

# POMORSKO OSIGURANJE U SREDNJOVJEKOVNIM DALMATINSKIM KOMUNAMA

UDK: 347.79:368.23(497.5

Dalmacija)

Izvorni naučni rad

DOI 10.51558/2712-1178.2023.9.2.6

**Dr. sc. Mirela Šarac, redovita profesorica u trajnom zvanju**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

e-mail: mirela.sarac@pravst.hr

**Dr. sc. Vilma Pezelj, redovita profesorica**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

e-mail: vilma.pezelj@pravst.hr

**Dr. sc. Andrija Crnković, viši predavač**

Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu

e-mail: andrija.crnkovic@pravst.hr

## SAŽETAK

*U članku se razmatra pitanje pomorskog osiguranja u dalmatinskom srednjovjekovnom statutarom pravu, s težištem na raščlambu pravnih pravila koja sadrži dubrovački Ordo super assecuratoribus iz 1568. godine. Ekspanzivan rast trgovačke i pomorske djelatnosti, koji je praćen razvitkom nove bankarske prakse, doveo je do potrebe uvođenja suvremenijeg i elastičnijeg instituta pomorskog osiguranja umjesto instituta zajedničke havarije, koji je bio izložen brojnim zloupotrebama. U članku se podrobnije razmatraju neka specifična rješenja koja se odnose na osiguranje robe i broda, različite premije osiguranja, vozarinu, ugovorne formule, te maksimalnu visinu premije osiguranja koju je propisivao Odbor predviđen ovim zakonom. U centralnom dijelu rada donosimo usporednopravni prikaz naznačene problematike pomorskog osiguranja u statutima srednjovjekovnih dalmatinskih komuna.*

**Ključne riječi:** pomorsko osiguranje, Ordo super assecuratoribus, dalmatinsko srednjovjekovno statutarom pravo

## 1. Uvod

Jedan od temeljnih instituta pomorskog prava – pomorsko osiguranje - u pravnim sustavima srednjovjekovnih dalmatinskih komuna reguliran je najčešće putem instituta zajedničke havarije. Budući da je pomorska plovidba izložena mnogobrojnim opasnostima i rizicima, trebalo je sudionike pomorskog pothvata, kako članove posade i sam brod, tako i trgovce i vlasnike kapitala koji su ulagali svoja sredstva u pomorsku trgovinu, što bolje zaštititi od eventualne štete i gubitaka. Osim toga, pomorsko osiguranje bilo je izvor velike zarade i profita zbog čega su mu bogati trgovci i pomorci posvećivali veliku pozornost. Kapital koji su ulagali u pomorsko osiguranje ubrzo je počeo donositi veliku rentu i visoke premije. Sve do 16. stoljeća iznimno važna materija pomorskog osiguranja nije bila sistemski regulirana, čak ni u Dubrovačkoj Republici koja je samostalno regulirala pomorskopravne odnose. Nakon donošenja Statuta 1272. godine,<sup>1</sup> u kojem su preuzeti i ozakonjeni do tada važeći pomorski običaji, VII knjiga Statuta, inače jedna od najopsežnijih statutarnih knjiga, posvećena je isključivo reguliranju odnosa u pomorstvu, i ostala je sve do propasti Dubrovačke Republike temeljnim izvorom pomorskopравnih propisa. Velika važnost pomorstva, pomorske trgovine, brodogradnje i pomorske privrede očituje se u svim odredbama VII knjige Dubrovačkog statuta, a posebice u onima koje se odnose na institut pomorskog zajma, pomorska trgovačka udruženja, te ustanovu zajedničke havarije. Te propise karakterizira originalnost, jednostavnost i izvornost jer su davali rješenja za specifične odnose dubrovačkih građana. Statut iz 1272. godine ne spominje posebno ustanovu pomorskog osiguranja jer je u tom razdoblju materija pomorskog osiguranja reglementirana putem osnovnih načela instituta zajedničke havarije, čije će zloupotrebe postupno dovesti do sužavanja njenog opsega i razvitka posebnog ugovora o pomorskom osiguranju.

---

1 Bogišić, B., Jireček, K., *Liber statutorum civitatis Ragusii*, Zagrabie MCMIV, usp. Statut grada Dubrovnika 1272. (prev. Križman, M., Kolanović, J., uvod napisao Cvitanić, A.), Historijski arhiv Dubrovnik, Dubrovnik 1990; usp. Statut grada Dubrovnika (priredili i preveli: Šoljić, A., Šundrica, Z., Veselić, I., uvodnu studiju napisala Lonza, N.), Državni arhiv Dubrovnik, Dubrovnik 2002. (u daljnjem tekstu Dubrovački statut)

## 2. Pomorsko osiguranje u Dubrovniku i u dalmatinskim komunama do 16. stoljeća

Pitanja i problemi vezani uz pomorsko osiguranje rješavani su do 16. stoljeća putem instituta zajedničke havarije.<sup>2</sup> Gotovo svi statuti dalmatinskih komuna sadrže propise ili spominju institut zajedničke havarije, bilo izrijekom, kao što to čine Splitski,<sup>3</sup> Dubrovački,<sup>4</sup> Zadarski,<sup>5</sup>

2 Opširnije o podrijetlu instituta pomorske havarije i o havariji u dalmatinskom statutarnom pravu vidi: Kostrenčić, M., *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkoga društva u Zagrebu, br. 5-6, Zagreb 1915, 315; Brajković, V., *Étude historique sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave*, Marseille 1933, 190; Cvitanić, A., *Naše srednjovjekovno pomorsko pravo*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. XVI, Split 1979, 224-226; Margetić, L., *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, Rad HAZU 465, knj. XXXII, Zagreb 1993, 88; isti, *Srednjovjekovno hrvatsko pravo. Obvezno pravo*, Zagreb/Rijeka 1997, 262; isti, *Srednjovjekovno hrvatsko pravo - stvarna prava*, Zagreb/Rijeka/Čakovec 1983, 1; Pezelj, V., *Pomorske havarije u dalmatinskom statutarnom pravu*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 43(2006), br. 1(81), 83. (Pezelj, V., Šarac, M., *Ogledi iz rimskog i dalmatinskog statutarnog pomorskog prava*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split 2019, 191.); Šarac, M., *Havarija (avarea) po Dubrovačkom statutu iz godine 1272*, *Mostariensia*, br. 13-14, 2000-2001, 55; Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. Ius maritimum civitatis Ragusii. Knjiga druga - Liber secundus Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno-zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Rei publicae Ragusinae*, Split (Književni krug), 2005, 194; Bolanča, D., Pezelj, V., Amižić Jelovčić, P., *General Average - An ancient Institution of Maritime Law*, *Ius Romanum*, 2 (2017), 1.; Grabovac, I., Ignjatović, M., *General Average - An Ancient Institution of Maritime Law at the Beginning of the Third Millennium*, Zbornik radova 3. međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe, Split, 8-9. travnja 2021., 99.

