

Strani brodovi pod dubrovačkom zastavom početkom XVIII st.

Tokom XVII stoljeća, a naročito poslije velikog potresa 1667. godine, Dubrovačka se Republika našla u situaciji političke nesigurnosti i ekonomskog nazadovanja, kako u trgovini po balkanskim zemljama tako i u pomorskoj trgovini, što se odrazilo na veliko smanjenje broja dubrovačkih brodova. Početkom XVIII stoljeća, uz uglavnom povoljne vanjsko-političke prilike, Dubrovnik se morao još oporavljati od posljedica teškog stradanja iz prošlog stoljeća, a da pri tome nije imao dovoljno kapitala, pa je stoga trebalo uložiti velike napore da bi se podigao grad i održalo tek oživjelo pomorstvo. Pomorska tradicija i jaka svijest da je pomorstvo, pored opale kopnene trgovine, glavni uvjet napretka poticali su neprestano Dubrovčane, krajem XVII i početkom XVIII stoljeća, da i bez dovoljno mogućnosti pojačaju svoju trgovačku mornaricu.

Iskorištavajući razdoblje mira u prvoj polovini XVIII stoljeća, pošto je Požarevačkim mirom (1718. g.) osigurala svoje granice turskim zaleđem, vlada Dubrovačke Republike povećava svoju trgovačku mornaricu nabavom novih brodova, donosi osnovne propise (Pomorski pravilnik — 1745. g.) u cilju što bolje organizacije pomorstva i ujedno podstiče slobodnu plovidbu između raznih mediteranskih luka. Dubrovčani su osim toga poduzimali u ovom razdoblju i niz mjera u cilju poboljšanja ekonomskog stanja čime su doprinijeli i unapređenju svog pomorstva. Sve je to dovelo, zahvaljujući ujedno i povoljnoj pomorsko-trgovačkoj konjunkturi, do velikog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća, tako da su u tom razdoblju dubrovački brodovi postali ponovo, kao i u XVI stoljeću, značajan faktor u pomorskoj trgovini po Mediteranu.

Jedan od činilaca koji je omogućio održavanje dubrovačkih pomorsko-trgovačkih pozicija na Mediteranu bio je neutralan položaj Dubrovačke Republike. Dubrovačka je neutralna zastava bila veoma tražena u pomorskoj trgovini, naročito za vrijeme rata, što je dubrovačka vlada znala vješto iskoristiti kad je, krajem XVII i početkom XVIII stoljeća, donosila razne mjere u cilju ekonomske obnove Dubrovnika. Senat je u Dubrovniku već 1696. godine bio odredio, radi povećanja državnih prihoda, da svi strani brodovi kojima je bilo dozvoljeno da viju dubrovačku zastavu moraju plaćati, kao i svi dubrovački brodovi, državnoj blagajni u Dubrovniku lučku pristojbu (tzv. »arboracio«) prema veličini broda, koja se računala po broju jarbola. Sve veća potražnja za dubrovačkom neutralnom zastavom, pomanjkanje dubrovačkih brodova kao i nastojanje da se namakne što više novaca državnoj blagajni, navelo je vladu Dubrovnika da ponovo, mnogo detaljnije odredi pod kojim se sve uslovima može koristiti dubrovačka zastava na stranom brodu.

Dubrovački je Senat tokom 1715. godine dva puta raspravljao o korištenju dubrovačke zastave od brodova stranih zemalja, pa je u prilikom prve rasprave (8. VI iste godine) zaključio da se takova dozvola, uz posebnu pismenu potvrdu (tzv. »patent«), može dati u trajanju od tri godine pod uvjetom da kapetan broda kao i 2/3 posade budu dubrovački podanici. Potrebno je naglasiti da se ovaj kapetan Dubrovčanin ukrcan na stranom brodu nazivao »kapetan zastave« (»capitano di bandiera«), za razliku od kapetana na dubrovačkom brodu koji se zvao »kapetan broda« (»capitano del bastimento«). Nadalje je bilo zaključeno da strani brod za pravo nošenja dubrovačke zastave mora uplatiti dubrovačkoj državnoj blagajni godišnje 450 mletačkih srebrnih dukata, u koji je iznos uračunata i lučka pristojba (»arboracio«). Ovaj se iznos imao platiti unaprijed bez obzira da li se cijele godine brod koristio dubrovačkom zastavom ili ne. Ukoliko se poslije isteka 13 mjeseci od izdavanja dozvole ista ne vrati vlastima u Dubrovnik bilo je potrebno po-

novu uplatiti iznos od 450 dukata za iduću godinu, a tako se isto imalo postupiti i kad se prekorači jedan mjesec preko dvije godine, jer se tada imalo platiti za cijelu treću godinu. Također je bilo određeno da se izdana dozvola imala vratiti Malom vijeću u Dubrovnik, koji je o prihodima naplaćenim od pojedinih stranih brodova, zbog korištenja dubrovačke zastave imao obavijestiti Senat.

