



DUBROVAČKO POMORSKO ZAKONODAVSTVO U 18. STOLJEĆU

UDK: 347.79(479.5 Dubrovnik)
Izvorni naučni rad

DOI: 10.51558/2712-1178.2024.10.2.41

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 drugoj polovici 18. stoljeća dubrovačko pomorsko zakonodavstvo obogaćeno je Pravilnikom za nacionalnu plovību (Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale) - nizom zakonskih propisa koji su se posebice nadovezivali na VII knjigu Dubrovačkog statuta i tzv. Uredbe o mornarici iz 1511. i 1535. godine. Budući da su se odnosili pretežito na plovību izvan Jadrana, Regolamenti posvećuju veliku pozornost radu konzularne službe, a konzuli dobijaju velike ovlasti u nadzoru nad komercijalnom upotrebom broda, i radom zapovjednika broda i brodskog pisara. Veliki broj propisa posvećen je reguliranju obveza zapovjednika broda, brodskog pisara i mornara, za čije kršenje, za razliku od sličnih pomorskih normativnih akata tog vremena na Mediteranu koji propisuju tjelesne kazne, pa i smrtnu kaznu za disciplinske prekršaje i povrede dužnosti, Pravilnik predviđa novčane kazne, odnosno gubitak određenog broja mjesečnih plaća, zatvorske kazne i gubitak zvanja, odnosno trajnu zabranu obnašanja dužnosti kapetana broda, brodskog časnika ili brodskog pisara. Upravne funkcije povjerene su novoosnovanoj Oblasti za plovību, čija je temeljna zadaća bila da oblikuje pomorsku politiku, provodi nadzor nad

poslovima plovidbe i da razmatra važna pitanja i sporove iz radnopravne domene, te da posredstvom svoga Ureda za plovidbu zaprima i ažurira evidencijske podatke o članovima brodskih posada (zapovjednika, časnika i mornara). Premda je riječ o posljednjem zakonodavnom aktu iz oblasti pomorstva, Pravilnik ne predstavlja sustavnu kodifikaciju normi dubrovačkog pomorskog prava jer je propisima sabranim u Pravilniku dubrovačka vlada regulirala pomorsku praksu u uvjetima dubrovačke pomorske ekspanzije u 18. stoljeću.

Ključne riječi: pomorsko pravo, dubrovačko pomorsko zakonodavstvo, Pravilnik za nacionalnu plovidbu iz 1794. godine (*Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*)

UVOD

U razdoblju od 1745. do 1793. godine (s nadopunama do 1802. godine) u Dubrovniku je doneseno više zakonodavnih akata iz oblasti pomorstva koji su obuhvaćeni zajedničkim imenom Dubrovački edikt za pomorstvo ili Pravilnik za nacionalnu plovidbu, a pod nazivom *Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale* tiskani su po prvi put 1794. godine. Donošenjem Pravilnika za nacionalnu plovidbu zaokruženo je višestoljetno sustavno izgrađivanje dubrovačkog pomorskog zakonodavstva, započetog već u 12. i 13. stoljeću. Edikt za pomorstvo iz 18. stoljeća nadovezuje se na najvažnije zakonske izvore iz prethodnih razdoblja, posebice na VII knjigu Dubrovačkog statuta iz 1272. godine, te na Zakone, odnosno Uredbe o pomorstvu (*Ordo marinariae*) iz 1511. i 1535. godine. Susljedno tome, radi se uglavnom o odredbama upravno-ustrojbene naravi čiji je cilj bio nadzor nad brodskim poslovanjem na izvanjadranskim plovidbenim rutama (*Navigazione fuori di Golfo*), te odredbama političkog karaktera sa svrhom očuvanja dubrovačke neutralnosti i preventive od uvlačenja Dubrovačke Republike u bilo kakav međunarodni sukob.

Nakon krize dubrovačkog pomorstva u 17. stoljeću, koje je bilo obilježeno općom stagnacijom dubrovačke privrede i pomorstva, kao i ozbiljnim prijetnjama za opstanak Dubrovačke Republike, sredinom 18. stoljeća, u uvjetima povoljne pomorsko-trgovačke konjunktore, dolazi do oživljavanja dubrovačke trgovačke mornarice, a razvitku pomorskopравnih odnosa uvelike je doprinijelo i donošenje Pravilnika za nacionalnu plovidbu. Pomorsku ekspanziju omogućila je i iznimno dobro razvijena mreža



dubrovačkih konzulata čijoj ulozi u reguliranju pomorskih odnosa i nadzoru nad poštivanjem i provođenjem pomorskih propisa, Pravilnik posvećuje veliku pozornost. Više reglamentirano odnosi se na naplaćivanje raznih pristojbi koje su dubrovački pomorci i trgovci morali plaćati dubrovačkim konzulima za zaštitu, pomoć i razne usluge. Dubrovačka vlada je raznim mjerama poticala domaću brodogradnju, a zanimljivo je da su vlasnici dubrovačkih trgovačkih brodova krajem 18. stoljeća postali pučani jer su preostale malobrojne vlastelinske obitelji uglavnom živjele od zemljoposjeda. Obogaćeni pučani preuzimaju i obnašanje državnih funkcija i službi što je u Pravilniku očitovano uvođenjem novih državnih tijela čija je zadaća bila nadzor i upravljanje poslovima u pomorstvu. Još je uvijek otvoreno pitanje, je li ovaj niz od šezdeset više-manje nepovezanih propisa, koji su dali završni pečat dubrovačkom višestoljetnom pomorskom zakonodavstvu, originalna tvorevina, kao što smatra V. Brajković („Karakteristična vrijednost dubrovačkog Edikta 1794. je u tome, što nam se on ukazuje kao završni potez u jednom dugotrajnom i brižno izgrađivanom stvaranju, koje uza sve neminovne podudarnosti u okviru jednog kozmopolitskog ekonomskog zbivanja, odiše punom originalnošću i umješnošću svojih slavnih tvoraca.“),¹ ili je nastao pod velikim utjecajem propisa nizozemskog pomorskog zakonodavstva, posebice knjige propisa pod nazivom Pomorski konzulat (*Consolato del mare*), kako smatra I. Mitić navodeći „da se dubrovačka vlada u organizaciji svog pomorstva i konzularne službe koristila iskustvom Holanđana . . . Dubrovčani su od njih preuzeli glavna obilježja pomorsko-trgovačkog poslovanja i primijenili ih na svoje prilike i potrebe . . .“.² Ante Marinović ističe da „... *Pravilnik o nacionalnoj plovidbi*, ili *Dubrovački edikt za plovidbu*, . . . , nije međutim nikakav samostalni

-
- 1 Brajković, V., *Dubrovački edikt za plovidbu 1794., Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, (1952), 403. Brajković, nav. dj., 396. objašnjava određene podudarnosti između odredaba Dubrovačkog edikta 1794. i sličnih normativnih akata (Toskanski Edikt 1748., Politički Edikt Marije Terezije 1774., Napolitanski nacrt 1781. i Venecijanski Zakonik 1774.) srodnim okolnostima i zahtjevima tog razdoblja. Za razliku od slavne francuske Ordonanse 1681. koja je pomorsku problematiku kodificirala u jedinstven sustav, dubrovački Pravilnik se pretežito bavi upravnim i političko-strateškim pitanjima.
 - 2 Mitić, I., *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, *Naše more*, god. XXIV, br. 1-2, Dubrovnik 1977, 201.

zakonodavni akt . . . , nego je samo dopuna i razrada ranijih zakonskih zbornika: *Statuta* i ostalih, koji nikada nisu u cijelosti bili derogirani, već su ostali na snazi sve do sloma samostalne dubrovačke državnice, dapače su i nadživjeli samu Republiku.“³

1. DRUŠTVENO-EKONOMSKE PRILIKE U DUBROVNIKU U 18. STOLJEĆU

Iznimno nepovoljne društvene, političke i ekonomske prilike u 17. i početkom 18. stoljeća dovele su do velike krize i stagniranja kako dubrovačke privrede tako i dubrovačke trgovine i pomorstva.⁴ Dubrovačka privreda posebno je trpjela teške posljedice zbog stalnih mletačko-turskih sukoba i neprestanih mletačkih presizanja na dubrovački teritorij.⁵ Pored iznimno nepovoljnih međunarodnih okolnosti, težak položaj Dubrovnika u tom razdoblju još je više pogoršan potresom koji je pogodio dubrovačko područje u travnju 1667. godine,⁶ što su onodobne velike sile Turska i Mletačka

3 Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo. Ius maritimum Civitatis Ragusii. (povijesni pregled – compendium historicum)*, knj. 2, Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno – zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. *Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Reipublicae Ragusinae*, Split: Književni krug, 2005, 13-14.

4 Samardžić, R., *Veliki vek Dubrovnika*, (Beograd: Prosveta, 1983), 11-13; Tadić, J., O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku, *Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 184-186.

