

Pomoćsko-trgovačka društva u sredovječnom Dubrovniku (po Statutu iz 1272. g.)

Najstarija i ujedno sve do naših dana osnovna privredna grana Dubrovnika je nesumnjivo njegovo pomorstvo i pomorska trgovina. Htjeti dati jedan i samo približno opći prikaz prošlosti toga našeg grada a ne istaknuti odmah u prvi plan njegovo pomorstvo bio bi jalov posao, jednak kao raspravljati o našem pomorstvu općenito i ne osvrnuti se posebno na Dubrovnik. Spomen Dubrovnika neminovno stvara asocijaciju na pomorstvo i vice versa pomorstvo i pomorska privreda odmah i uvjetno asociiraju Dubrovnik, i to ne samo u našim hrvatskim i općejugoslavenskim razmjerima, nego — s ponosom ističemo bez bojazni od pretjerivanja — i u svjetskim. Sredinom XVI stoljeća, u doba svoga najjačeg ekonom-

skog procvata, Dubrovnik je imao *treću po snazi mornaricu na svijetu!* Pomorstvo je do te mjere ovladalo Dubrovnikom i njegovim ljudima i ušlo tako reći u sve pore društvenog, državnog i privatnog domaćeg života, da bez njegova poznavanja nije moguće pravo shvatiti ni razumjeti nijednu od tih manifestacija bogatog i raznovrsnog dubrovačkog života kroz dugu historiju.

Sve do sredine XII stoljeća, iako je Grad morao postojati najkasnije već početkom VII st., a najvjerojatnije i mnogo ranije¹, nemamo — istina — sačuvanih nikakvih izvornih arhivskih ni ostalih dokumenata o dubrovačkom pomorstvu. Međutim mnogobrojni stari pisci (bizantinski: car Konstantin

VII Porfirogenet, Kedren, Kekaumenos; južnoitalski pisac Guljelmo i drugi) među Dalmatincima posebno ističu Dubrovčane kao vješte mornare i spominju već u IX st. dubrovačko brodovlje. Arapski pak geograf El-Idrisi 1153. godine govoreći o Dubrovniku kao o najjužnijem gradu Hrvatske, između ostalog kaže: »... stanovnici Dubrovnika, radišni i ratoborni Dalmatinci imaju znatno brodovlje i plove daleko.«²

Sve te vijesti ne moraju — doduše — biti i najvjerojatnije i nijesu potpuno istinite ni vjerodostojne. Međutim, ono najosnovnije, sama jezgra o postojanju dubrovačkog brodovlja, koja je i dala glavni sadržaj i povod pisanju, može se ipak smatrati u biti svojoj istinitom.

Brojni pak sačuvani trgovački ugovori Dubrovnika od sredine XII st. i dalje, posebno oni s ostalim našim i talijanskim primorskim gradovima, jasno pokazuju opseg i karakter dubrovačke trgovine. Ona je u tim ranim stoljećima, bez sumnje, pretežno i u osnovi pomorska, dok je kopnena samo dopunjuje i sekundarnog je značaja.³

Zato je sasvim razumljivo što je u najstarijem zakoniku dubrovačkom, poznatom Statutu iz 1272. godine⁴ čitava jedna opsežna knjiga (VII) razradila u svojih 67 poglavlja ili kapitula pomorsko-pravnu problematiku, i pored toga što i u svim ostalim knjigama istog Statuta ima pokoji pomorsko-pravni propis. O tome sam nedavno objavio opširnu studiju pod naslovom »Pomorsko-pravni propisi sredovječnog dubrovačkog Statuta.«⁵ Ovdje ću se ograničiti jedino na pomorsko-trgovačka društva u sredovječnom Dubrovniku kako su ona zakonski regulirana u istom dubrovačkom Statutu.