3 Splitski statut, knj. VI, gl. 62, 67. predviđa kontribuciju u slučaju izbacivanja tereta zbog pličine ili nekog drugog opasnog mjesta. Vidi: Hanel, J., *Statuta et leges civitatis Spalati*, Zagreb 1878; usp. Statut grada Splita, III. izd. (priredio Cvitanić, A.), Split 1998; *Statut grada Splita*, rukopisi i tiskana izdanja, katalog izložbe o sedamstotoj obljetnici 1312-2012, Književni krug, (priredili Duplančić, A., Jozić, B., Radić, Ž.), Split 2012.; Detaljnije: Pezelj, V., *Neka pitanja pomorskog prava u srednjovjekovnom Splitu*, u: Cambi, N., Duplančić, A., (ur.), *Zbornik radova s međunarodnog znanstvenog skupa održanog u Splitu 26. i 27. rujna 2016, Pomorski Split do početka XX. stoljeća*, Biblioteka Knjiga Mediterana 108, Književni krug Split 2019., 119.

4 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 7, 28, 32-33, 36; knj. VIII, gl. 64.

5 Zadarski statut, knj. IV, gl. 38. predviđa pomorski *iactus* slučaju kada je brod trebalo rasteretiti zbog opasnosti od nasukavanja u plićem moru ili

Hvarski,<sup>6</sup> Skradinski<sup>7</sup>, Rapski<sup>8</sup> i Kotorski<sup>9</sup> statut, bilo preuzimanjem pomorskih običaja putem kojih su stoljećima regulirani odnosi u pomorstvu i putem kojih se pomorsko pravo razvijalo.<sup>10</sup> Dubrovački statut regulira problematiku zajedničke havarije u glavama 7, 28, 31 – 33. i 56. VII. knjige, i u glavi 64. knjige VIII. Zajedničkom havarijom obuhvaćene su štete (neposredne i posredne) do kojih je moglo doći na brodu ili brodskoj opre-

---

na nekom drugom mjestu. Vidi: *Statuta Iadertina- Zadarski statut sa svim reformacijama odnosno novim uredbama donesenima do godine 1563*, (preveli Kolanović, J., Križman, M.), Zadar/Zagreb 1997; Margetić, L. *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava u Dalmaciji*, 89.

- 6 Hvarski statut, knj. V, gl. 2, 11. regulira pitanje pomorskog *iactusa* do kojeg je došlo uslijed vremenskih nepogoda na sličan način kao i Dubrovački statut; vidi: Hvarski statut, (uvodna studija Kasandrić, I.; priredio i preveo Cvitanić, A.), Split 1991; Cvitanić, A., *Pomorsko pravo u srednjovjekovnom Hvarskom statutu* u: Iz dalmatinske pravne povijesti, Split 2002, 478; Brajković, V., nav. dj., 190.
- 7 Skradinski statut, pogl. 17. Vidi: Birin, A., Statut grada Skradina, MH Skradin, Zagreb/Skradin 2002., Usp. Pezelj, V., Šarić, I., *Pomorskopravne odredbe srednjovjekovnog Skradinskog statuta* u: Zbornik radova druge međunarodne znanstvene konferencije pomorskog prava Suvremeni izazovi pomorske plovidbe – „Modern challenges of marine navigation“, Split, Hrvatska, 27 – 28. rujna 2018., 263 (Pezelj, V., Šarac, M., *Ogledi iz rimskog i dalmatinskog statutarog pomorskog prava*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split 2019, 215.)
- 8 Rapski statut, knj. III, gl. 26. sadrži sličnu odredbu kao i Dubrovački statut i propisuje da će se kontribucija iz zajednice broda izvršiti uz izuzimanje trećine vrijednosti broda ako je došlo do pomorskog *iactusa* uzrokovanog olujnim nevremenom. Vidi: Margetić, L., Strčić, P., *Statut rapske komune iz 14. st.*, Rab/Rijeka 2004.; Detaljnije: Bartulović, Ž., *Neka pitanja pomorskog prava u Rapskom statutu*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 20 (1999), 1; 129.
- 9 Kotorski statut, cap. 395. Vidi: *Statuta et leges civitatis Cathari, Venetiis*, 1637; usp. Statut grada Kotora, knjiga I i III, Državni arhiv Crne Gore, (ur. Antović, J.), Kotor 2009.
- 10 Cvitanić, A. Statut grada Splita, 224. navodi da se propisi Splitskog statuta izrijekom pozivaju na pomorskopravne običaje kod reguliranja zajedničke havarije. O ulozi i važnosti običaja i običajnog prava u reguliranju pomorsko-pravnih odnosa u Dubrovniku vidi: Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. Knjiga druga – Liber secundus* Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno-zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. *Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Rei publicae Ragusinae*, 203-209; isti, *Običajno pravo i samouprave u bivšoj Dubrovačkoj Republici i njihovo izučavanje*, zbornik *Običajno pravo i samouprave na Balkanu i u susjednim zemljama*, Posebna izdanja Balkanološkog instituta SANU, knj. I, Beograd 1974, 94.