5 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, Zagreb: Zora, 1969, 54; Ivo Rusko, Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX. stoljeća, *Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 205-207; Samardžić, R., Borba Dubrovnika protiv mletačkih pokušaja da unište njegovu nezavisnost u XVII veku, *Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, (Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952), 367-386.

6 Luetić, J., Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima zadnjih decenija XVII. stoljeća, *Dubrovačko pomorstvo – u*

Republika pokušale iskoristiti kako bi ovladale dubrovačkim teritorijem.⁷ Dubrovačka kopnena trgovina trpjela je veliku štetu zbog pomorske opsade ušća Neretve od strane Venecije, koja je, pored toga, neprestano nastojala onemogućiti dubrovačku trgovačku mornaricu na Jadranu.⁸ Nezavisnost Dubrovačke Republike bila je ozbiljno ugrožena krajem 17. stoljeća nakon mletačkog osvajanja turskog područja uz dubrovačku granicu⁹ što je u cijelosti prekinulo trgovinu s balkanskim zaleđem i imalo nesagledive posljedice po dubrovačku privredu.¹⁰ Ipak, iznimnom diplomatskom vještinom Dubrovčani su uspjeli Karlovačkim mirovnim ugovorom postići da Dubrovačka Republika graniči samo s turskim teritorijem.¹¹ U drugoj polovici 17. stoljeća Dubrovnik je održavao dobre odnose s Austrijom kojoj se, za zaštitu svojih interesa, obvezao počev od 1684. godine plaćati 500 dukata godišnje. Položaj Dubrovnika je donekle poboljšan kada ga je Austrija početkom 18. stoljeća oslobodila te obveze, a pomogla im je i činjenica što su Turskoj morali plaćati tribut svake tri godine. Dubrovačka luka dobila je povlašten i monopolistički status kada je sultanovim fermanom iz 1668. godine odlučeno da se samo preko nje može slobodno vršiti razmjena turske robe. Na taj su način Austrija i Turska omogućile Dubrovniku da lakše sanira velike štete koje su pretrpjeli u razornom zemljotresu i uslijed mletačke blokade. Osim ugrožavanja od strane moćnih susjeda, do stagniranja dubrovačke privrede i pomorstva došlo je i zbog sve oštrije konkurencije stranih trgovačkih mornarica u bazenu Sredozemnog mora, te sve većaorijentiranost plovidbenih ruta prema Atlantskom oceanu. Sve su to bili razlozi zbog kojih je dubrovačka privreda početkom 18. stoljeća prolazila kroz veliku krizu koja se odražavala i u lošem stanju trgovačke mornarice. Radijus plovidbe dubrovačkih brodova, za razliku od prijašnjih epoha, sada je sveden uglavnom na Jadransko more

spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 189-190.

- 7 Samardžić, R., *Veliki vek Dubrovnika*, 223-258; Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. 1, Split: Književni krug, 1998, 70.
- 8 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, 54-56; Samardžić, R., *Veliki vek Dubrovnika*, 424-430.
- 9 Novak, G., *Prošlost Dalmacije*, knj. 2, *Od Kandijskog rata do Rapalskog ugovora*, Split: Marjan tisak, 2004, 17-23.
- 10 Luetić, J., *Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima zadnjih decenija XVII. stoljeća*, 190-192.
- 11 Novak, G., *Prošlost Dalmacije*, knj. 2, *Od Kandijskog rata do Rapalskog ugovora*, 20; 29-30.

gdje se dubrovačka mornarica morala nadmetati s mornaricama zapadnih zemalja.¹² U velikoj krizi bila je i trgovina s balkanskim zaleđem gdje su Dubrovčani izgubili vodeću ulogu posrednika u uvoznim i izvoznim poslovima balkanskih zemalja. Zbog posljedica tursko-mletačkih ratova, prvenstveno zbog gašenja dubrovačkih trgovačkih kolonija na teritoriju Turske, ta će se kriza produžiti i na drugu polovicu 18. stoljeća. Djelatnost dubrovačkih trgovaca odvijala se još uvijek trgovačkim putovima preko Albanije, u većim bosanskohercegovačkim središtima i u Novom Pazaru.¹³ Sve je veća konkurencija stranih trgovaca, pa su se u ovom razdoblju Dubrovčani morali natjecati s domaćim, austrijskim i francuskim trgovcima. Istodobno sa stagniranjem kopnene trgovine, veliku štetu Dubrovnik je trpio i zbog sve manje važnosti dubrovačke luke. Sve su manji prihodi od posredničke trgovine kroz dubrovačku luku jer su dubrovački trgovci izgubili monopol na trgovačke transakcije između zemalja balkanskog zaleđa i Zapadne Europe. Zbog velikog pada opsega uvožno-izvoznih poslova dubrovačka luka svedena je na tranzitnu luku kojom su se više koristili strani nego dubrovački trgovci. Ipak, u drugoj polovici 18. stoljeća povoljne međunarodne prilike omogućile su procvat pomorske trgovine.¹⁴ Oslabljena Mletačka Republika nije više bila prijatelja dubrovačkoj nezavisnosti niti je više ometala plovidbu dubrovačkih brodova na Mediteranu gdje vlada manja konkurencija mornarica zapadnih zemalja koje su se usmjerile na plovidbene rute ka prekomorskim zemljama i kolonijama. Bolji je i međunarodni položaj Austrije pod čiju se zaštitu Dubrovnik stavio u 17. stoljeću pa su dubrovački brodovi mogli neometano prevoziti žito iz crnomorskih luka u luke zapadnog Mediterana, a često su bili angažirani za prijevoz robe za Austriju između luka hrvatskog primorja i Istre.¹⁵ Ti su brodarski ugovori donosili veliki profit čime je potaknuta domaća brodogradnja pa je Dubrovnik sredinom 18. stoljeća raspolažao jakom

12 Luetić, J., *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, knj. 2, Pomorski muzej JAZU Dubrovnik, Dubrovnik 1959, 9-10.

13 Rubić, I., Utjecaj pomorskih i kopnenih faktora na razvoj grada Dubrovnika, *Dubrovačko pomorstvo - u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 316.

14 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, 82-83.

15 Ivančević, V., Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću, *Dubrovačko pomorstvo - u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 223-228.



trgovačkom mornaricom.¹⁶ Razvitku pomorstva znatno je doprinijela i vlada Dubrovačke Republike donoseći razne mjere, od kojih su najvažniji propisi koji su sabrani i objavljeni 1794. godine pod nazivom Pravilnik za nacionalnu plovidbu.¹⁷ Krajem 18. stoljeća Dubrovčani su znalački iskoristili francusko-engleski trgovački rat¹⁸ kako bi proširili radijus plovidbe svojih brodova i na prekooceanska tržišta.¹⁹ Dubrovački brodovi plovili su između Apeninskog i Pirinejskog poluotoka, Male Azije i Sjeverne Afrike, od Carigrada i Aleksandrije preko Gibraltara i Lisabona do Engleske.²⁰ Izvrsno organizirana mreža dubrovačkih konzulata, kojih je u ovom razdoblju bilo oko 80 na Mediteranu, uvelike je pripomogla uspješnoj renesansi dubrovačkog brodarstva.²¹ Na žalost, ni iznimna diplomatska vještina nije pomogla Dubrovčanima da izbjegnu zaključenje veoma nepovoljnog trgovačkog ugovora s Francuskom 1776. godine kojim je Francuska pokušala suzbiti konkurenciju dubrovačkih brodova.²² Pored velike štete koju je trpio zbog konkurencije francuske mornarice, Dubrovčani su imali neugodnosti i od strane ruskih brodova jer su dubrovački brodovi bili angažirani za prijevoz i opskrbu Turaka u rusko-turskom ratu u drugoj polovici 18. stoljeća.²³ Propast Mletačke Republike nije Dubrovniku donijela veliko olakšanje jer su Francuskoj i Austriji nakon 1797. godine morali plaćati ogromne novčane kontribucije. Do velikih promjena došlo je i u samom Dubrovniku. Ekonomska moć, prije svega vlasništvo na

-
- 16 Mitić, I., *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, Naše more, god. XXIV, br. 1-2, Dubrovnik 1977, 201.
 - 17 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, 91-92.
 - 18 Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. 2, 443.
 - 19 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, 87-88.
 - 20 Mitić, I., *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, 201-202.
 - 21 Mitić, I., *Uloga konzula u razvoju trgovine i pomorstva starog Dubrovnika do ukidanja Republike*, *Dubrovački horizonti*, XVI, 24 (1984), 70; isti, *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, 202-203. smatra da je mreža dubrovačkih konzulata organizirana po uzoru na nizozemске konzulate, te da su Dubrovčani od Nizozemaca preuzeli osnovna načela organizacije financijskog i pomorsko-trgovačkog poslovanja svoje pomorsko-konzularne službe.
 - 22 Luetić, J., *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću*, 20.
 - 23 Rusko, I., *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX. stoljeća*, 210.

