbljuje pomorski zajam koji veoma podsjeća na klasično osiguranje zasnovano na naplati premije. Ovakav vid pomorskog zajma koristili su atinski Grci u šestom vijeku prije nove ere, a nešto kasnije i Rimljani.¹⁸ Naime, rodoski zakon je preuzet u rimsko pravo kao *Lex Rhodia de iactu* još u doba republike i nazvan je tako, jer prvi utvrđuje pravila o tzv. zajedničkoj havariji po slijedećem: ako za vrijeme prijevoza dođe do žrtvovanja dijela tereta radi spasavanja broda i ostalog tereta (*iactus mercium navis levandae gratia*), nastalu štetu srazmjerno snose vlasnik broda i vlasnici spašene robe.¹⁹

Pomorski zajam u staroj Grčkoj nazivao se *nautikòn dáneion* i predstavljao je kapital koji se stavljao na raspolaganje trgovcu radi pomorskog pothvata i vraćao uz kamate samo u slučaju sretnog povratka broda i robe u luku.²⁰ Atinski zakonodavac Olon koji je živio od 640. do 588. godine pre nove ere objedinjuje pripadnike istog filozofskog ili političkog ubjedenja u društva zvana heterije kao nosioce uzajamnog osiguranja od potencijalne nesreće jednako vjerovatne za svakog pojedinca. Pomorski zajam se davao uz klauzulu *salva nave*, odnosno da vjerovnik ima pravo potraživati kapi-

16) Nikol Žiha, *Fenus nauticum kao preteča prava osiguranja*, doktorska disertacija, 2012, 12.

17) W. R. Wance, *The Early History of Insurance Law*, u: *Columbia Law Review*, Vol. 8, No. 1, Columbia Law Review Association, Inc., 1908, 5.

18) A. Schug, *Der Versicherungsgedanke und seine historischen Grundlagen (Beiträge zu Grundfragen des Rechts)*, V & R Unipress GmbH, 2011, 198.

19) D.14,2,1. *Paulus libro secundo sententiarum: Lege Rhodia cavetur, ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus iest, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est.*

20) Nikol Žiha, *Fenus nauticum kao preteča prava osiguranja*, doktorska disertacija, 2012, 2.

tal samo ako brod sretno stigne u određenu luku.²¹ Pored pomorskog zajma kao preteče odštetnog osiguranja, u antičkoj Grčkoj su još u 3. stoljeću stare ere postojale preteče kategorije neodštetnog osiguranja. To su bila društva poznata kao *Eratoi* i *Thiasoi*. Po svojoj prirodi navedena društva su bila religijska i ritualna, ali jedna od njihovih osnovnih funkcija je bila snošenje troškova sahrane za vlastite članove, kao određen vid osiguranja u slučaju smrti. Navedena društva mogu se smatrati pretečom modernih osiguravajućih društava, naravno sa neuporedivo manjim djelovanjem, jer ispunjavaju sljedeće četiri karakteristike: imaju neovisnost, jasne materijalne interese, preuzimaju rizik i postižu cilj zbog kojeg su osnovana.²²

4. Stari Rim

Društva slična grčkim (*Eratoi* i *Thiasoi*) postojala su i u starom Rimu, pod nazivom *Collegia*. Njihova uspostava, po legendi, pripisuje se kralju Numi Pompiliju²³. Ona su spadala u kategoriju neodštetnih osiguranja, nudeći i pružajući pomoć bolesnim i starijim članovima, te snoseći troškove pokopa umrlih. U Lanuviumu, rimskom gradu udaljenom 15 kilometara od Rima pronađen je mramor sa natpisom koji sadrži dijelove ustava i propisa koji se odnose na *Collegie* u vrijeme rimskog cara Hadriana²⁴: „1. Udruženje (*collegium*) utemeljeno na osnovu uredbi rimskog senata i naroda, u čast *Diane* i *Antinousa*, odobreno dekretom ima privilegiju održavanja sastanaka i zajedničkog djelovanja. Svako ko želi plaćati mjesečnu pretplatu za pogrebne obrede može pristupiti sastanku, ali ne više od jednom mjesečno i to samo u svrhu doprinosa za sahranu mrtvih. 3. Vi koji želite postati novi članovi ovog udruženja prvo pročitajte zakone pažljivo, kako ne bi poslije žalili ili ostavili predmet spora svojim nasljednicima. 4. Svako ko želi biti član udruženja ima obavezu platiti članarinu u iznosu od sto sestercija, dati amforu dobrog vina i platiti mjesečnu članarinu u naturi, 5 magaraca. 5. Onaj ko izostane u plaćanju članarine nekoliko uzastopnih