Sve jačim razmahom trgovine jačao je naravno i trgovački kapital, koji je opet zbog toga postojao sve ekspanzivniji. Ta činjenica povezana sa stalno prisutnim rizikom koji prati svaku trgovinu, pomorsku zbog njezine prirode posebno (u ranijim stoljećima još naglašenije)⁶, nužno je dovela do stvaranja raznih vrsta udruživanja svih raspoloživih privrednih snaga, što je opet sasvim logično dovelo i do izmjene ekonomskih odnosa u pomorstvu. Vlasnicima velikih kapitala i trgovcima postalo je korisnije i ujedno praktičnije a i sigurnije stupiti s nekim u trgovačko društvo, koji će im ponuditi svoje radne usluge i s kojima će zato podijeliti dio

zajedničkog dobitka, ali i eventualnog gubitka. Tako je nastao veliki broj sredovječnih trgovačkih društava već prema tome kako su zahtjevale potrebe samog prometa. U njima su se, a doba još nedovoljno razvijene pravne tehnike bez dovoljne sistematičnosti, stjecali elementi više raznovrsnih pravnih poslova: zajma, *mutum* (vlasnik kapitala na taj način daje novac na interes), mandatnog posla (*mandatum*) i ugovora o djelu (*locatio operis*).

Dubrovački Statut poznaje tri glavne vrste trgovačkih društava: *rogancia*, *collegancia* i *entega*. Prve dvije su pravni instrumenti trgovačkog prometa uopće (dakle i kopnenog), dok je entega jedino i isključivo pomorsko trgovačko društvo. U našem historijskom pravu pozna je jedino dubrovački Statut, pa je prema tome ona specifičnu dubrovačkog pomorskog prava.

Rogancia prema dubrovačkom Statutu nije ništa drugo nego specijalna vrst mandata, mandatnog posla. To je još dosta primitivno i nedovoljno razrađeno *trgovačko društvo dvojice*, u kojemu jedna strana *mandant* ili *rogans* povjerala je drugoj *mandatar*-u, odnosno *rogatus*-u nešto što treba da prenese i preda nekome trećem. Zato se u dubrovačkom Statutu ta vrst pravnog posla pojavljuje također pod nazivom *tramesa*.⁷

Čini se da je u početku bila besplatna, ali sve većim razvojem prometa, kad se osim tačno određenih stvari počeo povjeravati i novac, pa čak i izvršenje nekog posla (ugovoriti, na primjer, da se proda ili kupi nešto i to onda preda određenom trećem licu), otada je mandatar uz odgovornost morao bez sumnje imati u izgledu i stanovitu korist. Već je naime po Statutu⁸ mandatar bio dužan postupati s povjerenom mu stvari kao sa svojom vlastitom, jer ukoliko nastane neka šteta dužan je sâm nadoknaditi je mandataru. Znači, mandatar je odgovarao za *omnis culpa* u smislu rimskog prava. Teško je, dakle, pretpostaviti da bi netko preuzeo toliku odgovornost bez ama baš ikakvog izgleda na neku makar i neznatniju korist, pogotovo jer je sâm Statut strankama ostavio široku slobodu ugovaranja.

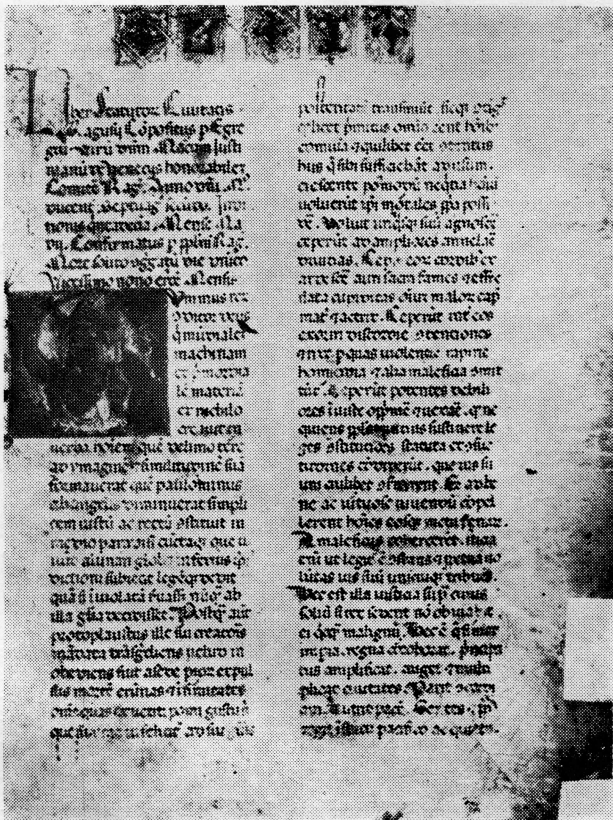
Rogancia se obično sklapala usmenim ugovorom pred svjedocima.⁹