trgovačkim brodovima, sada je u rukama građanske klase. Najugledniji među pripadnicima građanstva ipak su primljeni u redove vlastele koja se uporno protivila bilo kakvim reformama. Vlastela je izgubila ekonomsku prevlast i u razdoblju kraja 18. stoljeća pripadnici vlastelinskih redova uglavnom se uzdržavaju od zemljoposjeda. Kako je njihov broj drastično opadao, obnašanje državnih službi i funkcija preuzimaju pripadnici građanskog staleža koji donose duh novog vremena nakon povratka sa školovanja na sveučilištima u Zapadnoj Europi. Ipak, nije došlo ni do kakvog otvorenog sukoba s vlastelom, a pobunu seljaka koji su, zbog očajnog položaja ustali protiv vlastele, ugušili su uz pomoć austrijske vojske. Međunarodne prilike s kraja 18. i početka 19. stoljeća u južnom Jadranu, posebice eskalacija sukoba između velikih sila ugrozila je neutralnost i sam opstanak Dubrovačke Republike da bi, u konačnici, 1806. godine u Dubrovnik ušle jedinice francuske vojske. Početkom 1808. godine francuski okupatori objavili su Senatu prestanak postojanja Dubrovačke Republike i ukidanje aristokratskog uređenja.²⁴

2. DUBROVAČKO POMORSTVO U 18. STOLJEĆU

Pomorstvo i pomorska trgovina bili su i u 18. stoljeću okosnica dubrovačkog gospodarstva. Izgradnja pomorskog lazareta u velikoj je mjeri doprinijela da dubrovačka tranzitna trgovina ne pretrpi veću štetu u razdoblju epidemije kuge²⁵ i zahvaljujući obveznoj karanteni za trgovce, putnike i stoku Dubrovnik je izbjegao tu pošast koja je pogodila susjedne zemlje.²⁶ Dubrovačka vlada je ulagala veliki napor i diplomatsku vještinu u savladavanje nepovoljnih međunarodnih prilika, a od posebne važnosti bila je bliska suradnja s Austrijom putem koje je potaknuta pomorska trgovina na istočnom Mediteranu i na Jadranu, kao i prijateljski odnosi s Turskom

24 Novak, G., *Prošlost Dalmacije, knj. 2, Od Kandijskog rata do Rapalskog ugovora*, 30.

25 Luetić, J., *Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 3*, JAZU u Zagrebu, Pomorski muzej – Dubrovnik, Dubrovnik 1964, 47-50.

26 Bazala, V., *Pomorski lazareti u starom Dubrovniku, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 293-307.; Miović, V., *Dubrovački ples s kugom: vrijeme lazareta na Pločama*, HAZU, Zavod za povijesne znanosti u Dubrovniku, knj. 42, Zagreb-Dubrovnik, 2022., 23-41.



zahvaljujući kojima je održavan monopolistički položaj dubrovačke luke. Za dubrovačku je privredu od iznimne važnosti bila činjenica da je dubrovačka luka bila najvažnija luka na istočnom Jadranu jer su prihodi od kopnene trgovine, zbog stalnih ratova sredinom 18. stoljeća, gotovo ugašeni. To su bili razlozi zbog kojih su se Dubrovčani nužno morali okrenuti daljem razvitku pomorstva i pomorske trgovine. Da bi mogli održavati plovidbene rute izvan Jadranskog mora i natjecati se za poslove s engleskom i francuskom mornaricom, Dubrovčani su bili prisiljeni potaknuti domaću brodogradnju kako bi izgradili brodove veće nosivosti, sposobne za dugu plovidbu.²⁷ Za razliku od lošeg stanja u kojem se nalazila dubrovačka mornarica na početku 18. stoljeća kada su raspolagali samo s 4 broda nosivosti preko 100 kara, tridesetih godina 18. stoljeća nabavljeni su brodovi nosivosti od 10 – 115 kara, a u drugoj polovici 18. stoljeća Dubrovačka Republika raspolaže sa 190 brodova izvanjadranske plovidbe s brodskim kapacitetom od 15 000 kara. U zadnjim desetljećima 18. stoljeća u gruškome brodogradilištu sagrađeno je oko 60 jedrenjaka izvanjadranske plovidbe i stotinjak manjih lađa. Početkom 19. stoljeća, pred propast Dubrovačke Republike, dubrovačka trgovačka mornarica narasla je na 277 jedrenjaka čija je ukupna nosivost iznosila 26 000 kara²⁸ i s oko 3 000 članova. Vrijednost flote procjenjivala se na oko 14 milijuna dukata, a godišnja zarada, nastala pretežito temeljem ugovora o najmu brodskog prostora, iznosila je oko 3 milijuna dukata.²⁹ To je bila najbolje organizirana i najuspješnija mornarica na cijelom Sredozemlju. Razvitku dubrovačkog pomorstva u tom razdoblju stalnih međunarodnih sukoba, potaknutih francuskom buržoaskom revolucijom, uvelike je pogodovala dubrovačka neutralnost i stijeg Dubrovačke Republike pod kojim su plovili dubrovački brodovi. Osim toga, veliku pogodnost za ekspanziju dubrovačkog pomorstva predstavljalo je daljnje slabljenje Venecije koja se tada nalazila u ratnom sukobu s Austrijom. Sve su to bili razlozi koji su omogućili prosperitet dubrovačkog pomorstva koji je potrajao do početka francuskih osvajanja.³⁰

27 Luetić, J., *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću*, 19-20.

28 Luetić, J., *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, 90-93; Ivančević, *Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću*, 227-236.

29 Marinović, A., *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. 1, 83.

30 Rusko, I., *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX. stoljeća*, 212-221.

Napredak pomorstva, brodogradnje i pomorske trgovine iziskivao je suvremeniju pravnu regulativu zbog čega je dubrovačka vlada počev od 1745. godine intervenirala u oblasti pomorstva periodično objavljujući niz od 60 novih propisa.³¹

3. PRAVILNIK ZA NACIONALNU PLOVIDBU

Nadovezujući se na propise iz prijašnjih epoha, Vlada Dubrovačke Republike donijela je 60 novih propisa u cilju njihovog posuvremenjivanja i nadopunjavanja kako bi sve razvijenije pomorsko-pravne i pomorsko-trgovačke odnose polovicom 18. stoljeća regulirala nasuvremeniji i adekvatniji način.³²

Svaki kapetan broda morao je imati zbirku tih propisa koji su u početku prepisivani, da bi dubrovačka vlada odlučila objaviti ih i tiskati 1794. godine³³ pod nazivom *Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*.³⁴ Regolamenti su objavljeni s ciljem reguliranja pomorskih odnosa izvanjadranske plovidbe s težištem na rješavanje političko-upravnih, financijskih i organizacijskih pitanja. Budući da je dubrovačko pomorstvo sredinom 18. stoljeća bilo orijentirano uglavnom na bliskoistočne rute, novim je propisima dubrovačka vlada nastojala ustanoviti što bolji nadzor nad financijskim poslovanjem brodova, te održavanju brodske stege i discipline. Stalno bdijući nad neutralnošću Dubrovačke Republike, dubrovačka je vlada i donošenjem Pravilnika za nacionalnu plovidbu, u kojem su predviđene veoma stroge kazne za bilo kakav pokušaj uvlačenja Dubrovnik u neki međunarodni

31 Luetić, J., *Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, knj. 1, Dubrovnik 1954, 5.

32 Knežević, S., *Pomorski zakoni u dubrovačkoj republici*, časopis Pomorstvo br. 11/1949, 450.

33 Pravilnik je po prvi put tiskan 1784. godine u malom broju primjeraka i sadržavao je 47 poglavlja, a dopunjeno izdanje sa 60 poglavlja tiskano je 1794. godine. Vidi Luetić, J., Uvodni tekst, u: *Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, Dubrovnik 1972, 73; Marinović, *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. 2, 445; Cvitanić, A., *Uvod u dubrovačko statutarno, poslije zakonsko pravo*, u: *Iz dalmatinske pravne povijesti*, Književni krug Split, 2002, 534.