mi<sup>11</sup> uslijed oluje ili drugih vremenskih neprilika, napada gusara,<sup>12</sup> štete uzrokovane represalijama,<sup>13</sup> kao i razne naknade i daće koje su morale biti isplaćene tijekom plovidbenog pothvata (najpoznatije su bile strina<sup>14</sup> i pedokia<sup>15</sup>). Ako je šteta nastupila na nekom dijelu broda ili brodske opreme, npr. kormilu, čamcu, sidru, jarbolu, itd., nadoknađivana je iz zajedničke imovine broda.<sup>16</sup> Budući da je brod uvijek bio izložen većem riziku,

- 11 Za razliku od propisa koje sadrži *Nomos Rhodion Nautikos*, Dubrovački statut predviđa da se i šteta na brodskoj opremi obuhvaća zajedničkom havarijom. Usp. *Nomos Rhodion Nauticos*, II, 16; III, 36. (navedeno prema: Ashburner, W., *The Rhodian Sea-law*, Oxford 1909, str. LX; Pardessus, J. M., *Collecti-ones des lois maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*, I, Paris 1928, 236; Horvat, M., *Iz historije sudara, brodoloma, spašavanja i pomaganja*, poseban otisak iz Zbornika za pomorsko pravo, tom 6, Zagreb 1967, 7.
- 12 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 64; usp. Korčulanski statut, gl. XV-XVI, Splitski statut, knj. IV, gl. 97-98; Hvarski statut, knj. V, gl. 2; Krčki statut, knj. III, gl. 76; Skradinski statut, cap. 24. Opširnije vidi: Margetić, L., *Osnove srednjovjekovnog obveznog prava*, 95; isti, *Hrvatsko srednjovjekovno pravo - obvezno pravo*, 262; Carić, A., *Krivična djela u vezi s morem u Korčulanskom statutu iz 1214*, Zbornik radova sa znanstvenog skupa Statut grada i otoka Korčule iz 1214, (ur. Šeparović, Z.), Zagreb/Samobor 1989, 121.
- 13 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 31- 33. propisuje da se šteta koju bi pretrpjeli članovi posade, putnici, trgovci i općenito dubrovački građani zbog represalija, trebala nadoknaditi iz zajednice broda, izuzev ako je šteta pretrpljena zbog osobnog duga, ili je osoba svojevolarno napustila brod i izašla na kopno. usp. Kotorski statut, cap. 395; Hvarski statut, knj. V, gl. 6; Opširnije vidi: Danilović, J., *Represalije u dubrovačkom pravu XII i XIII veka*, Zbornik Pravnog fakulteta u Novom Sadu, br. 6, Novi Sad 1972, 275-295; Cvitanić, A., *Represalije u dalmatinskom statutarnom pravu u: Iz dalmatinske pravne povijesti*, Split 2002, 715-722; Dabinović, A., *Bratimljenje kao izvor za podjelu pomorske štete (avarije)*, Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, br. XI/1963, 29; Brajković, V., *Razvoj pomorskog prava na našoj obali*, Pomorski zbornik I, Zagreb MCMLXII, 441.
- 14 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 56 propisuje da sve ono što je većina osoba dala ili platila naoružanom, bilo prijateljskom bilo neprijateljskom brodu, mora biti obuhvaćeno zajedničkom havarijom i nadoknađeno iz zajednice broda (*communitasnavis*). Usp. Hvarski statut, knj. II, gl. 10.
- 15 Ako je zbog sigurnosti navigavanja bilo nužno platiti usluge pilotaže, ta je naknada također ulazila u zajedničku havariju, kao što predviđa Dubrovački statut, knj. VII, gl.56.
- 16 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 7: *De dampnisqueeveniuntnavibus narboris-etantendis: (1) Si aliquoddampnumalieni navi vellignoadvenerit, quod Deusadvertat, de arboribus, velis, ancoris, temonibus, barca, vel de quolibetalio credo, restitucio dampni fiat de comunihaberenavis, eteciam de ipsanave, appreciandodietamnavim-*

trebalo je umanjiti njegovu vrijednost za jednu trećinu.<sup>17</sup> Osim toga, uzimana je u obzir činjenica da se spašena roba mogla iskoristiti, dok su ostaci broda nakon brodoloma bili beskorisni.<sup>18</sup> Šteta zbog uništene, odnosno oštećene brodske opreme, nadoknađivana je iz njene vrijednosti.<sup>19</sup> Dubrovački statut normira kako zasebnu, tako i zajedničku havariju,<sup>20</sup> ne ograničavajući se na taksativno nabranje slučajeva koji su njima obuhvaćeni.<sup>21</sup> Ako je šteta nastupila uslijed pomorskog jaktusa, tj. došlo je do posredne štete, ili uslijed napada gusara, nadoknađivana je iz zajedničke imovine broda i vrijednosti broda (uz umanjnje vrijednosti broda za trećinu). Uvijek se tražila suglasnost nokjera i većine osoba na brodu jer je u zajednicu broda ulazila sva roba, uključujući i mornarski parasp-

---

*vellignum, etprohiciendoipsamtercium minus. (2) Sed si ipsares de supradictis, de quadampnumhabitumfuerit, repararipoterdcenter, tanta fiat restituciodampni, quantavidebi turesipsa minus valere. (3) Si veroadveniretquodnavis per fortunamtem porisallebaretur, veldampnumaliquo dhaberet per cursarios, totumdam pnunmdebeat per vaream de habereinventoi nipsanave, eteciam de ipsa naveappreciandoeamtercius minus. (O štetama koje nastanu na brodskim jarbolima i lantinama: Ako bi brod pretrpio štetu, ne dao bog, na jarbolima, lantinama, jedrima, sidrima, kormilima, čamcu ili na bilo kojem drugom predmetu opreme, šteta treba da se nadoknadi iz zajedničke imovine broda i od samog broda, procijenivši rečeni brod i snizivši mu vrijednost za trećinu. Ali ako bi se onaj gore spomenuti predmet koji je pretrpio štetu mogao na zadovoljavajući način popraviti, naknada štete treba da bude onolika koliko taj predmet manje vrijedi. Ako bi se pak desilo da se brod, usljed vremenskih nepogoda, bude morao rasteretiti bacanjem stvari u more, ili bi pretrpio koju štetu od gusara, čitava šteta treba da se nadoknadi putem havarije iz dobara koja se nađu na brodu i od istog broda, snizujući mu vrijednost za trećinu.)* prijevod: Šundrica, Z., *Dubrovačko pomorsko pravo. Prijevod sedme knjige Dubrovačkog statuta (Uz 700. obljetnicu njegove kodifikacije 1272. – 1972.)*, Dubrovnik 1972, 23.