Collegancia je također, isto kao i *rogancia*, *trgovačko društvo isključivo i obavezno dvojice ugovarača*. To je ipak — rekao bih — već napredniji i razvijeniji tip pravnog posla. Tu jedan ugovarač daje u društvo kapital (novac ili robu) i ostaje kod kuće (baš kao i kod *rogancie*), dok drugi putuju i time (drugičije negoli kod *rogancie*) više-manje *slobodno trguje*. On prema tome nije obični mandatar, kao što je slučaj kod *rogancie*, nego naprotiv aktivno učestvuje u društvu svojom poslovnom sposobnošću, svojim radom. Prvi se uobičajio u stručnoj literaturi nazivati *socius stans*, a drugi *socius tractator*, iako ti termini nijesu nigdje poznati u izvorima, ali vrlo dobro pristaju karakteru objeice ugovarača.

Po odredbama dubrovačkog Statuta dijelio se polučino dobitak razmjerno s mogućim gubitkom. Dosljedno tome, tko više riskira više i postiže. Tako čitav kapital društvu daje *socius stans*, pa on dobija $\frac{2}{3}$ eventualnog dobitka. *Tractor* pak, ulažući u društvo jedino svoj rad, učestvuje s $\frac{1}{3}$ u raspodjeli dobitka.

Svaki ugovarač ostaje i dalje potpuni vlasnik onoga što je unio u društvo. Zato u svim slučajevima više sile rizik za eventualnu štetu i gubitak glavnice snosi potpuno *socius stans*. Jednako tako trgovački rizik za eventualni gubitak u poslovanju snosi *socius stans* čitavim svojim kapitalom koji je unio u društvo, dok naprotiv *tractator* riskira jedino ugovorenu dobit. Drugim riječima, prvi riskira svoj kapital, drugi jedino to da mu se može dogoditi da uzaludno radi. To praktično znači da *tractator* u slučaju gubitka u poslu nije obavezan na naknadu vlasniku kapitala, ali — naravno — gubi i on predviđeni dio dobitka, koji bi mu inače pripao da je posao uspješno obavio. To sve — razumije se — dok se pridržava ugovorenih obaveza. Zato, jer se *collegancia* običavala sklapati samo za plavidbeni pothvat unutar Jadrana (*intra Culum*), ako bi *tractator* neovlašteno ipak izišao izvan Jadrana (*extra Culum*) za eventualno nastalu štetu odgovarao bi tada svojom osobom i čitavom imovinom.¹⁰

Iako su i *rogancia* i *collegancia* instituti trgovačkog prometa uopće i u pravilu nijesu ograničeni na pomorsku trgovinu, ipak su u dubrovačkom Statutu regulirane i jedna i druga u VII knjizi¹¹ koja normira isključivo pomorsku problematiku. To je također jedan dokaz više prioriteta pomorske nad kopnenom trgovinom u sredovječnom Dubrovniku, barem u eri statutarnih propisa.



Naslovni list dubrovačkog Statuta iz 1272. — najstariji sačuvani rukopis iz početka XIV stoljeća u Državnom arhivu u Dubrovniku

Entega je, za razliku od rogančie i collegancie, isključivo Pomorsko-trgovačko društvo, i to ne više dvojice nego trojice faktora. Brodovlasnik daje u društvo brod sa svom opremom potrebnom za plovidbu kao osnovno sredstvo, vlasnici kapitala, trgovci ulažu novac kao obrtni kapital kojim društvo trguje i po kojemu je i dobilo ime od grčke riječi ἐνδηκη = uložak) i konačno treći faktor, mornari koji obavljaju posao i učestvuju u društvu svojim radom, službom na brodu.