34 Foretić, V., *Crtice iz pomorske povijesti*, Zadarska revija, XI, 5 (1962), 382-386.; Harris, R., *Povijest Dubrovnika*, Golden marketing – Tehnička knjiga, Zagreb, 2006., 361.

sukob, htjela osigurati neometanu plovidbu dubrovačkih brodova. U svrhu ostvarenja tih ciljeva, trebalo je u što većoj mjeri angažirati široku mrežu dubrovačkih konzulata, zbog čega je posebna pozornost posvećena ovlastima i funkcijama dubrovačkih konzula, naročito na području Bliskog Istoka. Pomorska ekspanzija praćena je sve težim izrabljivanjem mornara koji su često bježali sa brodova i kršili propise o brodskoj disciplini i radnim obvezama. To su bili razlozi zbog kojih osnovu Pravilnika čine Uredbe o mornarici (*Ordo marinaritiae*) iz 1511. i 1535. godine kojima su u 16. stoljeću propisane strožije sankcije za nepridržavanje propisa o brodskom redu i disciplini. Pravilnik se nadovezuje i na odredbe spomenutih Uredbi koje su se odnosile na kontrolu brodskog poslovanja, te propise o dužnostima članova posade. Pravilnikom za nacionalnu plovidbu nadopunjeni su i propisi iz knjige Reformacija iz 1341. godine, kao i propisi Žute knjige iz 1462., 1477., 1480. i 1504. godine. Premda su osnovu Pravilnika činili zakonodavni akti iz ranijih razdoblja dubrovačke pomorske povijesti, Dubrovčani su se prilikom donošenja Pravilnika koristili iskustvima drugih pomorskih sila, posebice Holandije koja je, slično kao i Dubrovačka Republika, provodila merkantilističku politiku zasnovanu na neutralnosti.³⁵ Iz prepiske s diplomatsko-konzularnim predstavnikom u Veneciji iz 1766. godine razvidno je da je dubrovački Senat tražio da se iz Amsterdama nabavi knjiga *Consolato del mare* koja je konzultirana prilikom donošenja novih propisa koji su uvelike pripomogli da dubrovačka mornarica što bolje iskoristi povoljne pomorsko-trgovačke prilike na Sredozemlju u tom razdoblju. Donošenjem novih propisa zaokružena je organizacija pomorsko-trgovačkog poslovanja što se ima zahvaliti i izvrsno organiziranoj strukturi pomorsko-konzularne službe. Premda postoje velike sličnosti glavnih značajki pomorsko-trgovačkog poslovanja između Dubrovnika i drugih pomorskih zemalja, posebice Nizozmske, dubrovački Pravilnik sadrži i određene specifičnosti koje su posebno očitovane u sankcijama koje su predviđene za kršenje brodskog reda i discipline. Dok slični zakonodavni akti drugih zemalja poznaju razne tjelesne kazne, pa i osudu na smrt, dubrovački Pravilnik predviđa novčane kazne, odnosno gubitak određenog broja mjesečnih plaća, zatvorske kazne i gubitak zvanja, odnosno trajnu zabranu obnašanja dužnosti kapetana broda, brodskog časnika ili brodskog pisara. Međutim, na osnovi odredaba Pravilnika očito je da je položaj mornara ipak bio veoma težak jer ne sadrži toliko propisa o zaštiti članova posade i njihovih obitelji u slučaju bolesti, tjelesnih ozljeda, smrti, prekida putovanja; malo je propisa o plaćama i naknadama za slučaj raznih nezgoda (brodolom,

35 Mitić, I., *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, 203.

zarobljavanje, iskrčavanje sa broda, itd.) u usporedbi sa zakonskim propisima drugih zemalja tog razdoblja, npr. s francuskom Ordonansom iz 1681. godine ili Toskanskim ediktom iz 1748. godine.³⁶

S obzirom na materiju kojom se pretežito bave, propisi Dubrovačkog edikta za plovidbu iz 1794. godine mogu se raščlaniti u četiri skupine:

- *administrativno-upravni propisi čiji je cilj organizacija organa za upravu i nadzor nad pomorsko-trgovačkim poslovanjem u Dubrovniku;*
- *odredbe kojima su regulirane ovlasti i djelatnost pomorsko-konzularne službe;*
- *propisi o brodskom poslovanju;*
- *propisi o radno-pravnom statusu članova posade.*

3.1. Administrativno-upravni propisi

Temeljem Pravilnika za nacionalnu plovidbu ustanovljeni su novi organi čiji je cilj bio nadzirati plovidbu dubrovačkih brodova i kontrolirati poštivanje zakonskih propisa od strane zapovjednika broda, brodskih časnika, prije svega brodskog pisara i ostalih članova posade. Najvažnije upravne funkcije povjerene su Oblasti za plovidbu (*Soprintendenza della Navigazione*), čija je glavna zadaća bila da oblikuje pomorsku politiku, provodi nadzor nad poslovima plovidbe i da razmatra važna pitanja i sporove iz radnopravne domene, te da posredstvom svog Ureda za plovidbu zaprima i ažurira evidencijske podatke o članovima brodskih posada (zapovjednika, brodskih časnika i mornara). O obvezi vođenja evidencije izričito se govori i u reg. IX i XLI. U novoosnovanu Oblast za plovidbu, s mandatom od tri godine, ušla su petorica članova Senata, slično kao što je u 16. stoljeću uveden Odbor Petorice za poslove pomorstva (reg. X).

Zapovjednik broda bio je obvezan prijaviti se Uredu za plovidbu (*Officio della Navigazione*) i podnijeti spisak članova posade u svim slučajevima kada se radilo o izvanjadranskim plovidbenim rutama (reg. X).³⁷ Svaki kapetan i patrun morao je imati ovlaštenje za plovidbu koje im je Ured za

³⁶ Brajković, V., *Dubrovački edikt za plovidbu 1794.*, 397.

³⁷ Brajković, V., *Étude historique sur le droit maritime privé du Littoral Yougoslave*, Marseille 1933, 162.



plovidbu obnavljao svake tri godine i šest mjeseci. Za kršenje tog propisa bila je predviđena kazna u iznosu od 300 cekina. Jedna od zadaća spomenutog Ureda bila je i kontrola poštivanja propisa Pravilnika od strane svakog dubrovačkog pomorca (reg. IX). Po završetku plovidbenog pothvata svi članovi posade morali su se bezodvlačno prijaviti Uredu za pomorstvo kako bi predložili potrebne isprave. Za nepoštivanje navedenog propisa kapetani i patruni mogli su biti kažnjeni novčanom kaznom od 60 cekina, a mornari zatvaranjem u tamnicu na tri mjeseca. Službenici Ureda za pomorstvo provjeravali su, također, kako su se pomorci vladali za vrijeme plovidbe (reg. XLI). Jednako kao i u prijašnjim epohama, dubrovačka vlada je vodila iznimnu brigu o vlasništvu na dubrovačkim brodovima zbog čega su se vlasnici, suvlasnici i sve druge osobe koje su imale bilo kakav interes na dubrovačkom brodu morale prisegom obvezati da neće strancima ustupiti udio u vlasništvu dubrovačkog broda, te da će Glavnu upravu pomorstva, čija je zadaća bila voditi evidenciju spomenutih osoba, obavijestiti o svakoj promjeni titulara vlasništva dubrovačkog broda (reg. IV).³⁸

3.2. Odredbe kojima su regulirane ovlasti i djelatnost pomorsko-konzularne službe

Budući da se Pravilnik prvenstveno odnosio na reguliranje pomorsko-pravnih odnosa u izvanjadranskoj plovidbi, velika je pozornost posvećena djelatnosti pomorsko-konzularne službe o kojoj se govori u deset reglamenta koji su doneseni 1750. i 1751. godine.³⁹ Tim su propisima službenicima dubrovačkih konzulata date još veće ovlasti u nadzoru nad poslovanjem brodova i radom članova posade, a ujedno su propisane i konzularne takse (reg. XXI, XXII, XXIV, XXVIII-XXXII, XXXIV-XXXVIII). Zapovjednici dubrovačkih brodova smjeli su kontaktirati samo konzula koji je bio valjano ovlašten za tu funkciju (*Patente pubblica*), i u slučaju ako su bili na području gdje je djelovao dubrovački konzulat, bilo im je zabranjeno tražiti pomoć konzula neke druge zemlje (reg. XXVIII). Pravilnikom su

38 Blagojević, M., *Pod okriljem Svetog Nikole i Svetog Vlaha*, Beograd: HERAedu – Društvo za kulturni razvoj „Bauo“ Petrovac na moru, 2020, 472.