17 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 7, 2, 3

18 Na taj je način vlasnicima brodova osiguravana povlastica kod procjenjivanja sudjelovanja u kontribuciji. Opširnije vidi: Brajković, V., *Étude historiques sur le Droit Maritime Privé du Littoral Yougoslave*, 191.

19 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 2

20 O zasebnoj havariji radi se ako je do štete došlo uslijed slučaja, a o zajedničkoj, ako je šteta nastupila posredno, tj. posada broda namjerno je izbacila dio tereta ili cjelokupni teret sa broda u svrhu spašavanja broda ili preostalog tereta. Opširnije vidi: Kostrenčić, M., *Pomorsko pravo u statutima primorskih naših gradova i otoka*, Mjesečnik Pravničkoga društva u Zagrebu, br. 11, Zagreb 1914, 967.

21 Brajković, V., nav. dj., 190.

dium.<sup>22</sup> Zanimljivo je da je dubrovačko pravo proširilo institut zajedničke havarije i na brodove koji su radi veće sigurnosti plovili u tzv. „conservi“, tako što su svi brodovi u konvoju sudjelovali u zajedničkoj havariji u svrhu naknade štete do koje bi došlo uslijed napada gusara na bilo kojem brodu ili prevoženoj robi u konvoju. Podrazumijeva se da je vrijednost brodova umanjivana za trećinu.<sup>23</sup> Institutom zajedničke havarije bila je obuhvaćena i šteta koju bi pretrpjeli članovi posade, te putnici i trgovci.<sup>24</sup> Posebni organi – „*impositoresavariae*“, odnosno „*consules*“, koji su određivani *ad hoc*, imali su zadaću odlučiti kako će šteta biti naknađena, te o samoj diobi naknade, a oštećeni sudionici pomorskog pothvata morali su se toj odluci odmah pokoriti.<sup>25</sup> Sudionik pomorskog pothvata koji nije bio zadovoljan raspodjelom naknade, imao je mogućnost obratiti se redovitom sudu.<sup>26</sup> Iz navedenih propisa Dubrovačkog statuta koji reguliraju institut zajedničke havarije, očito je da je cilj zakonodavca bio da se proširenjem instituta zajedničke havarije što veći broj sudionika pomorskog pothvata uključi u zajedničko snošenje rizika koji su pratili pomorsku plovidbu. Osim toga, može se zaključiti da Dubrovački statut, koji je donesen u 13. stoljeću, ne poznaje posebnu ustanovu pomorskog osiguranja. Tek će potrebe sve razvijenijeg pomorskog prometa, krajem 14. i početkom 15. stoljeća, zahtijevati uvođenje posebnih ugovora o pomorskom osiguranju,<sup>27</sup> ali će tek počev od 16. stoljeća ti ugovori zaživjeti u praksi, i dovesti do konstituiranja posebnog instituta pomorskog osiguranja.

### 3. Društveno-ekonomske prilike u Dubrovniku u 16. stoljeću

Sve do sredine 17. stoljeća Dubrovnik je bio najvažnije pomorsko trgovačko središte na istočnoj jadranskoj obali. Oslobođanjem od mletačke vlasti, i potiskivanjem Mletačke Republike na obalama Jadrana, stvoreni su uvjeti za veliku ekspanziju dubrovačkog pomorstva. Dubrovčani plove i

---

22 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 29

23 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 64

24 Dubrovački statut, knj. VII, gl. 31,2. Ako su spomenute osobe pretrpjele štetu postupajući samovoljno, ta šteta nije nadoknađivana iz zajednice broda nego su je morali sami snositi, kao što propisuje Statut u knjizi VII, gl. 31, 1.

25 Brajković, V., nav. dj., 190.

26 Marinović, A., *Pomorsko-pravni propisi sredovječnog Dubrovačkog statuta*, Pomorski zbornik, knj. I, Zadar 1963, 451.

27 Marinović, A., *Stari dubrovački zakon o pomorskom osiguranju*, časopis Osiguranje i privreda, god. IX, br. 6, Zagreb 1968, 25.



trguju od crnomorskih luka, preko cijelog Sredozemlja, sve do Atlantskog oceana. Velika financijska sredstva dubrovački trgovci ulažu u pomorstvo i pomorsku trgovinu, preuzimajući u sve većoj mjeri posredničku ulogu u trgovini između Istoka i zapadnih zemalja. Najveći gospodarski i pomorski uspon Dubrovnik je doživio od sredine 15. do sredine 16. stoljeća, iskorištavajući povoljne međunarodne prilike i konjunkturu na sredozemnim tržištima.<sup>28</sup> Za vrijeme mletačko-turskog rata, u prvoj polovici 16. stoljeća, Dubrovčani preuzimaju prvenstvo u pomorskoj trgovini sa zemljama istočnog bazena Sredozemnog mora i s lukama sjeverne Afrike. Tursko osvajanje Balkanskog poluotoka i zasnivanje jedinstvenog carinskog sustava također pogoduju dubrovačkim trgovinskim interesima, tako da u 16. stoljeću Dubrovčani preuzimaju gotovo svu posredničku trgovinu između balkanskog zaleđa i zemalja zapadne Europe. Dubrovačka vlada donosi propise kojima se nastoji izgraditi jaka mornarica, potiče se brodogradnja, a od 1525. godine uređuje se veliko brodogradilište u Gružu, gdje se favorizira izgradnja domaćih brodova. U drugoj polovici 16. stoljeća,<sup>29</sup> Dubrovačka Republika raspolagala je s oko 200 brodova izvanjadranske plovidbe ukupne nosivosti oko 33 000kara, a na njima je plovilo oko 5 000 pomoraca.<sup>30</sup> Smatra se da je u 16. stoljeću dubrovačka mornarica bila ravna mornarici Mletačke Republike, a da je sredinom 16. stoljeća bila upola manja od nizozemske mornarice.<sup>31</sup> Velike zarade Dubrovčani su ostvarivali obavljajući prijevozničke poslove za druge zemlje između stranih luka, što je, zajedno s posredničkom trgovinom kroz dubrovačku luku, donosilo velike prihode. Poslovi su cvjetali, a ogromno bogatstvo stizalo u Dubrovnik. Takva pomorska i trgovačka ekspanzija rezultirala je u 16. stoljeću donošenjem nekoliko iznimno važnih pomorskopравnih propisa, kojima je provedena bolja organizacija trgovačke mornarice. Uredbama

---

28 Foretić, V., *Povijest Dubrovnika do 1808, I. dio (do 1526), II. dio (1526 - 1808)*, Zagreb 1980; isti, *Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika*, zbornik Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952, 118.

