

O Pomorskom uredu u Dubrovniku za vrijeme Republike

Ponovni uspon dubrovačkog pomorstva i pomorske trgovine sredinom XVIII stoljeća sa svim svojim brojnim ekonomskim i pravnim odnosima, odrazio se na razvoj dubrovačkih propisa o plovidbi. Prve osnovne odredbe o plovidbi bile su prihvaćene od dubrovačke vlade 1745. godine i saкупljene pod nazivom »Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale«. Ovaj je Pravilnik za plovidbu morao imati u rukopisu svaki dubrovački brod pa je zato kasnije, kad se povećao broj dubrovačkih brodova i kad je isti Pravilnik bio nadopunjen novim odredbama, dubrovačka vlada odlučila da ga štampa (1784. i 1794) kako bi bio pristupačniji ne samo dubrovačkim pomorcima i konzulima već i svim licima zainteresiranim u dubrovačkoj pomorskoj trgovini.¹

Administrativnu kontrolu nad primjenom odredaba spomenutog Pravilnika za plovidbu vršilo je od 1745. godine pet dubrovačkih senatora koji su ujedno vodili i nadzor nad dubrovačkim pomorstvom (»soprintendenza della navigazione«). Ovi su senatori bili birani u početku za pet godina, neko vrijeme i za tri godine, a službeno su se nazivali »Senatori Officiali per la soprintendenza della navigazione«. Godina 1745. bila je vrlo značajna u organizaciji dubrovačkog pomorstva jer je te godine stvoren Pomorski ured u Dubrovniku nazvan »Officio alla soprintendenza della navigazione« na čijem su se čelu nalazili spomenutih pet senatora. Iste se godine počela ujedno voditi i posebna knjiga koja je sadržavala sve odredbe o plovidbi za dubrovačke brodove (»Provedimenti della navigazione«). Ta se knjiga vodila sve do 1806. g.

Pomorski ured u Dubrovniku vršio je putem svojih pet senatora cjelokupni nadzor nad poslovima dubrovačke vlade, dok je ujedno raspravljao o svim pitanjima i sporovima dubrovačkih pomoraca. U spomenutoj knjizi »Provedimenti della navigazione« nalazimo pored odredaba o plovidbi dubrovačkog Senata i odredbe donesene od strane dubrovačkog Pomorskog ureda za vrijeme od 1747. do 1804. godine. U svom poslovanju Pomorski ured je vodio razne zabilježke i odluke u posebnim knjigama nazvanim »Diverse terminazioni e note dell' Officio della navigazione«. Tu su zabilježene također neke odluke Pomorskog ureda i to opće, načelne i regulativne naravi, ali se u ovim knjigama nalaze većinom razna rješenja i zabilježke o konkretnim pojedinačnim poslovima, naročito o spornim pitanjima između pojedinaca. Radi pravilnog obavljanja svojih poslova dubrovački je Pomorski ured morao voditi razgranato dopisivanje. Dopisi koje je on slao zabilježeni su u posebnim knjigama nazvanim »Lettere dell' Officio della navigazione« (Dopisi Pomorskog ureda). U ovim se knjigama nalazi veliki broj pisama koja su upućena dubrovačkim konzulima po Mediteranu. Senatori koji su vodili nadzor nad dubrovačkom plovidbom, kao i Pomorski ured, bili bi neefikasni bez mnogobrojnih dubrovačkih konzulata koji su po raznim lukama izvršavali povjerene im zadatke, obavještavajući ujedno dubrovačku vladu i Pomorski ured o svim događajima koji su mogli biti od interesa za dubrovačko pomorstvo.

Na Pomorski ured prešlo je i sudovanje u pomorskim poslovima. O sudovanju je sačuvano nekoliko knjiga pod naslovom »Giudicati e Sentenze dell' Offizio della navigazione« (Presude Pomorskog ureda). U vezi sa sudovanjem imamo i zaplijene brodskih karata i novca od strane Pomorskog ureda, te je u tu svrhu bila ustrojena posebna knjiga u kojoj su bili zabilježeni svi takovi slučajevi. Ova je knjiga nosila naziv »Sequestri dell' Offizio della navigazione«. Razvoj sudovanja u pomorskim poslovima naveo je Pomorski ured da od 1765. godine u posebnoj knjizi bilježi tužbe i presude (»Commandamenti e sentenze della navigazione«). Ukoliko tokom rasprave nije moglo doći do nagodbe stranaka proveden je dokazni postupak preslušanjem stranaka i svjedoka