21) Ibid, 25.

22) A. Schug, *Der Versicherungsgedanke und seine historischen Grundlagen (Beiträge zu Grundfragen des Rechts)*, V & R Unipress GmbH, 2011, 201.

23) Prema predanju, Numa Pompilije (*Numa Pompilius*) je bio drugi kralj Rima, poslije Romula. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 147.

24) Hadrijan (24. I. 76. – 10. VII. 138. god. n. e.), vladao je od 10. VIII. 117. do 10. VII. 138. god. n. e. Po rođenju se zvao *Publius Aelius Hadrianus*, a kao princeps *Caesar Publius Aelius Traianus Hadrianus Augustus*. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 1648.

mjeseci, a zadesi ga sudbina čovječanstva, društvo neće platiti troškove pogreba, iako je sastavio oporuku. 6. Riješeno je da će nakon smrti bilo kojeg člana udruženja koji je isplaćivao svoje obaveze, za njega iz riznice biti izdvojeno 300 sestercija: od čega će 50 sestercija biti izdvojeno za spaljivanje tijela. Pogrebna povorka ide pješice. 7. Riješeno je da pogrebne obrede neće imati onaj koji na bilo koji način i iz bilo kojeg razloga izazove svoju smrt. 8. Riješeno je da, svaki član udruženja može slobodno, kada želi, doprinijeti amforu dobrog vina.²⁵ Rimski kolegiji nisu bili prihvaćeni od strane careva, ali ipak su nastavili postojati sa ograničenim funkcijama i utjecajem.²⁶

Pored kolegija, kao neodštetne kategorije osiguranja, rimljani su poznavali institut *fenus nauticum*. Pomorski zajam (*fenus nauticum*) spada u kategoriju preteče odštetnog osiguranja i predstavljao je specifičan oblik zajma kao pravnog posla pod suspenzivnim uslovom, koji je visokom kamatnom stopom (kod Justinijana 12%) imao faktičku ulogu osiguranja pomorskog poduhvata. Sam ugovor o pomorskom prevozu zaključivan je u obliku *locatio conductio rei* i *operis*, a pretor je odobrio korištenje i tzv. *receptum nautarum*.²⁷ Kao pomorski zajam smatrao se novac koji se prevozi preko mora, jer ako se potroši na istom mjestu, npr. u luci, to nije pomorski zajam.²⁸ Kod pomorskog zajma rizik počinje da pada na vjerovnika od momenta kada je ugovoreno da počne plovidbu.²⁹ Za pomorski zajam, zbog rizika koji pada na povjerioca, mogle su se, za vrijeme dok brod plovi, primiti neograničeno visoke kamate- *usuras infinitas*.³⁰

Rimski kroničar Svetonije donosi svjedočanstvo kako je imperator

25) W. R. Wance, The Early History of Insurance Law, u: *Columbia Law Review*, Vol. 8, No. 1, Columbia Law Review Association, Inc., 1908, 4.

26) *Ibid.*

27) Dž. Drino, *Istorija pravnih institucija*, B. Gradiška 2014., 102-103.

28) D. 22,2,1 *Modestinus libro decimo pandectarum Traiecticia ea pecunia est quae trans mare vehitur: certum si eodem loci consumatur, non erit traiecticia*. Vidi u: A. Romac, *Izvori rimskog prava*, Informator, Zagreb, 1973, 390-391.