To je najčešći i zato najvažniji i najbolje pravno regulirani trgovački ugovor u dubrovačkom Statutu.¹²

Po svojoj pravnoj prirodi entega je neka vrsta društvenog odnosa, gdje svaki član pridonosi razmjerno ugovorenom dobitku. Tu postoji zajednica interesa, koju s jedne strane sačinjavaju brodovlasnik i mornari i s druge vlasnici entega, t. j. kapital kojim se trguje. Svaki od njih kod toga ostaje i dalje neograničeni vlasnik svega onoga što je unio u društvo: brodovlasnici broda, ulagači entega kapitala, pa kao što većina patrona, t. j. vlasnika broda neograničeno raspolaže s brodom, isto tako vlasnici entega raspolažu čitavim kapitalom i samo oni određuju kako će se njime trgovati i u kojim vodama. Entegama se, naime, moglo trgovati i unutar i izvan Jadrana, razumije se pod odgovarajućim uvjetima. Jedino je dobit u pitanju zbog koje se i formiralo društvo, pa se ona dijeli, odnosno uskraćuje u slučaju neskrivljene štete, po tačno utvrđenom ključu.

Ako se trgovalo unutar Jadrana (*intra Culsum*), tada brodovlasnici s mornarima učestvuju u dobitku s $\frac{2}{3}$, a vlasnici entega s $\frac{1}{3}$; ako se išlo izvan Jadrana (*extra Culsum*), gdje je rizik za trgovce, vlasnike kapitala bio veći, imaju oni $\frac{1}{2}$ dobitka, a brodovlasnici s mornarima drugu polovicu, t. j. svaka strana po $\frac{1}{4}$.

Dosljedno činjenici neograničenog vlasništva svaka snosi sama potpuni rizik za eventualno oštećenje ili gubitak svoje imovine: brodovlasnici solidarno za brod, vlasnici entega jednako tako za kapital. Sve entege, naime, koje je brodski pisar dužan popisivati u svoju brodsku knjigu (*rusternus*), čine jednu posebnu zajedničku masu, koja skupno slijedi zajedničku sudbinu (*unam communem fortunam*). Druga strana nikad ne sudjeluje u naknadi štete svojom glavnicom (unesenom imovinom u društvo), nego jedino do visine svoga dobitka, koji bi je inače zapao da je posao uspješno obavljen.

Sve to opet samo u slučaju više sile i u skladu s ugovornim obavezama, isključivši svaku krivnju druge strane. Ako je, naprotiv, jedna strana svojom krivnjom prouzrokovala nesreću i gubitak, sama snosi sve posljedice. Tako po Statutu,¹³ ako mornari neovlašteno isplove izvan Jadrana s entegama koje su bile uložene za trgovinu unutar Jadrana i pretrpe gubitak, sami će sve nadoknaditi vlasnicima njihovim.