što je opet zabilježeno u posebnoj knjizi (»Intenzioni della navigazione«).³

Početkom 1784. godine dubrovački je Senat odredio da se ubuduće protiv svake građanske presude izrečene od strane Pomorskog ureda može podnijeti žalba. Ovom se odredbom Senata također utvrđuje da se protiv presuda Pomorskog ureda koje se odnose na plaće mornara do visine bilo kojeg iznosa ne može podnijeti žalba već se iste imaju odmah izvršiti. Stranka koja se htjela žaliti morala je prethodno zatražiti odobrenje dubrovačkog kneza navodeći razloge svoje žalbe. Tek po dozvoli kneza stranka je mogla podnijeti žalbu Malom vijeću u roku od šest dana, ne računajući u ovaj rok zapovjedne praznike. U roku od šest dana po primitku žalbe Malo vijeće je trebalo da glasanjem odluči dali se žalba usvaja ili odbija. U tu svrhu bili su za određeni dan pozvani svi malovjećnici, a ukoliko se koji od njih nebi pojavio na zakazani sastanak bez opravdanog razloga morao je platiti kaznu od 10 dukata, koji iznos je išao u korist dubrovačke bolnice. U rješavanju po žalbi nijesu mogli sudjelovati oni članovi Malog vijeća koji su bili najbliži rođaci zainteresiranih stranaka. U pogledu visine financijskih troškova, te taksa za vođenje prvostepenog i drugostepenog postupka kao i za sva proceduralna pitanja skopčana sa donošenjem drugostepene presude, Senat je odredio da se ima primjenjivati parnički postupak koji vrijedi za redovni građanski sud.⁴

Bilo je slučajeva da je kod naplate arboratika nepravilno utjerano više novaca od pojedinaca pa je u tom slučaju Pomorski ured svojom posebnom odlukom taj novac vraćao zainteresentima. Često je bio slučaj da se u Pomorskom uredu deponirao novac koji je proizlazio iz pomorskog poslovanja, a nekad su se deponirale i dragocjenosti. Kasnije se to isplaćivalo, odnosno vraćalo, onim osobama kojima je to zaista pripadalo.

Pravilnikom Dubrovačke Republike o pomorskoj plovidbi kojim su obuhvaćeni svi važniji propisi od 1745. pa do kraja 1793. godine bili su uglavnom određeni poslovi Pomorskog ureda u Dubrovniku. Ovaj je Ured morao prvenstveno voditi računa da su samo dubrovački podanici vlasnici dubrovačkih brodova, jer je bilo zabranjeno da se stranci koriste prihodima dubrovačke plovidbe. Zbog toga je Pomorski ured morao strogo paziti da nebi pojedini suvlasnici dubrovačkih brodova svoje dionice prodali strancima. Za pravo plovidbe morali su zapovjednici dubrovačkih brodova dobiti od Pomorskog ureda posebnu ispravu zvanu »Patente«. Ovim se patentom potvrđivalo da je odnosni zapovjednik broda dubrovački podanik i da ima pravo uživati sve one privilegije koje Dubrovačka Republika daje svojim podanicima. Prilikom osnivanja Pomorskog ureda Senat je odredio da se svi dubrovački kapetani, oficiri i mornari, koji plove van Jadrana, moraju prije odlaska prijavit pred ovim Uredom radi davanja ličnih podataka kako bi isti podaci, sa eventualnim primjedbama, bili sačuvani u arhivi ovog Ureda.⁵ Osim toga morali su zapovjednici dubrovačkih brodova za plovidbu izvan Jadrana, pored patenta, imati od Pomorskog ureda i posebno dopuštenje takozvani »congedo«, čija je važnost trajala tri i pol godine. Zaključkom Senata krajem 1754. godine određeno je da Pomorski ured može produžiti »congedo« za vrijeme od godine i pol, dok je kasnijim zaključkom Senata (1761) odobreno davanje ovog produženja opet za tri i pol godine. Nakon isteka ovog roka brod se morao vratiti u Dubrovnik da bi dobio novi »congedo«. Kasnije je rok produženja smanjen na šest mjeseci. Prema odredbi Senata iz 1762. godine dubrovački brodovi koji plove van Jadrana nijesu se mogli zadržati prilikom povratka u domovinu, u dubrovačkim vodama više od 7 dana bez posebnog odobrenja Pomorskog ureda u Dubrovniku. Brodski pisar svakog dubrovačkog broda prije odlaska van Jadrana

dobio bi od Pomorskog ureda posebno ovjerenu knjigu u koju je bio dužan upisivati sve prihode i rashode broda, kao i sklopljene ugovore o prevozu. Prilikom primanja ove knjige u prostorijama Pomorskog ureda morali bi se kapetan broda i brodski pisar zakleti da će se u svojim postupcima kao i prilikom upisivanja podataka u ovu knjigu strogo pridržavati odredaba dubrovačkog Pravilnika za plovidbu.