29) D. 22,2,3 *Modestinus libro quarto regularum in nautica pecunia ex eo die periculum spectat creditorem, ex quo navem navigare conveniat*. Vidi u: A. Romac, *Izvori rimskog prava*, Informator, Zagreb, 1973, 390-391.

30) *Pauli Sententiae*, 2.14.3. *Traiecticia pecunia propter periculum creditoris, quamdiu navigat navis, infinitas usuras recipere potest*.

Klaudije³¹, kako bi podstakao uvoz kukuruza, preuzeo rizik od gubitaka koji bi mogli zadesiti trgovce na moru: “*Namt et negotiatoribus certa lucrera proposuit, suscepto in se damno, si cui quid per tempestates accidisset, et naves mercatura causa, fabricantibus magna commoda constituit.*”³²

Klaudije je imao i izraženu želju da se poveća količina obradive i plodne zemlje u Italiji,³³ pa je država na sebe preuzimala i osiguranje brodova trgovaca i prevoznika žita i druge hrane koji bi bili voljni da rizikuju putovanje Sredozemnim morem van sezone. Date su i posebne privilegije ovim mornarima, povučeni su i porezi koje je Kaligula uveo na hranu, a smanjivani su porezi na zajednice koje su patile od suše, gladi ili drugih nepogoda.³⁴

Poznati rimski pravnik i govornik Ciceron, u pismu *Caniniusu Sallustu*, prokvestoru, navodi kako smatra da osiguranje treba postojati u bilo kojem slučaju transporta javnih dobara (posebno novca) iz antičkog grada Loadicea, navodeći kako bi obje strane trebale biti zaštićene od rizika transporta: “*Laodicea me ipredcs accepturum arbitror omntis pecunice publics, ut et itih i et populo cautufl sit sine vecturce periculo.*”³⁵ Ipak, prema Plutarhu, Ciceronov prijedlog nije mogao biti u široj upotrebi, a kao primjer na-

31) Klaudije (živio od 1. VIII. 10. p. n. e. – 13. X. 54. god. n. e.) je vladao od 24. I. 41. do 13. X. 54. god. n. e. Po rođenju se zvao *Tiberius Claudius Drusus*, od 4. god. n. e. *Tiberius Claudius Nero Germanicus*, da bi dolaskom na čelno mjesto Rimske Države nosio ime *Tiberius Claudius Caesar Augustus Germanicus*. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 1459.

32) Suetonius, lib. 5, c. 18.

33) Ovo je trebalo biti učinjeno isušivanjem Fucinskog jezera (kojim bi se riješilo i pitanje močvarnog područja), ali je posao u dva navrata (ukupno je trajao 11 godina i na njemu je radilo 30 000 ljudi) bio trajavo i loše rađen, i puni rezultati su izostali. August i pored upornih molbi lokalnog stanovništva nije htio započeti ovaj mega projekt. Isušivanje jezera su pokušali i Trajan i Hadrijan, te u srednjem vijeku svetorimski car Fridrih II., i tek je u XIX. st. to konačno učinjeno. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 1480.

34) Djelovanje u ovom pravcu klaudijevske administracije, kao i postupanje tiberijanskog režima sa područjima zapadnog dijela Male Azije koje je pogodio težak zemljotres pokazuju da je Rimska državni vrh u vrijeme ranog principata imao izražen osjećaj o solidarnosti i potrebu za pomoći, i da je bio spreman da djeluje u okviru općih interesa. Jednostavno rečeno, rimsko društvo se zasnivalo i na prisutnim i održanim javnim vezama koje su pojedincima i zajednicama garantirale stabilnost i ispomoc u slučaju potrebe. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 1480.