39 Mitić, I., *Poslovi dubrovačkih konzula prema Pravilniku o plovidbi Dubrovačke Republike iz godine 1794.*, časopis Dubrovnik, br. 2/1966, 55.

detaljno precizirane konzularne takse, ali i sankcije u slučaju zloupotrebe naplaćivanja taksi. Ured za pomorstvo je 1747. godine donio Tarifu sukladno kojoj se konzulu, u luci u kojoj se ukrcavao teret, smjelo platiti maksimalno 2% (reg. XXIV). U slučaju zloupotrebe tog propisa zapovjednik broda morao je suvlasnicima broda nadoknaditi plaćenu razliku (reg. XXX). Spomenuti propis primjenjivao se samo u lukama u kojima se ukrcavao ili iskrcavao teret, odnosno u kojima je zaključen ugovor, a njegova primjena proširena je 1790. godine i na luke i pristaništa Berberije (reg. LI). Tarifom Ureda za pomorstvo predviđene su i naknade tumačima konzula na Istoku (reg. XXXI), a za usluge posredovanja u zaključivanju ugovora, predviđeno je da se plaća onoliko koliko je uobičajeno (reg. XXXII). Od posebne je važnosti propis iz 1751. godine kojim je ustanovljena jurisdikcija konzulata Smirne, Soluna i Kaneje, te nadležnost konzula za područje Aleksandrije i Kaira (reg. XXXIII). U mjestima koja su bila pod jurisdikcijom spomenutih konzulata, zapovjednici dubrovačkih brodova bili su obvezni osobno se prijaviti kako bi dobili dozvolu otpreme prethodno podmirivši financijske obveze prema konzulatu. Ako nisu bili u mogućnosti doći osobno zbog udaljenosti broda, morali su poslati pismo konzulatu s preciznim podacima o ugovoru o najmu broda, te o ukrcanoj i iskrcanoj robi, obavezujući se istim pismom da će, što je moguće prije, platiti konzulatu određenu novčanu svotu. Te pisane izvještaje čuvali su vicekonzul ili konzulov pisar (reg. XXXIV). Nakon što bi zapovjednik broda podmirio dug, iste su mu osobe izdavale priznanicu (reg. XXXV), koju je zapovjednik broda, po povratku u Dubrovnik, bio dužan predložiti Uredu konzulata na Istoku (reg. XXXVI).

Posebni propisi odnose se na reguliranje dužnosti kontrole ukrcane i iskrcane robe, o čemu su konzuli u kršćanskim zemljama morali napisati podroban izvještaj i usporediti ga s teretnicama i ispravama odnosnih carinarnica, i poslati ga Uredu za pomorstvo (reg. XXXVII). Pravilnik regulira ponašanje zapovjednika dubrovačkih brodova i u kršćanskim područjima gdje nije postojao dubrovački konzulat naređujući zapovjedniku broda da osobno sačini taj izvještaj i da ga, nakon povratka u Dubrovnik, preda Uredu konzulata Levanta (reg. XXXVIII).⁴⁰

Veoma važna zadaća dubrovačkih konzula sastojala se u kontroliranju i ovjeravanju brodske knjige – dnevnika u koju je brodski pisar (odnosno kapetan broda bez pisara) morao unositi podatke o poslovanju broda. U

40 Blagojević, M., *Pod okriljem Svetog Nikole i Svetog Vlaha*, 472-476.

brodsku knjigu koju je kapetan broda dobijao od Ureda za plovidbu u momentu izdavanja dozvole za određeni plovidbeni pothvat, morale su biti unesene sve činjenice relevantne za poslovanje broda: podaci o svim zaključenim ugovorima, prihodi i rashodi, odnosno troškovi učinjeni na račun broda za vrijeme tog putovanja.⁴¹ Dubrovački konzul morao je ovjeriti te podatke besplatno, i to u momentu kada je brod napuštao luku. Ako bi konzul ustanovio da brodska knjiga nije propisno vođena, zapovjednik broda i pisar bili bi kažnjeni trajnim gubitkom prava obnašanja dužnosti kapetana, odnosno broskog pisara. Osim toga, na osnovi regulamenta XLIX bili bi kažnjeni i kao krivokletnici jer su prekršili prisegu koju su dali Uredu za plovidbu da će stručno i časno izvršavati propisane dužnosti.

3.3. Propisi o brodskom poslovanju

Tijekom cijele povijesti Dubrovačke Republike dubrovačka vlada posvećivala je iznimnu pozornost pitanju vlasništva na dubrovačkim brodovima, što je očitovano i u Pravilniku za nacionalnu plovidbu jer se o pitanju vlasništva na brodu i o povlasticama za plovidbu govori već u propisu koji je donesen 1745. godine i koji se nadovezuje na statutarnu odredbu donesenu 1358. godine (Dubrovački statut, VI, 67). Ured za plovidbu izdavao je dozvole za plovidbu isključivo osobama koje su imale državljanstvo Dubrovačke Republike, odnosno bile podanici Dubrovačke Republike, a isti su, ako su htjeli dobiti patent za plovidbu, bili dužni dokazati svoje pravo vlasništva na brodu i predložiti uvjerenje konzula Dubrovačke Republike o istinitosti izdanih isprava.⁴² Uvjerenje nacionalnog konzula moglo je biti zamijenjeno uvjerenjem konzula neke druge države, ili drugog podanika Dubrovačke Republike ako nije bilo nacionalnog konzula (reg. I). Uvijek na oprezu da Dubrovnik ne bi bio uvučen u neki međunarodni sukob, a i da bi se spriječila bilo kakva mogućnost sudjelovanja stranaca u vlasništvu na dubrovačkim brodovima, dubrovačka vlada u reg. II zabranjuje izdavanje povlastice za zaplijenjeni brod bilo koje nacije, bez obzira na koji je način zaplijenjen, a ista zabrana vrijedila je i za brod koji je izgrađen u državi koja se nalazila u ratnom sukobu, kao i za brod kojeg je vlasnik stekao temeljem ugovora o zajmu zaključenim sa stranim državljaninom ili putem opterećenja

41 Mitić, I., *Uloga konzula u razvoju trgovine i pomorstva starog Dubrovnika do ukidanja Republike*, časopis Dubrovački horizonti, god. XVI, br. 24/1984, 68.

42 Brajković, V., Dubrovački edikt za plovidbu 1794., 398.

broda. Ugovor o zajmu čiji je cilj bio kupnja broda, mogao je biti zaključen samo između dubrovačkih građana (reg. III). Kapetan i patrun broda bili su obvezni obnavljati patent za plovību svake tri godine i šest mjeseci. Nepoštivanje ovog propisa sankcionirano je globom od 300 cekina (reg. IX). Ured za pomorstvo bio je nadležan za izdavanje posebnih ovlaštenja koje je trebalo ishoditi prije svake izvanjadranske plovību (reg. VII).

Glavna uprava pomorstva vodila je evidenciju vlasnika udioničara (*parzenevoli* – suvlasnici, kako ih naziva Pravilnik) i svih osoba koje su imale bilo kakav interes na brodu. Te osobe morale su prisegnuti da će obavijestiti Upravu o svakoj promjeni osobe vlasnika odnosno suvlasnika broda, a sve u cilju onemogućavanja stranim državljanima da steknu vlasništvo ili udio u vlasništvu na dubrovačkom brodu (reg. IV). Da bi zapovjednik broda bio što više zainteresiran za uspjeh plovíbenog pothvata, kao i za održavanje broda, reglamentom LIV propisano je da svaki kapetan mora sudjelovati u vlasništvu broda s minimalno dva karata. Istim propisom bilo je zabranjeno kapetanima založiti svoj suvlasnički dio, uz prijetnju kaznom od 100 cekina. Za sve prijevarne radnje vezane za brodske karate bile su predviđene stroge kazne, a naplaćena kazna dijelila se između tužitelja, javne riznice i Ureda (reg. LIII). Ako je kapetan broda zaključio ugovor o osiguranju svog interesa, morao je o tome obavijestiti nadležnog konzula, čiju je vjerodostojnu ispravu morao predložiti Uredu za pomorstvo. Nepoštivanje tog propisa sankcionirano je sa 100 cekina (reg. LV). Remont dubrovačkih brodova mogao se vršiti isključivo u brodogradilištu u Gružu, a samo uz dopuštenje Ureda za plovību, u škveru u nekom drugom mjestu (reg. XIII).

3.4. Propisi o radno-pravnom statusu članova posade

Budući da su osnova Pravilnika za nacionalnu plovību bile tzv. Uredbe o mornarici iz 16. stoljeća koje su se pretežito bavile radno-pravnim statusom članova posade i sankcioniranjem radnih i disciplinskih prekršaja, Pravilnik donesen u razdoblju od 1745. – 1802. godine najviše propisa posvećuje reguliranju tih pitanja. Ediktom za plovību iz 1794. godine ponovno se ističe da svi članovi posade moraju biti državljani Dubrovačke Republike, što je naređeno već u reg. V donesenom 1745. godine. Jedina iznimka predviđena je za usluge pilotaže, ili ako bi brod ostao bez mornara zbog smrtnog ili nekog drugog nesretnog slučaja. U takvim situacijama trebalo



je od nadležnog konzula dobiti potvrdu o vjerodostojnosti činjenica koje su opravdavale angažiranje stranog mornara i predložiti je Uredu za pomorstvo. Bilo je dopušteno angažirati samo osobe iz država s kojima je Dubrovačka Republika održavala dobre odnose, što je bilo zapriječeno kaznom od 100 dukata (reg. V). Ipak, nedostatak radne snage primorao je Vladu da već 1748. godine dopusti zapošljavanje stranaca na izvanjadranskim rutama, pa su sukladno tom propisu 1/3 članova posade mogli sačinjavati strani državljani (reg. XII). Uredu za plovidbu trebalo je prije i po završetku svakog plovidbenog pothvata predložiti popis članova posade (reg. V, XI, XII, XL). Reglamentom XLIII zabranjeno je angažiranje Francuza, što je propisano na molbu francuskog konzula zbog manjka mornara na francuskim ratnim brodovima. Dubrovački konzuli na Levantu i u kršćanskim zemljama morali su paziti na pridržavanje tog propisa.