29 Tadić, J., *Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku*, Istoriski časopis, god. I, sv. 1-2, 1948, SANU, Beograd 1948; isti, *O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku*, zbornik Dubrovačko pomorstvo, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952.

30 Grabovac, I., *Dubrovački Ordo super assecuratoribus iz 1568. godine - najstariji zakon o (pomorskom) osiguranju u svijetu*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 36, br. 1/2 = 53/54 (1999), 23.

31 Luetić, J., *Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća*, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 2, JAZU u Zagrebu, Pomorski muzej Dubrovnik, Dubrovnik 1950; isti, *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, Zagreb 1969.



o mornarici *Ordosumarinaritiae* iz 1511. godine (*Liber Croceus*, ch. 151) detaljnije je regulirano ponašanje mornara na brodu, i pooštrene su kazne za krše-nje discipline na brodu, a 1535. godine donesena je opširna uredba *Ordosumarinaritiae* (*Liber Croceus*, ch. 187) kojom su dopunjeni i posuvremenjeni raniji propisi.<sup>32</sup> Potonjom je Uredbom osnovan poseban pomorski sud i reguliran odnos između zapovjednika i brodske posade.<sup>33</sup> Ono što nas ovdje posebno zanima jest činjenica da se u 16. stoljeću postupno razvija ustanova pomorskog osiguranja. Opći uvjeti osiguranja regulirani su Uredbom o pomorskom osiguranju (*Ordo super assecuratoribus*) koja je donesena 1568. godine. Spomenuti propisi uvršteni su u *Liber Croceus*, zbornik koji je sadržavao propise koji su doneseni u razdoblju od 1460. do 1803. godine.

Ustanova pomorskog osiguranja uvedena je prvenstveno u svrhu osiguranja rizika iz pomorskog zajma.<sup>34</sup> Već krajem 14. i početkom 15. stoljeća u Dubrovniku se javljaju prvi ugovori o pomorskom osiguranju, ali do njihove opsežnije primjene doći će tek u 16. stoljeću.<sup>35</sup> Zanimljivo je da Dubrovač-

32 Cvitanić, A, *Iz dalmatinske pravne povijesti*, Split 2002, 534.

33 Šundrica, Z., nav. dj., 7; Stulli, B., *Ordines artis nauticae secundum consuetudinem civitatis Ragusii*, Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, god. I, sv. 1, Dubrovnik 1952, 93-109; isti, *Iz historije pomorskog sudstva u starom Dubrovniku*, zbornik Dubrovačko pomorstvo, Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik 1952, 340-344.

34 Pomorski zajam zaključivan je između vlasnika broda, odnosno zapovjednika broda ili krcatelja na strani zajmoprimca u svrhu izdataka za nabavu brodske opreme ili robe za određeno putovanje. Pozajmljenu sumu s kamata vratili bi zajmodavcu samo ako je pomorski pothvat uspio, a u cilju osiguranja da će vratiti pozajmljeni novac, mogli su založiti brod, vozarinu ili teret. Vidi: Grabovac, I., *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Split 1997, 201-202. Za razliku od drugih statuta dalmatinskih komuna Dubrovački statut posvećuje veću pozornost reguliranju pomorskog zajma (knj. VII, gl. 17, gl. 57). Nokjer i mornari mogli su pozajmiti novac u svrhu nabavke tereta za brod (knj. VII, gl. 57), s tim što su dio čiste dobiti morali platiti zajmodavcu na ime kamata. Propisima iz 1451. godine (*Liber Viridis*, cap. 420) i 1461. godine (*Liber Croceus*, ch. 2) snižena je kamatna stopa sa 20% na 10%. U knj. VII, gl. 17 reguliraju se odnosi između karatista; naime većina karatista mogla je uzeti novac na zajam ako je to bilo nužno radi poslovanja broda, a kao osiguranje za pozajmljenu sumu, zajmoprimci su mogli ponuditi udjele karatista koji nisu bili suglasni s tim izdacima.

Detaljnije o problematici pravno povijesnog razvoja pomorskog zajma kao preteče prava osiguranja vidi u Žiha, N., *Rimski pomorski zajam (fenus nauticum) kao preteča prava osiguranja*, Pravni fakultet Osijek, Osijek 2019.

35 U Državnom arhivu u Dubrovniku sačuvani su brojni ugovori o pomorskom osiguranju. Vidi: Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. Ius maritimum civitatis Ragusii. Knjiga druga - Liber secundus Pomorsko zakonodavstvo (Poststa-*

ki statut, koji je donesen 1272. godine, uopće ne normira institut pomorskog osiguranja, iako je cijela sedma knjiga Statuta posvećena reguliranju odnosa u pomorstvu. Razlog za takav stav srednjovjekovnog dubrovačkog statutarnog prava leži u činjenici da je sve do 16. stoljeća pomorsko osiguranje, zbog ogromnih rizika koji su pratili pomorsku plovidbu u tim nesigurnim vremenima, bilo pokrivano institutom zajedničke havarije.