Prema tarifi Pomorskog ureda iz 1747. godine dubrovački su brodovi bili dužni plaćati dva posto od ugovorene cijene za vozarinu onom dubrovačkom konzulu u čijoj je luci ukrcaj teret, bez obzira što je ugovor o prevozu načinjen drugdje. Bilo je zabranjeno konzulima da uzimaju više od ovog postotka, kao što je bilo ujedno izričito određeno da kapetani dubrovačkih brodova nisu bili dužni plaćati spomenutu taksu u lukama u kojima nije sklopljen ugovor o prevozu, i u kojima nije ukrcaj ili iskrcaj teret, bez obzira što je brod pristao u luku. Svaki je dubrovački konzul, vice-konzul ili kancelar konzulata morao izdati dubrovačkom kapetanu potvrdu o iznosu novca koji je primio na temelju svojih konzularnih prava. Visina ovog primljenog iznosa morala je ujedno biti upisana kao prihod konzularne blagajne kako bi Pomorski ured mogao redovno vršiti kontrolu prihoda dotičnog konzulata. Dubrovački su kapetani prilikom povratka u domovinu morali prikazati Pomorskom uredu sve potvrde izdate od raznih dubrovačkih konzula o plaćenju konzularnoj taksi, pa bi upoređenjem ovih potvrda, brodske knjige i redovnih financijskih izvještaja dubrovačkih konzula Pomorski ured mogao približno tačno ustanoviti financijsko stanje pojedinih dubrovačkih konzulata. Zapovjednici dubrovačkih brodova su bili dužni izvještavati o poslovima, polagati račune o novčanom poslovanju ne samo suvlasnicima broda već i Pomorskom uredu, a posebno Uredu za konzulate na Levantu, o isplaćenim taksama konzulima. Ovaj se Ured za konzulate na Levantu spominje od 1751. godine, a stvoren je da bi vršio kontrolu financijskog poslovanja dubrovačkih konzulata i time olakšao rad Pomorskom uredu koji je sve većim razvojem dubrovačkog pomorstva bio preopterećen ostalim poslovima.

Sredinom 1789. godine Pomorski ured u Dubrovniku odredio je da kapetani dubrovačkih brodova moraju sa svojim oficirima i mornarima sklopiti ugovor o plaći ne više u venecijanskim lirama već i carskim talirima (»tallari imperiali«) i to po obračunu da svaki talir vrijedi 91 dubrovački groš. Na osnovu ovog obračuna imala su se izvršiti sva plaćanja dubrovačkih pomoraca kako na Ponentu, tako i na Levantu.⁶

U načelu posadu na dubrovačkim brodovima morali su sačinjavati podanici Dubrovačke Republike. Jedino je bilo odobrenje da u slučaju bolesti ili smrti pojedinog člana posade isti može biti zamijenjen sa strancem i to samo uz posebno odobrenje dubrovačkog konzula. Ovim odobrenjem konzula kapetan je mogao opravdati pred Pomorskim uredom u Dubrovniku uzimanje stranca za člana posade na svom brodu. Za nepoštivanje ove odredbe bila je predviđena kazna od 100 dukata, koju je kaznu izricao Pomorski ured. Isto je tako bila predviđena stroga kazna i za onog člana posade koji bi samovoljno napustio brod, kao i za onog kapetana koji bi bez opravdanog razloga iskrcao člana posade sa svog broda. Prilikom povratka u domovinu ovakove postupke morali su pravdati članovi posade kao i kapetan pred Pomorskim uredom posebnim uvjerenjem dubrovačkog konzula, koji je bio dužan da ispita čitav slučaj i o tome obavijesti Pomorski ured u Dubrovniku. Kapetani, oficiri i mornari dubrovačkih brodova bili su dužni da se prilikom povratka u domovinu, prije nego se vrate svojim kućama, prijave Pomorskom uredu kao što su to bili dužni učiniti prilikom odlaska. Na ovaj način se vršila najbolja kontrola nad brodskom posadom. Suvlasnici, vlasnici i interesenti dubrovačkih brodova koji su smatrali da im je kapetan njihovog broda učinio neku prijevaru na njihov račun, mogli su u roku od mjesec dana računajući od povratka broda u domovinu, optužiti pred Pomorskim uredom u Dubrovniku dotičnog kapetana. Pored navedenog, Pomorski ured je u Dubrovniku vršio još mnogobrojne poslove koji su spadali u njegovu nadležnost, a koje zbog skućenog prostora ne možemo sve ovdje navesti.