Veliku pozornost Pravilnik je posvetio osobi zapovjednika broda kojem nalaže mnogobrojne obaveze. Zapovjednik je morao imati uvid u cjelokupno poslovanje broda o čemu je bio dužan redovito i uredno obavještavati brodske karatiste i nadležna državna tijela, prvenstveno vodeći računa o financijskom aspektu, te o ispravama koje su dobijali u dubrovačkim konzulatima (reg. XXXV-XXXVIII). Pravilnik je uveo novu obvezu za kapetana broda tražeći od njega da sudjeluje s najmanje dva karata u vlasništvu broda (reg. LIV). Bilo im je strogo zabranjeno, uz sankciju od 200 cekina, zaključiti ugovor o prijevozu ratne opreme i streljiva za bilo koju državu koja je bila u ratnom sukobu (reg. VIII). Svaki zapovjednik dubrovačkog broda morao je imati kod sebe jedan primjerak Pravilnika, što su provjeravali dubrovački konzuli (reg. XI). Zapovjednik broda bio je dužan pravično i korektno ophoditi se s članovima posade; u suprotnom, Pravilnikom je dopušteno mornarima napustiti brod. Član posade mogao je biti uklonjen sa broda samo u slučaju ako je počinio zločin za što je trebalo iznijeti dokaze pred nadležnim konzulom Dubrovačke Republike. Mornari su bili zaštićeni od neopravdanog odstranjivanja sa broda i temeljem propisa sadržanog u reg. VI kojim je predviđena kazna zatvora u trajanju od jedne godine za zapovjednika koji prekrši navedenu normu. Mjesečna plaća zapovjednika broda iznosila je 20 dukata i bila je određena Tarifom Pravilnika iz 1793. godine (reg. LX). Plaća je bila određena u fiksnom iznosu i nisu smjeli ugovoriti ili steći neku dobit (reg. XX). Bilo im je dopušteno uzeti dio vozarine, ali samo za robu koja je ukrcana na brod koju bi karatisti namijenili za njih (reg. XXI). Kapetan nije smio dopustiti da se roba krca u dio broda namijenjen za brodsku opremu, inače je odgovarao suvlasnicima za tako nastalu štetu (reg. XXII). Isto tako, odgovarao je i za pozitivnu i za negativnu štetu do koje bi došlo zbog

zadržavanja broda za njegov račun (reg. XIX). Ako bi karatisti posumnjali da je šteta nastupila kao posljedica kapetanovih prijevornih radnji, mogli su podnijeti tužbu Uredu za plovidbu u roku od mjesec dana po predloženju financijskog izvješća po povratku u Dubrovnik (reg. XXIV). Ako su karatisti naložili kapetanu da ulaže njihov novac, kapetan je smio sudjelovati u tom poslu sa svojim novcem, tek nakon što bi uložio novac karatista (reg. XVIII). Posebnu važnost Pravilnik pridaje nadzoru nad ukranim teretom, i ako bi se dokazalo da su postojale bilo kakve prijevare prilikom potpisivanja isprava o ugovorima i brodskim teretnicama, kapetan i patrun bili bi kažnjeni kaznom zatvora od godine dana i trajnom zabranom obnašanja funkcije kapetana ili patruna na dubrovačkom brodu (reg. XXXIX). Obveza potpisivanja brodskih teretnica bila je na kapetanu, a ne na brodskom pisaru jer je kapetan smatran transmisijom državne vlasti i predstavnikom brodskih karatista.⁴³

Kapetani su bili dužni Uredu za plovidbu predati istinit i vjerodostojan popis članova posade i svako lažiranje popisa mornara kako bi izvukli neopravdanu korist od javne riznice kažnjavano je globom od 100 cekina (reg. LVI). Posebni propisi vrijedili su za slučaj kad bi kapetan bio prisiljen pozajmiti novac kako bi određeno putovanje bilo okončano. Kapetan je najprije morao uvjeriti nadležnog dubrovačkog konzula da je zajam nužan i nakon što bi ga konzul odobrio, izdao bi kapetanu pisanu ispravu koju je taj morao predložiti brodskim karatistima nakon povratka u domovinu. Svaka zloupotreba isprave o zaključenom i odobrenom zajmu kažnjavana je sa 6 mjeseci zatvora i zabranom obnašanja kapetanske funkcije (reg. LII). Kapetanu ili patru broda bilo bi trajno zabranjeno obnašati svoje dužnosti ako bi ukrcali žene na brod, izuzev u svojstvu putnica. Osim toga, kažnjavani su novčanom kaznom u iznosu od 50 cekina (reg. XLVI). Putnici se spominju i u reg. XLIV kojim je kapetanima naređeno da smiju prevoziti muslimanske hodočasnike u Maroko samo uz posebne isprave turskih vlasti, a nepoštivanje tog propisa sankcionirano je jednogodišnjom zatvorskom kaznom, gubitkom zvanja i sve imovine koju su stekli baveći se pozivom pomorca. Prosperitet pomorstva i ekonomska ekspanzija u drugoj polovici 18. stoljeća očitovali su se i u težnji članova posade za što luksuznijom i kićenijom odjećom zbog čega je 1784. godine Vlada donijela propis o odijevanju prema kojem su kapetani i patruni kažnjavani s 50 cekina, a brodski pisari s 30 cekina ako bi se odijevali u skupocene tkanine i ukrase (reg. XLVII).⁴⁴

43 Brajković, V., *Dubrovački edikt za plovidbu 1794.*, 403.

44 Vjerojatno je regulament XLVII donesen pod utjecajem nizozemske prakse i organizacije pomorstva jer su i



Pored zapovjednika broda, iznimno važna osoba na brodu bio je brodski pisar, čijim funkcijama i zadacima Edikt za plovidbu posvećuje više propisa. Slično kao po ranijim statutarnim propisima,⁴⁵ pisar se, i prema propisima iz 18. stoljeća, smatra osobom od javnog povjerenja i predstavnikom državne vlasti s puno važnih zaduženja. Zbog toga je bilo zabranjeno angažirati stranog državljanina kao pisara na dubrovačkom brodu, što je bilo zapriječeno kaznom jednomjesečnog zatvora i globom od 50 cekina za kapetane i patrune brodova koji bi prekršili propis iz regulamenta XL. Kapetan je samostalno morao izabrati pisara i na njegovu odluku nisu smjeli utjecati njegova supruga niti bliži srodnici (reg. LVII). Već 1750. godine Vlada je donijela propise kojima je detaljnije regulirana pisarova zadaća.⁴⁶ Prije svega, govori se o njegovim obvezama nadzora financijskog poslovanja, posebice prilikom zaključivanja ugovora o najmu, odnosno ugovora o transportu, kontroli svih isplata vezanih za razne brodske takse i sidrišta, te troškove i isplate u dubrovačkim konzulatima. Zbog toga je pisar morao biti osobno nazočan prilikom zaključenja svakog ugovora. Međutim, već nakon sedam godina, 1757. godine donesen je propis u kojem se pisar uopće ne spominje kao osoba koja kontrolira sklapanje ugovora jer su sve ovlasti za sklapanje ugovora prenesene na kapetana broda i patruna (reg. XXXIX). Pisar je bio obavezan paziti na brodske reparature, te opskrbu broda streljivom i potrebnom opremom (reg. XIV). Nakon povratka u Dubrovnik, morao je brodskim karatistima i Uredu za pomorstvo predložiti brodsku evidenciju o svim izdacima i svim prihodima ostvarenim temeljem ugovora o prijevozu ili po osnovi trgovanja stvarima koje su pripadale brodu (reg. XV), te sva primanja koja su ostvarili zapovjednik broda ili patrun ulažući za račun brodskih karatista (reg. XVI). Istim regulamentom zahtijeva se od pisara da u Uredu za pomorstvo položi prisegu, kako prije polaska na putovanje da će se striktno držati propisa Pravilnika, tako i po povratku u

nizozenski konzuli i pomorci živjeli jednostavno i štedljivo, bez suviše raskoši. Vidi Mitić, I., *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, 203.

45 Dubrovački statut, VII, 45. Detaljnije: Šarac, M., Crnković, A., *Radnopravni položaj članova posade (pomoraca) kroz stoljeća – jedan usporednopravni prikaz*, Proceedings book of the 3rd international scientific conference on maritime law „Modern challenges of marine navigation“ Split, Croatia, 8-9 April 2021 (ISCML Split 2021), 319, 323.