U tadašnjim uvjetima pomorske plovidbe, smatrano je da svi sudionici određenog pomorskog poduzeća čine jednu zajednicu (*communitasnavis*), pa sukladno tome sva korist, ali i rizik plovidbenog pothvata trebaju biti zajednički. Međutim, vremenom je institut zajedničke havarije postao kočnicom daljnjeg razvitka i ekspanzije pomorstva jer su patroni u zajedničku havariju unosili svu štetu i troškove koje bi pretrpjeli u pomorskom pothvatu, čak i onu štetu koja nije bila ni u kakvoj vezi sa zajedničkom pogibelji ili zajedničkim spašavanjem. Takvo preširoko shvaćanje instituta zajedničke havarije dovelo je do velikih zloupotreba,<sup>36</sup> pa je institut zajedničke havarije postupno sužavan,<sup>37</sup> i u 16. stoljeću obuhvaćao je samo štetu do koje bi došlo zbog pomorskog jaktusa i drugih namjernih radnji koje su bile nužne za spas broda i brodskog tereta, kao i zarobljavanje broda.<sup>38</sup> Od sredine 15. stoljeća u Dubrovniku nije više priznavana havarija između dubrovačkih građana i stranaca (*Liber Viridis cap. 421*). Nedostaci i zloupotrebe instituta zajedničke havarije pokazali su da je nužno ustanoviti, i što preciznije regulirati, ustanovu pomorskog osiguranja, što je zahtijevala i sve veća pomorska i gospodarska ekspanzija Dubrovnika.

Bogati dubrovački pomorci, trgovci i bankari ulagali su velika novčana sredstva u pomorsko osiguranje<sup>39</sup> koje je donosilo od 30 – 50 % čiste zarade. Zbog toga se ugovoru o pomorskom osiguranju posvećuje sve veća pozornost, jer je bio puno elastičniji i prilagođeniji zahtjevima razvijenog pomorskog gospodarstva i sve kompleksnijih bankarskih i financijskih

---

*tutarno-zakonsko pravo*) Dubrovačke Republike. *Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Reipublicae Ragusinae*, 197, 198. n. 143.

36 Grabovac, I., *Dubrovački Ordo super assecuratoribus* iz 1568. godine – najstariji zakon o (pomorskom) osiguranju u svijetu, 24.

37 Splitski statut, knj. VI, gl. 51; Rapski statut, knj. III, gl. 26.

38 Marinović, A., *Stari dubrovački zakon o pomorskom osiguranju*, 26; isti, *Pomorsko-pravni propisi srednjovječnog dubrovačkog statuta* u: Pomorski zbornik Društva za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, knj. I/1963, Zadar 1963, 413-464.

39 Upravo se u institutu pomorskog osiguranja nalaze začeci imovinskog osiguranja, a pomorsko osiguranje prethodilo je drugim vrstama osiguranja. Opširnije vidi Grabovac, I., *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, 200-203.

špekulacija. Od velike je važnosti bila i činjenica da osobe koje su zaključivale ugovor o pomorskom osiguranju nisu nužno morale biti i sudionici u pomorskom pothvatu. Tako se bogati trgovci i pomorci koji su ulagali svoj kapital u pomorsko osiguranje nisu morali osobno izlagati opasnostima i neugodnostima dugih plovidbi, a i sami poduzetnici pomorskog pothvata sada su manje strahovali od rizika koji su pratili pomorski pothvat. Tako je postupno izgrađen ugovor o osiguranju u koji su stranke, kao u dvostranoobvezujući odnos, slobodno stupale preuzimajući na sebe dio rizika plovidbenog pothvata.

Ugovor o osiguranju zaključivan je u pisanom obliku pred notarom ili državnim kancelarom.<sup>40</sup> Vlasnik broda, odnosno vlasnik tereta, morao je očitovati volju da želi osigurati te objekte na određenom putovanju, posebice ako se radilo o dalekim putovanjima. Ugovor je morao sadržavati ime broda i ime kapetana, kao i destinaciju. Ugovor je mogao biti zaključen i na određeni rok, bez obzira na cilj putovanja, ali ne na razdoblje kraće od 6 mjeseci. Vlasnici kapitala bili su zainteresirani za sklapanje osiguravateljskog ugovora određenog pomorskog pothvata, ili za osiguranje broda na određeno vremensko razdoblje, u ovisnosti o mirnodopskim i vremenskim prilikama plovidbene rute, mogućnosti gusarskih napada, osposobljenosti kapetana i brodske posade, te trajanju i udaljenosti putovanja. Isti su čimbenici utjecali i na visinu premije osiguranja.

Očitovanje o osiguranju koje su trebali dati vlasnik broda, ili vlasnik tereta, koji su bili predmet osiguranja, moralo je biti uvedenu notarske ili kancelarske državne knjige. Nakon tog očitovanja, ugovaratelj osiguranja trebao je priopćiti notar u visinu osiguravateljske premije koju osigurava brod ili prevoženi teret. Ako je brodski teret pripadao nekolicini krcača, onda je svaki od njih morao zasebno zaključiti ugovor o osiguranju svog dijela tereta. Vremenom je ugovor o osiguranju postao tipiziran, pa je stipuliran po unaprijed precizno sastavljenim obrascima. Bilo je bitno da ugovor sadrži tri osnovna elementa, a to su rizik, osigurana stvar i premija.<sup>41</sup>

Uobičajene klauzule odnosile su se na ime osobe koja je zaključila ugovor o osiguranju, datum zaključenja ugovora; naziv broda i ime njegovog vlasnika, ako je predmet osiguranja bio brod. Ako je predmet ugovora o osiguranju bio brodski teret, trebalo je navesti vrstu i prirodu prevožene robe, njezinu vrijednost ili procjenu njezine vrijednosti, a ako osiguranik još nije bio upoznat s prirodom tereta, trebalo je navesti ime

40 Brajković, V., nav. dj., 215; Tadić, J., *O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku*, 182-184.

41 Brajković, V., nav. dj., 213.



broda na kojem će roba biti prevožena. Bitan element ugovora bio je i rok, odnosno vremensko razdoblje na koje se osiguravaju brod ili teret, kao i datum od kojeg će osiguranje početi vrijediti. Trebalo je stipulirati mjesto gdje će roba biti ukrkana, odnosno iskrcana i luku isplovljenja. Među najvažnije elemente ugovora spadala je visina premije osiguranja. Osiguranje je pokrivalo najčešće pogibelji na moru: slučajeve pomorskog jaktusa, osiguranje od požara i vremenskih nepogoda, gusarskih napada i napada drugih lađa, slučajeve represalija i zadržavanja robe, te druge nezgode na moru.<sup>42</sup>

Veliki broj građana je ulagao svoja sredstva u pomorsko osiguranje, jer je bilo veoma profitabilno i rentabilno i u kratkom je roku donosilo visoke premije. Kako ne bi riskirali gubitak veće sume novca u jednom plovidbenom pothvatu, osiguravatelji su raspodjeljivali rizik osiguravajući više brodova i tereta. Ako bi pretrpjeli gubitak iz jednog ugovora o osiguranju, ubrzo bi ga nadoknadili zaradom iz drugih osiguranja. Godišnja zarada kretala se od 30 – 50 %.