35) Cicero, *Epist. ad Fam.*, lib. II, Epist. 17.

vodi dosjetljivost Katona Mlađeg³⁶ koji je koristio posebnu tehniku kako bi spriječio gubitke na moru prilikom prevoza javnog/državnog novca iz Kipra u Rim. Novac je stavljan u veći broj malih bačvi koje su dugim konopcima bile povezane za pluta- na taj način pošiljke su sa vrlo malo gubitaka stizale u Rim.³⁷

Livije navodi slučajeve iz prakse, u kojima rimska republika obeštećuje za gubitke one koji se bave prevozom vojnih zaliha, pod uvjetom da su gubici nastali usljed napada neprijatelja ili nesreća na moru: “*ut quae in naves imposuissent ab hostiurm tempestatisve vi publico periculo essent.*”³⁸ To je nesumnjivo vrsta osiguranja, ali u ograničenom smislu. U drugom odlomku Livije navodi detaljan opis prevara koje je počinio *Postumius*³⁹ tokom II Panskog rata, lažno navodeći da su njegovi brodovi koji su učestvovali u javnoj službi uništeni. *Postumius* je, prema zapisima, vraćao sa puta olupine koje su namjerno uništene, kako bi naplatio odštetu koju je vlada garantovala.⁴⁰

5. Dalji razvoj prava osiguranja

Raspadom rimskog carstva u 5. stoljeću, nastupanjem ranog srednjeg vijeka praksa osiguranja se gubi i do 11. stoljeća nema tragova organizovanog osiguranja. Tek pod utjecajem srednjovjekovnog *lex mercatoria* kao međunarodnog trgovačkog prava pojavljuju se svojevrsne zajednice rizika, u smislu osiguranja koji svojim članovima obezbjeđuju naknadu štete.⁴¹ Širenjem trgovine i razmjene dobara u srednjem vijeku, a posebno na i oko Mediterana, pojavila se potreba za aerodinamičnijim, svrhovitijim

36) Posebno mjesto među tradicionalistima, koji su isticali vrijednosti i norme starog republikanskog sustava (naravno sa dominacijom nobiliteta) zauzimao je Marko Porcije Katon Mlađi (kasnije u historiografiji prozvan Utički. Marcus Porcius Cato Uticensis). On je rođen 95. god. p. n. e., još od najranije mladosti Katon Mlađi se isticao nizom vrlina i sposobnosti. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 582.

37) W. R. Wance, *The Early History of Insurance Law*, u: *Columbia Law Review*, Vol. 8, No. 1, Columbia Law Review Association, Inc., 1908, 2.

38) Livy, lib. 23, c. 49. “*Ut quae in naves imposuissent ab hostiurmtempestatisve vi publico periculo essent.*”

39) Aulus Postumius Albinus; konzul za 151. god. p. n. e. Vidi: Mesihović, *Edicija XII stoljeća rimskog svijeta*, Filozofski fakultet Univerziteta u Sarajevu, 2013, 35.

40) Livy, lib. 25, c. 3.

41) J. P. Van Niekerk, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Juta&Co, LTD, 1998, 179.

mehanizmom za prijenos rizika u trgovini od jedne osobe do druge. Ova potreba nije zadovoljena neposrednim stvaranjem novog oblika ugovora, već postepenom adaptacijom postojećih oblika ugovora, od kojih je najvažniji bio pomorski zajam. Osiguranje se u početku još uvijek ne izdvaja jasno iz pomorskog zajma, ali kada je katolička crkva 1230. godine počela da zabranjuje naplaćivanje zelenaških kamata na pomorski zajam, osiguranje postaje samostalni institut.⁴²

42) J. P. Van Niekerk, *The Development of the Principles of Insurance Law in the Netherlands from 1500 to 1800*, Juta&Co, LTD, 1998, 179.