46 Blagojević, M., *Pod okriljem Svetog Nikole i Svetog Vlaha*, 483-484.

Dubrovnik da je brodska evidencija vjerodostojna i da su poštivane norme Pravilnika. Najvažnije osobe na brodu – kapetan, patrun i pisar morali su završiti putovanje i vratiti se u Dubrovnik. U slučaju nesposobnosti koja je nastupila za vrijeme putovanja, bilo je dopušteno da pisara zamijeni najstariji brodski časnik ili mornar koji je znao pisati (reg. XVI). Nitko nije smio onemogućavati pisara u izvršavanju njegove zadaće, a ako bi to radili kapetan ili patrun, pisar je morao javno i bez oklijevanja prosvjedovati pred vođom palube i mornarima i prijaviti ih Uredu za plovidbu (reg. XVII). Premda spomenuti propis štiti pisara od kapetanove samovolje, pisar je bio podčinjen kapetanu, što je još više istaknuto propisom iz 1757. godine prema kojem je kapetan ovlašten izdavati i potpisivati brodske teretnice (koje u to vrijeme dobijaju obilježja vrijednosnog papira) i odgovarati za njihovu vjerodostojnost (reg. XXXIX). Istim su propisom za zaključivanje ugovora isključivo ovlašteni kapetan i patrun. Sukladno Tarifi Ureda za pomorstvo mjesečna plaća pisara kretala se od 6 do 11 dukata, pa se i na osnovi te činjenice može zaključiti da je pisar bio u inferiornom položaju prema zapovjedniku.

Dubrovački Edikt za plovidbu sadrži više propisa kojima je reguliran radno-pravni status mornara. Nadovezujući se na prijašnje odredbe, u Pravilniku se ponavlja propis prema kojem članovi posade, pa prema tome i mornari, kao većinski članovi posade, moraju biti dubrovački državljani. Samo se iznimno kapetan broda smio poslužiti uslugama pilotaže stranog državljanina, a mornara se moglo zamijeniti mornarom strancem samo u slučaju bolesti ili smrti (reg. V). Međutim, ekspanzija dubrovačkog pomorstva, do koje je došlo nakon donošenja spomenutog propisa 1745. godine, bila je ozbiljno ugrožena nedostatkom radne snage, što je potaknulo Vladu da već tri godine kasnije donese propis (reg. XII) kojim je dopušteno da na brodovima izvanjadranske plovidbe 1/3 posade sačinjavaju stranci. Zbog teškog položaja mornara i nedostatka radne snage, članovi posade su često napuštali svoja radna mjesta prije završetka plovidbenog pothvata i odlazili raditi na drugi brod.⁴⁷ Takvo ponašanje na izvanjadranskim rutama sankcionirano je jednogodišnjom kaznom zatvora. Član posade smio je napustiti brod tek na temelju dekreta o iskrčavanju kojeg je izdavao dubrovački konzul ako bi se uvjerio u navode zlostavljanog časnika ili mornara. Konačnu odluku donosio je Ured za pomorstvo kojem je članposade morao predložiti dekret o iskrčavanju (reg. VI). U istom regulamentu predviđeno je da se člana posade

47 Brajković, V., *Étude historique sur le droit maritime privé du Littoral Yougoslave*, 166.



moglo odstraniti sa broda samo ako je počinio zločin koji je trebalo dokazati pred dubrovačkim konzulom. Ured za pomorstvo ispitao bi i u tom slučaju dekret kojeg je konzul bio obvezan sačiniti. Navedeni propis iz regulamenta VI dopunjen je i pooštren 1784. godine kada je, za neopravdano napuštanje broda, uvedena i novčana kazna, u iznosu od četiri mjesečne plaće (reg. L). Ured za pomorstvo vodio je evidenciju članova posade i prije i po završetku plovidbenog pothvata i za sve one koji nisu završili putovanje, kapetani su morali imati potvrde dubrovačkih konzula o opravdanosti iskrcavanja. U suprotnom, Ured je kažnjavao kapetana globom u iznosu četveromjesečne plaće odbjeglog mornara (reg. L). Sličan propis sadržan je i u reg. LVIII iz 1793. godine na osnovi čega se može zaključiti da su članovi posade i dalje često napuštali dubrovačke brodove na izvanjadranskim rutama. Istim propisom predviđena je kazna u iznosu od 50 cekina za zapovjednika broda koji bi primio odbjeglog člana posade sa drugog dubrovačkog broda. Sukladno Tarifi plaća iz 1783. godine mjesečna plaća mornara iznosila je sedam do osam dukata, a mornarskih naučnika od četiri do šest dukata. U ovisnosti o činjenici je li se radilo o mornarima najamnicima ili onima koji su plovili na udio dobiti, mogle su im unaprijed biti isplaćene dvije plaće, odnosno 1/3 zarade. Preostali iznos mogli su dobiti po završetku putovanja (reg. XXIII). Istim propisom bilo je dopušteno, na traženje mornara, dio neisplaćenih zarada isplatiti članovima njihovih obitelji.⁴⁸ Zapovjednici dubrovačkih brodova morali su prihvatiti kao člana posade i dječaka – skitnicu kojeg bi obučavali za posao pomorca, o čemu su bili dužni izvještavati Ured za pomorstvo (reg. XI).

Reglamentom XXV riješeno je pitanje kontumacije. Naime, članovi posade bili su dužni, bez naknade, izvršiti jednu kontumaciju u kršćanskoj zemlji što je podrazumijevalo krcanje savurne i ukrcavanje i iskrcavanje broskog tereta. Za sve druge situacije u kojima je dolazilo do kontumacije, postupano je onako kako je predviđeno ugovorom koji je zaključen s članovima posade (reg. XXV). Dubrovački konzuli kontrolirali su poštivanje tog propisa, o čemu su morali sačiniti pisana svjedočanstva za brodske karatiste i Ured za plovidbu (reg. XLV), o čemu je ovisila isplata plaća za zapovjednika broda i članove posade. Spomenuti propis ograničen je zahtjevom Crkve da se poštuju zapovjedni blagdani i da se tim danima smanji ili ne vrši ukrcavanje i iskrcavanje robe (reg. XXVII). Propisom iz regulamenta XLII zabranjeno je brodu, u koji je već bio ukrcan teret, da se zadržava duže od sedam dana u dubrovačkim vodama, i istekom tog roka član posade smio je izaći na kopno samo radi odlaska na misu ili u cilju izvršenja određenog pomorskog posla.

4. ZAKLJUČAK

U razdoblju od 1745. do 1802. godine dubrovačka vlada donijela je 60 propisa iz oblasti pomorstva čiji je cilj bio regulirati pomorsko-pravne, trgovačke i radno-pravne odnose na suvremeniji i adekvatniji način, što je bila logična posljedica sve razvijenije pomorske privrede i prosperiteta koje je dubrovačko pomorstvo doživljavalo sredinom 18. stoljeća. Sve do tog perioda pomorsko-pravni odnosi regulirani su uglavnom propisima sadržanim u VII knjizi Dubrovačkog statuta iz 13. stoljeća, a pomorsko-administrativna pitanja rješavana su temeljem Zakona, odnosno Uredbi (*Ordo marinariae*) o mornarici iz 1511. i 1535. godine. Bilo je više razloga zbog kojih pomorska zakonodavna djelatnost nije bila velika: zbog sredenosti i sistematičnosti VII knjige Dubrovačkog statuta dugo vremena nisu iziskivani novi propisi; dubrovačka vlada nije često intervenirala u pomorsko-pravne odnose i pomorsko-pravnu regulativu nastojeći ne ograničavati slobodu trgovanja i ugovaranja, što je posebno odgovaralo mladoj građanskoj klasi u čije je ruke do početka 18. stoljeća prešlo vlasništvo na dubrovačkim brodovima; konzervativnost, nesloga i frakcijske borbe unutar vladajuće vlastele koja se protivila svim reformama uporno zadržavajući odlučujući utjecaj u rukovodećim državnim organima; strah bogate klase od promjena koje su tražili siromašni seljaci i mornari kočio je bogate pučane u borbi za reformama. Sve su to bili razlozi zbog kojih su sve do pada Dubrovačke Republike osnovu pomorskog zakonodavstva činili pomorski propisi Dubrovačkog statuta iz 13. stoljeća i Uredbe o mornarici iz 16. stoljeća, na koje su se, uz ostale propise iz prethodnih epoha (*Liber Omnium Reformationum*, *Liber Viridis* i *Liber Croceus*) nadovezali propisi Pravilnika za nacionalnu plovidbu. Premda se radi o posljednjem zakonodavnom aktu iz oblasti pomorstva, Pravilnik za nacionalnu plovidbu iz 1794. godine ne predstavlja sustavnu kodifikaciju pomorsko-pravnih propisa jer se radi o nizu više-manje nepovezanih odredaba koje je dubrovačka vlada donosila *ad hoc*, prateći zakonodavnim rješenjima ekspanziju dubrovačkog pomorstva do koje je došlo sredinom 18. stoljeća. Cilj dubrovačkog zakonodavca bio je putem tih zakonodavnih akata posuvremeniti i dopuniti ranije propise i na adekvatniji način regulirati razvijene pomorsko-pravne odnose, te riješiti administrativna i politička pitanja u iznimno složenoj međunarodnoj situaciji. Posebice je trebalo riješiti goruća pitanja čestog napuštanja brodova od strane članova brodskih posada zbog čega su doneseni propisi kojima su pooštrene i uvedene nove sankcije za svojevoljno napuštanje broda i kršenje brodske discipline. Valja istaknuti da Pravilnik ne predviđa tjelesne niti smrtnu kaznu, nego se radi najčešće o novčanim globama, zatvorskim kaznama i zabrani obnašanja