Maksimalna visina sume koja je mogla biti uložena u osiguranje iznosila je 300 škuda ili zlatnih dukata i bila je propisana zakonom.<sup>43</sup> Zbog toga je visina sume osiguranja često bila ispod realne vrijednosti broda ili tereta, posebice ako se radilo o brodovima i teretu u privatnom vlasništvu. Brod ili teret u državnom vlasništvu obično bi bili pokriveni osiguranjem u cijelosti. Osiguranici su najčešće ulagali od 25 do 100 dukata. Visina premije osiguranja ovisila je o dužini puta i rizicima koji su ga pratili. Visina premije osiguranja od Dubrovnika do talijanskih luka iznosila je od 2 – 5 %, do Sirije i Aleksandrije od 6-8-10 %; do Londona 9-15%, iz Dubrovnika do Španjolske 7 – 8%. Visina osiguranja za razdoblje od 6 mjeseci bez obzira na odredište broda iznosila je 6 – 9 %, a za razdoblje od 12 mjeseci plaćalo se 12 – 14 %. Pomorci su mogli osigurati i svoj život od raznih opasnosti i rizika i tada su plaćali 2 – 4%.<sup>44</sup>

---

42 Brajković, V., nav. dj., 215-216.

43 Marinović, A., *Stari dubrovački zakon o pomorskom osiguranju*, 23; isti, *Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku*, 550.

44 Tadić, J., *Organizacija dubrovačkog pomorstva u XVI veku*, 89; Marinović, A., *Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku*, 548.

#### 4. Zakon (Uredba) o pomorskom osiguranju (Ordo super assecuratoribus)

Sve učestalija primjena ugovora o pomorskom osiguranju, i iznimna važnost instituta pomorskog osiguranja, zahtijevali suprecizniju i detaljniju zakonsku regulativu, zbog čega je dubrovačka vlada 5. ožujka 1568. godine donijela *Ordo superassecuratoribus*, Zakon (odnosno Uredbu) o pomorskom osiguranju, kojim je ova iznimno važna materija sustavno regulirana i kojom su ozakonjeni pomorskopravni običaji. Spomenuta Uredba smatra se najstarijim zakonom o pomorskom osiguranju u povijesti.<sup>45</sup> Uvrštena je u *Liber CroceusI* na karti CCXXV. (kasnije CCXXIV).<sup>46</sup>

Zakon (uredba o sigurnosti) sastoji se od 8 članaka (sukladno slobodnoj parafrazi Zakona) i napisan je na talijanskom jeziku. Uredbom se osniva odbor od 5 članova čiji je mandat trajao 3 godine. Članove Odbora birao je Senat Dubrovačke Republike na prijedlog kneza. Njihova je zadaća bila odrediti visinu premije osiguranja, rukovodeći se svim relevantnim okolnostima koje su pratile poduzimanje određenog plovidbenog pothvata, dakle, stanje i vrstu broda koji sudjeluje u pomorskom pothvatu, vrijeme, mjesto, godišnje doba u kojem će se poduzeti plovidbeni pothvat, itd. Članovi Odbora mogli su napustiti dužnost na koju su izabrani tek nakon izbora novih članova, a nove članove, mjesec dana prije isteka mandata starih članova, predlagao je Senatu, kao što smo već rekli, knez, o čemu govore prva dva članka Zakona o pomorskom osiguranju.

U članku trećem, propisuje se forma u kojoj ugovor o pomorskom osiguranju mora biti zaključen. Da bi bio valjan i da bi stranke osigurale sudsku zaštitu u slučaju spora, ugovor je morao biti zaključen u pisanoj formi pred dubrovačkim notarom ili kancelarom.<sup>47</sup>

Člankom četvrtim Zakona, propisani su obrasci, odnosno stroge forme, po kojima je ugovor morao biti zaključen. Strankama nije ostavljena široka sloboda uređivanja ugovornog odnosa, jer su za svaku klauzulu

45 Marinović, A., *Stari dubrovački zakon o pomorskom osiguranju*, 22; isti, *Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku (L'assurance maritime dans l'ancienne Dubrovnik)*, Pomorski zbornik, knj. 21, Rijeka 1983, 545; Brajković, nav. dj., 209-217; Grabovac, I, *Dubrovački Ordo super assecuratoribus iz 1568. godine – najstariji zakon o (pomorskom) osiguranju u svijetu*, 24.

46 Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. Ius maritimum civitatis Ragusii. Knjiga druga – Liber secundus Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno-zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Reipublicae Ragusinae*, 198.