ZAKLJUČAK

Iako starom svijetu nije bio poznat ugovor o osiguranju u današnjoj formi, bili su korišteni mehanizmi prijenosa rizika koji u primitivnom smislu ispunjavaju komercijalnu funkciju određenih oblika osiguranja. Grčki *Lex Rhodia de iactu* ima posebnu važnost jer prvi utvrđuje pravila o tzv. zajedničkoj havariji i predviđa da nastalu štetu koja se desila zbog izbacivanja robe radi olakšavanja broda snose svi, jer je to učinjeno u zajedničkom interesu. Rimljani ne samo da su bili upoznati sa principima kao što je apsolutni gubitak/oštećenje koji je uključivao podjelu i širenje rizika u određenim situacijama i uslovima, već su također koristili ugovorne odredbe prijenosa rizika kod običnih ugovora o zajmu, prodaji, transportu i razmjeni, da bi prenijeli rizik gubitka ili oštećenja dobara od jedne stranke do druge. Najistaknutiji primjer ovog zadnjeg bio je pomorski zajam (*fenus nauticum*), novčani zajam u vezi sa pomorskim trgovačkim poduhvatom. Zajam je omogućavao zajmoprimcu da opremi svoj brod ili da stekne sredstva sa kojima je namjeravao trgovati. U smislu zajma, zajmodavac je preuzimao rizik sigurnosti tog poduhvata zbog odredbe da je zajam, zajedno sa kamatom na taj zajam, otplativ samo po sigurnom dospijeću broda ili dotičnih dobara na dogovoreno odredište. Kamata koja se naplaćivala na pomorski zajam tada je bila viša nego inače, jer je uključivala premiju koja je predstavljala kompenzaciju za zajmodavca u slučaju rizika koji je na sebe preuzimao, da bi povratio svoj kapital i utvrđenu kamatu. Ugovor o osiguranju u svojoj modernoj formi (gdje je prijenos rizika osnovni predmet ugovora i nije povezan sa, niti zavisi od drugog ugovora kao što je taj o zajmu) bio je nepoznat u Rimskom pravu. Naime, niti jedan od antičkih preteča ugovora nije imao osiguranje kao osnovnu svrhu, već mu je kauza bila neka druga (npr. zajam, ortaštvo), a podredno se vršila funkcija pokrivanja rizika. Isto tako nedostajao je osiguratelj kao treća osoba koja ne bi sklapala glavni ugovor, već samo osiguravala poduhvat. Važno je napraviti razliku između kategorija odštetnog i neodštetnog osiguranja. Udruge su u antičkim društvima svakako služile raspodjeli rizika, ali radi se o potpuno drugoj vrsti osiguranja tzv. neodštetnog i one su bile preteče današnjeg životnog osiguranja. Životno osiguranje je druga kategorija i ne spada u odštetna osiguranja kojem pripada *fenus nauticum* kao preteča. Osiguranje danas kao i na svojim počecima u antici zadovoljava upravo potrebu čovjeka da se osjeća sigurno u različitim sferama života. Od skromnih po-

četaka i preteče u pomorskom prijevozu roba, kao mediteranska pomorska tradicija Fenikije, Helade, Rima, postepeno se uobličava u institut zaštite prometa, da bi tek sa srednjovjekovnim *Lex mercatoria* dobio definitivno uobličenje zasebnog instituta, kasnije grane prava osiguranja.

THE PRECURSOR TO INSURANCE LAW IN ANTIQUITY

ABSTRACT

The practice of insurance that it is still necessary for the safe conduct of trade and is an integral part of various modern legal affairs, was in some form known to the ancient trading nations: the Phoenicians, Romans and Greeks. Works of Livy, Suetonius, and Cicero's letters confirm that insurance was used, although insurance from the risk was not very developed and widespread. Livius states that the contractors-traders carrying goods for the military troops in Spain had a guarantee that the costs in the event of loss and sea hazards will be borne by the government. In the second paragraph Livius gives the detailed description of the fraud committed by Postumius during the Second Punic War, who falsely alleged that his ships that participated in the public service had been destroyed. Postumius, according to records, returned from a journey wrecks that were deliberately destroyed, in order to collect compensation guaranteed by the government. Suetonius, describing the life of Claudius points out that the emperor, in order to encourage imports of corn, took the risk of losses that might happen to traders at sea. Malynes concludes that Claudius gave the "most convincing insurance". Cicero in a letter to Caninius Salluste, the proquestor, said he believes that the insurance should exist in any case of transport of public goods (especially money) from the ancient city of Loadicea, saying that both sides should be protected from the risk of transport. From the above presented facts, it is evident that transactions closely related to the insurance existed in the ancient world, and that the above writers provide evidences that the concept was known if anything, for commercial purposes and trade.

Keywords: insurance, insurance law, antiquity, history, sources, precursor.