dužnosti brodskog časnika. Dubrovačkim su ediktom dodatno regulirane nadležnost, ovlasti i djelatnost dubrovačkih konzulata koji su uvelike pripomogli prosperitetu dubrovačkog pomorstva u tom razdoblju. Pored toga, promjene u društveno-ekonomskim odnosima imale su za posljedicu odgovarajuće promjene u vlasničkoj strukturi dubrovačkih brodova jer su u 18. stoljeću obogaćeni pripadnici građanske klase postali vlasnici dubrovačkih brodova. Sve su to bile okolnosti koje su navele dubrovačku vladu na uvođenje novih državnih tijela (Oblast za plovidbu, Ured za plovidbu) putem kojih je upravljano dubrovačkim pomorstvom.

IZVORI I LITERATURA

1. Bazala, Vladimir, Pomorski lazareti u starom Dubrovniku, *Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952),
2. Blagojević, Mirjana, *Pod okriljem Svetog Nikole i Svetog Vlaha*, Beograd: HERAedu – Društvo za kulturni razvoj „Bauo“ Petrovac na moru, 2020,
3. Brajković, Vladislav, *Étude historique sur le droit maritime privé du Littoral Yougoslave*, Marseille, 1933,
4. Brajković, Vladislav, Dubrovački edikt za plovidbu 1794., *Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,
5. Cvitanić, Antun, *Uvod u dubrovačko statutarano, poslije zakonsko pravo*, u: *Iz dalmatinske pravne povijesti*, Split: Književni krug, 2002,
6. Dubrovački statut - Bogišić, Baltazar - Jireček, Konstantin, *Liber statutorum civitatis Ragusii*, Zagrabie MCMIV; usp. Statut grada Dubrovnika 1272. (prev. Križman, Mate - Kolanović, Josip, uvod napisao Cvitanić, Antun), Historijski arhiv Dubrovnik, Dubrovnik 1990; usp. Statut grada Dubrovnika (priredili i preveli: Šoljić, Ante -Šundrica, Zdravko -Veselić, Ivo, uvodnu studiju napisala Lonza, Nela), Državni arhiv Dubrovnik,

- Dubrovnik 2002; usp. The Statute of Dubrovnik of 1272., Second Edition, Translated by Rimac, Vesna; English language edited by Baće, Vesna; Edited by Lonza, Nella, State archives in Dubrovnik, Dubrovnik 2022.
7. Foretić, Vinko, *Crtice iz pomorske povijesti*, Zadarska revija, XI, 5 (1962),
 8. Harris, Robin, *Povijest Dubrovnika*, Golden marketing – Tehnička knjiga, Zagreb, 2006.
 9. Ivančević, Vinko, *Dubrovački jedrenjaci u XIX. stoljeću, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,
 10. Knežević, Stijepo, *Pomorski zakoni u dubrovačkoj republici*, časopis Pomorstvo br. 11/1949,
 11. Luetić, Jozo, *Nekoliko vijesti o dubrovačkim brodovima zadnjih decenija XVII. stoljeća, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,
 12. Luetić, Jozo, *Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić*, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knj. 1, Dubrovnik 1954,
 13. Luetić, Jozo, *O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, knj. 2, Pomorski muzej JAZU Dubrovnik, Dubrovnik 1959.
 14. Luetić, Jozo, *Brodovlje Dubrovačke Republike 17. stoljeća, Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, knj. 3, JAZU u Zagrebu, Pomorski muzej – Dubrovnik, Dubrovnik 1964, 47.
 15. Luetić, Jozo, *1000 godina dubrovačkog brodarstva*, Zagreb: Zora, 1969.
 16. Luetić, Jozo, *Uvodni tekst, u: Građa za pomorsku povijest Dubrovnika*, Dubrovnik 1972.
 17. Marinović, Ante, *Dubrovačko pomorsko pravo*, knj. 1, Split: Književni krug, 1998.



18. Marinović, Ante, *Dubrovačko pomorsko pravo. Ius maritimum Civitatis Ragusii. (povijesni pregled – compendium historicum)*, knj. 2, *Pomorsko zakonodavstvo (Poststatutarno – zakonsko pravo) Dubrovačke Republike. Legislatio maritima (Ius legum post statuta) Reipublicae Ragusinae*, Split: Književni krug, 2005.
19. Miović, Vesna, *Dubrovački ples s kugom: vrijeme lazareta na Pločama*, HAZU, Zavod za povijesne znanosti u Dubrovniku, knj. 42, Zagreb-Dubrovnik, 2022.
20. Mitić, Ilija, *Jedan od uzroka ponovnog uspona dubrovačkog pomorstva u drugoj polovini XVIII stoljeća*, časopis Naše more, god. XXIV, br. 1-2, Dubrovnik 1977,
21. Mitić, Ilija, *Poslovi dubrovačkih konzula prema Pravilniku o plovidbi Dubrovačke Republike iz godine 1794.*, časopis Dubrovnik, br. 2/1966,
22. Mitić, Ilija, *Uloga konzula u razvoju trgovine i pomorstva starog Dubrovnika do ukidanja Republike*, Dubrovački horizonti, XVI, 24 (1984), 7
23. Novak, Grga, *Prošlost Dalmacije, knj. 2, Od Kandijskog rata do Rapalskog ugovora*, Split: Marjan tisak, 2004.
24. Rubić, Ivo, *Utjecaj pomorskih i kopnenih faktora na razvoj grada Dubrovnika, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,
25. Rusko, Ivo, *Stanje dubrovačke trgovačke mornarice pred samu propast Dubrovačke Republike početkom XIX. stoljeća, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,
26. Samardžić, Radovan, *Borba Dubrovnika protiv mletačkih pokušaja da unište njegovu nezavisnost u XVII veku, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952, 367.

27. Samardžić, Radovan, *Veliki vek Dubrovnika*, Beograd: Prosveta, 1983.
28. Šarac, Mirela, *Razvoj pomorskog prava u Dubrovniku*, magistarski rad, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu, 1990.
29. Šarac, Mirela; Crnković, Andrija, *Radnopravni položaj članova posade (pomoraca) kroz stoljeća – jedan usporednopravni prikaz*, Proceedings book of the 3rd international scientific conference on maritime law „Modern challenges of marine navigation“ Split, Croatia, 8-9 April 2021 (ISCML Split 2021), 311.
30. Tadić, Jorjo, *O pomorstvu Dubrovnika u XVI i XVII veku, Dubrovačko pomorstvo – u spomen sto godina Nautičke škole u Dubrovniku*, Dubrovnik: Odbor za proslavu sto godina Nautičke škole u Dubrovniku, 1952,



DUBROVNIK MARITIME LEGISLATION IN THE 18TH CENTURY

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

In the second half of the 18th century, Dubrovnik maritime legislation was enriched by the Rulebook for National Navigation (Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale) – a set of legal provisions linked in particular to Book VII of the Dubrovnik Statute and the so-called Ordinances on the Navy of 1511 and 1535. As they relate mainly to navigation outside the Adriatic, the ordinances devote a great deal of attention to the work of the consular service, and consuls are given wide-ranging powers to supervise the commercial use of the ship and the work of the ship's captain and the ship's clerk. Numerous regulations govern the duties of ship's captains, ship's scribes and sailors, for the violation of which the rule book provides fines, in contrast to similar maritime laws of the time in the Mediterranean, which provide for corporal punishment and even the death penalty for disciplinary offences and breaches of duty, i.e. the loss of a certain number of months' wages, imprisonment and loss of title, i.e. a permanent ban from holding the office of ship's captain, ship's officer or ship's scribe. Administrative duties were transferred to the newly established Ministry of Navigation, whose main task was to formulate maritime policy, supervise navigation operations and deal with important questions

and disputes from the field of labour law, as well as to maintain and update data on the members of the ship's crew (crew commanders, officers and sailors) through the Navigation Office. Although it is the final piece of legislation in the field of maritime affairs, the Rulebook is not a systematic codification of the norms of Dubrovnik maritime law, because with the regulations collected in the Rulebook, the Dubrovnik government regulated maritime practise in the conditions of Dubrovnik's maritime expansion in the 18th century.

Keywords: *maritime law, Dubrovnik maritime legislation, Rulebook for National Navigation of 1794 (Regolamenti della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale).*