47 Grabovac, I., nav. dj., 25.

koja nije bila predviđena u propisanom obrascu, morale dobiti posebno odobrenje od Odbora kojeg je birao Senat.<sup>48</sup>

U članku petom, propisana je maksimalna visina premije osiguranja i ona nije smjela iznositi više od 16 % vrijednosti broda ili broskog tereta koji su bili predmet osiguranja. Ugovorom je morao biti preciziran rok, odnosno vremensko razdoblje, za koje se osigurava brod ili roba, i taj rok, kao što je već bilo uobičajeno, nije mogao biti kraći od 6 mjeseci.<sup>49</sup>

Zakonom je u članku šestom propisana maksimalna suma koja se smjela uložiti temeljem određenog ugovora o pomorskom osiguranju. Ta suma iznosila je 300 škuda ili zlatnih dukata. Ako bi osiguravatelj prekorao navedenu sumu, gubio je pravo na sudsku zaštitu i nije mogao tužiti pred dubrovačkim sudom.<sup>50</sup>

U članku sedmom, propisan je postupak isplate osigurnine. Osiguravatelj je morao isplatiti osiguraniku odštetu neposredno nakon što bi se dogodila nezgoda predviđena ugovorom o osiguranju, tzv. osigurani slučaj. Zakonom je sankcionirano nepošteno i prijevarno ponašanje suogovaratelja. U slučaju ako bi osiguranik naplatio veću odštetu od one na koju je polagao pravo, i tako pokušao prevariti osiguravatelja, bio bi kažnjen vraćanjem nezakonito prisvojene razlike, na koju je morao platiti 20 % kamata.

Članak osmi Zakona također se bavi zaštitom osiguravatelja od mogućih nečasnih postupaka i makinacija osiguranika. U svim situacijama kada bi osiguravatelj imao razloga posumnjati da ga je osiguranik prevario, mogao je u sudskom postupku zahtijevati da osiguranik položi određenu kauciju, kao jamstvo da nije bilo prijevarnog ponašanja. Pravo na pokretanje tog postupka osiguravatelj je gubio 25 dana nakon isplate osigurnine. Znači, radilo se o strogom, odnosno prekluzivnom roku, a u roku od 3 mjeseca osiguravatelj je morao dokazati osiguranikovodolozno ponašanje. Ako u tome ne bi uspio, morao je osiguraniku vratiti sumu koju je taj položio kao kauciju.<sup>51</sup>

Sama vlada Dubrovačke Republike rješavala je pitanja odštete nakon pomorskih nezgoda. U tu svrhu ustanovljavani su posebni odbori, čija je

---

48 Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. IusmaritimumcivitatistRagusii. Knjiga druga - Liber secundus Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno-zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. Legislatiomaritima (Iuslegum post statuta) ReipublicaeRagusinae, 198-210.*

49 Marinović, A., *Pomorsko osiguranje u starom Dubrovniku*, 549.

50 Grabovac, I., nav. dj., 25.

51 Grabovac, I., nav. dj., 25-26.

zadaca bila da funkcioniraju kao pomorski sudovi koji su trebali detaljnije ispitati sve okolnosti koje su pratile nezgodu na moru. Ti odbori, odnosno sudovi,<sup>52</sup> bili su nadležni za rješavanje svih sporova do kojih bi moglo doći povodom isplate osigurarine, koja je mogla biti isplaćena u cijelosti ili djelomično.

## 5. ZAKLJUČAK

Kako to obično biva u tijeku ljudske povijesti, prijeka potreba rađa invenciju. Ljudska domišljatost kanda nema granica, osobito kada su upleteni snažni ekonomski interesi. Stoga ne čudi, da je ekspanzivan razvoj pomorstva i pomorske trgovine u Dubrovačkoj Republici, usko povezan s povoljnim geopolitičkim okolnostima onog vremena, doveo do razvitka pravnog instituta pomorskog osiguranja. Želeći otkloniti opterećujuća ograničenja instituta pomorske havarije, poduzetni Dubrovčani su opće odredbe pomorskog osiguranja regulirali Uredbom (Zakonom) o pomorskom osiguranju (*Ordo super assecuratoribus*) koja je donesena 1568. godine, u razdoblju kada su Dubrovačka Republika i dubrovačko pomorstvo doživljavali najveći procvat. Jak gospodarski i politički učinak takve inventivnosti pronašao je svoje prirodno mjesto i u pomorskom pravu srednjovjekovnog Dubrovnika. Upravo je donošenjem i reguliranjem instituta pomorskog osiguranja, kojim su ozakonjeni dotadašnji pomorskopravni običaji, dubrovački zakonodavac pokazao i dokazao iznimnu originalnost, suvremenost i ingenioznost, ujedno dajući zakonske temelje, kako suvremenog instituta pomorskog osiguranja, tako i ostalih grana imovinskog osiguranja, a time i nemjerljiv doprinos svjetskom univerzalnom pomorskom pravu.<sup>53</sup>

Sve to potvrđuje visok stupanj uključenosti tog društvenog prostora, na obalama istočnog Sredozemlja, u glavne tokove kulturnog i civilizacijskog napretka toga vremena.

---

52 Tadić, J., nav. dj., 90.

53 Marinović, A., *Doprinos Dubrovnika svjetskom univerzalnom pomorskom pravu*, Zbornik Više pomorske škole u Kotoru, br. 2, Kotor 1975, 41.





# MARITIME INSURANCE IN MEDIEVAL DALMATIAN COMMUNES

**Mirela Šarac, Full Professor**

Faculty of Law, University of Split (Croatia)

e-mail: mirela.sarac@pravst.hr

**Vilma Pezelj, Full Professor**

Faculty of Law, University of Split (Croatia)

e-mail: vilma.pezelj@pravst.hr

**Andrija Crnković, PhD, Senior Lecturer**

Faculty of Law, University of Split (Croatia)

e-mail: andrija.crnkovic@pravst.hr

## SUMMARY

*The paper discusses the institute of maritime insurance in dalmatian medieval statute law. The main purpose of this article is to analyse the regulations contained in Dubrovnik's Ordo super assecuratoribus of 1568. The development and growth of both the Dubrovnik's seafaring and maritime trade, as well as the progress of banking and the abuse of the institute of general average had as a result the constituting of the institute of maritime insurance, which was more flexible and modernized. In the central part of the article, some maritime insurance issues in the Ordo super assecuratoribus are analysed, especially the specific provisions regarding the ship- and cargo insurance, the seafreight, the negotiation of the insurance contract, the different premium, insurance-money, as well as the maximum amount of insurance, which was prescribed by the Committee provided for in this law.*

*In the central part of the article the authors compare some maritime law issues concerning maritime insurance in medieval Dubrovnik to other statutes in the Dalmatian legal region.*

**Keywords:** maritime insurance, Ordo super assecuratoribus, dalmatian medieval statute law