Na kraju možemo samo utvrditi da je osnivanjem Pomorskog ureda u Dubrovniku dubrovačko pomorstvo sredi-

nom XVIII stoljeća dobilo čvrstu organizacionu osnovu što nesumnjivo dokazuje da je Dubrovnik još u to doba bio grad i država jake životne snage. Dubrovčani su nakon katastrofalnog potresa 1667. godine znatnim naporima, u roku od nekoliko decenija, izvršili građevnu i arhitektonsku obnovu grada i podigli svoje pomorstvo na nekadašnju veliku visinu, čemu se moramo nesumnjivo diviti. Osnivanje Pomorskog ureda u Dubrovniku samo je jedna karika u velikom naporu Dubrovčana da obnove ekonomsku, a time i političku snagu Republike.

¹ V. Foretić, Crtice iz pomorske povijesti, — propisi Dubrovačke Republike o nacionalnoj plovidbi, »Zadarska revija« br. 5, Zadar 1962. g.; I. Mitić, Poslovi dubrovačkih konzula prema Pravilniku o plovidbi Dubrovačke Republike iz 1794. g., »Dubrovnik« br. 2., Dubrovnik 1966. g.

² *Provedimenti della navigazione*, sv. 56/6, str. 8. (Historijski arhiv u Dubrovniku, ubuduće HAD). Prvih pet senatora koji su vodili nadzor nad plovidbom i upravljali Pomorskim uredom bili su izabrani od Senata na temelju čl. 10 prvog Pravilnika za plovidbu od 15. juna 1745. g. Izbor je izvršen u vremenu od 15. do 26. juna iste godine, te su izabrani slijedeći senatori: Miho Bunić, Luko Pucić, Đivo Bundić, Marin Sorkočević i Frano Getaldić. Njihova je djelatnost trajala pet godina i to sve do 21. V 1751. g., kada je izabrano novih 5 senatora.

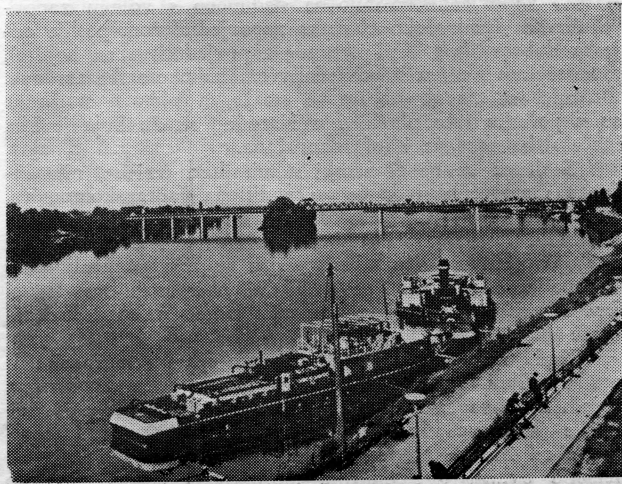
V. Brajković, Dubrovački edikat za plovidbu 1794. g., Dubrovačko pomorstvo, Dubrovnik 1952. g. Izborom ovih pet senatora bila je ponovo uspostavljena stara ustanova koja je ranije vršila kontrolu dubrovačkog pomorstva a sastojala se od trojice članova Vijeća umoljenih. Godine 1535. uvećana je ova ustanova na petoricu vijećnika, a dokinuta 1540. g.

³ V. Foretić, Pomorska serija starog dubrovačkog arhiva, »Pomorstvo« br. 11/12, Rijeka 1954. g. U drugoj polovini XVIII stoljeća Pomorski ured se u Dubrovniku još zvao i »Officio della navigazione«, »Officio della Marina« i »Magistrato alla navigazione«.

⁴ *Provedimenti della navigazione*, sv. 56-6/1., str. 97. (HAD). Pomorski ured pored vođenja građanskih sporova vršio je i krivično gonjenje onih dubrovačkih pomoraca koji su se ogriješili o dubrovački Pravilnik za plovidbu kao i ostalih pomorskih propisa Republike.

⁵ *Cons. rogatorum*, sv. 162., str. 75. (HAD). Zaključkom Senata sredinom 1745. g. također je bilo određeno da se brodski patent (»Patente di bandiera«) može izdati samo podanici Dubrovačke Republike.

⁶ Prema Pravilniku Dubrovačke Republike o pomorskoj plovidbi iz 1794. g. bile su određene plaće dubrovačkih pomoraca i to mjesečno ovako: kapetan 20 dukata, vođa palube 11 dukata, stražar na brodu 9 dukata, obučenom pisaru 11 dukata, neobučenom pisaru 6 dukata, kormilaru 8 dukata, običnim mornarima po 7 dukata, a malom na brodu prema prilikama od 4 do 6 dukata. U to je doba vrijedilo 100 dubrovačkih groša otprilike 2.20 dukata.



Tegljači na Savi uz obalu u Slavonskom Brodu