O ovom je pitanju Senat Dubrovačke Republike ponovo raspravljao dva mjeseca kasnije (20. VIII iste godine) preinačivši raniju odredbu samo u pogledu plaćanja na način da ubuduće svaki strani brod koji se koristi dubrovačkom zastavom ima platiti državnoj blagajni u Dubrovniku za sve tri godine 100 cekina, a svake godine posebno jedan dukat po brodskom karu, tj. prema veličini broda. Za uplaćeni je iznos od 100 cekina bilo određeno da isti ostaje dubrovačkoj državnoj blagajni bez obzira da li je strani brod čitave tri godine koristio dubrovačku zastavu, dok se godišnje plaćanje od jednog dukata po brodskom karu imalo obračunati prema vremenu korištenja dubrovačke zastave i vraćanja izdane dozvole. Tom je prilikom također bilo određeno da brod koji dobije dozvolu za nošenje dubrovačke zastave mora, prilikom prolaza za Levant, da se zaustavi u Dubrovniku kako bi se službeno utvrdila njegova veličina i pismeno obavezao da će poslije isteka tri godine vratiti izdanim dozvolu (Patent) i platiti sve obaveze. O spomenutim je odredbama bio pismeno obaviješten dubrovački predstavnik u Veneciji F. A. Bonomelli sa zadatkom da sa istim upozna sve zainteresirane vlasnike stranih brodova kao i konzularne predstavnike Dubrovačke Republike u drugim lukama.

U kasnijim arhivskim dokumentima ne nalazimo da je dubrovačka vlada nadopunjavala ili preinačivala odredbe o korištenju svoje zastave na stranim brodovima, a niti da ih je stavila van snage, iz čega bi se moglo zaključiti da je postepeno prestala njihova važnost jer vlada u Dubrovniku nije više izdavala takve dozvole stranim brodovima od vremena kad je oporavila svoju ekonomiju i pomorsku trgovinu. Koristeći se svojom neutralnom zastavom i ratovima evropskih država Dubrovčani su uglavnom od sredine XVIII stoljeća obavljali isključivo svojim brodovima pomorsku trgovinu među raznim mediteranskim lukama. Radi toga već krajem prve polovine XVIII stoljeća dubrovačka vlada, u cilju zaštite svoje trgovačke flote kao i očuvanja svoje stroge neutralnosti, ne odobrava više da se strani brodovi koriste dubrovačkom zastavom. U prvom redu iz razloga što bi daljom njezinom upotrebom doveli u pitanje puno korištenje brodskeg prostora i kapaciteta dubrovačkih brodova, kao i zbog neugodnih posljedica koje bi mogle nastati za neutralan Dubrovnik ukoliko bi se brodovi zaraćenih strana našli pod dubrovačkom zastavom.

Dok donajšnje male zemlje, kao što su na primjer Panama i Liberija, odobravaju podizanje svoje zastave na stranim brodovima kako bi povećali prihode svoje zemlje, a strani se brodovlasnici time koriste da bi izbjegli poreze i razna druga davanja u svojim zemljama, dotle dubrovačka vlada krajem XVII i početkom XVIII stoljeća dozvoljava, jedno određeno vrijeme dok su to prilike zahtijevale, podizanje svoje neutralne zastave na stranim brodovima ne samo da bi namakla što više prihoda državnoj blagajni Dubrovnika već iz razloga što dubrovačka trgovačka mornarica nije imala u to vrijeme dovoljno svojih brodova. Međutim, čim se Dubrovnik opskrbio dovoljnim brojem brodova koji su donosili obilne prihode državnoj blagajni, prestala je potreba da se dubrovačka zastava vije na stranim brodovima, tim više jer je glavni zadatak dubrovačke vlade bio očuvanje stroge neutralnosti, tog značajnog izvora prihoda i važnog faktora opstanka Dubrovnika kao samostalne Republike.