U entege se po pravilu davao samo gotov novac, izuzetno ponekad i roba.¹⁴

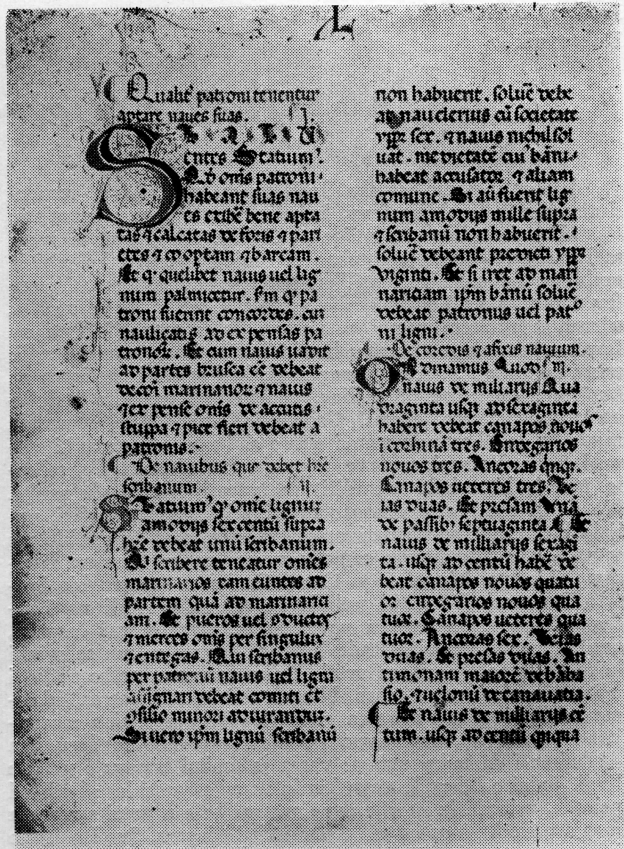
Treba na kraju naglasiti, da je dubrovački Statut uvelike uvažavao običaj kao izvor prava, pa da su kod svih pravnih poslova stranke uvijek mogle i drukčije ugovoriti.¹⁵ Zbog toga opisani trgovački ugovori nijesu nipošto bili jedini, a još manje stalni oblici udruživanja. Oni su, naprotiv, već prema složenim potrebama prometa prelazili često jedni u druge, pa ih je upravo zbog toga i vrlo teško klasificirati. Zato je kod detaljnijeg proučavanja od velike važnosti ispitivati svaki konkretni slučaj posebno. Međutim, kako se kod više njih i pak može naći dosta zajedničkog i karakterističnog što ih odvajaju od drugih iako sličnih slučajeva, to je moguće i korisno svistati ih u napred opisane pravne poslove.

¹ O postanku Dubrovnika vidi opširnije moju radnju, *O etničkom sastavu starog dubrovačkog društva (Proces slavizacije Dubrovnika)*, u »Dubrovnik« — revija Pododbora Matice hrvatske u Dubrovniku, br. 1-2. 1962. g., str. 82. dalje, i tamo navedena literatura.

² O tome opširnije Ante Marinović, *Pomorsko-pravni propisi sredovječnog dubrovačkog Statuta*, u »Pomorski zbornik«, knj. 1/1963., posebno str. 413-416, i tamo navedena literatura.

³ Za opći pregled dubrovačke trgovine vidi najbolje *Konstantin Jireček—Božo Cvjetković, Vaznost Dubrovnika u trgovačkoj povijesti srednjega vijeka*, Dubrovnik 1915.

⁴ Kritičko izdanje Statuta s opširnim komentarom i potrebnim indeksima objavili su V. Bogišić i C. Jireček, *Liber*



Početna strana VII knjige (koja regulira pomorstvo) dubrovačkog Statuta iz istog kodeksa kao na prednjem faksimilu

statutorum civitatis Ragusii, compositus anno 1272. u zbirci Jugoslavenske Akademije znanosti i umjetnosti *Monumenta historico-iridica Slavorum Meridionalium*, volumen 9., Zagreb 1904. — U daljnjem citatu Statut.

⁵ Usporedi s bilješkom 2.

⁶ Pomorska tehnika dugo je bila vrlo primitivna uopće u svijetu, pa tako i kod Dubrovčana, i što idemo dalje u prošlost, ta je primitivnost — naravno — sve naglašenija. Mora se dapače istaknuti, kako se na tom polju sve do nedavnih vremena sporo napredovalo: vesla i jedra bila su jedina pomagala; nikakve mehanizacije nije bilo. Prvi parobrod se pojavio — kako je poznato — tek u prošlom XIX stoljeću. A ipak su dubrovački brodovi u XVI st. plovili daleko, sve do obala Španjolske i Engleske! Uzorna vještina u pomorstvu nadoknađivala je nedostatak tehnike, a došla je, nema sumnje, kao posljedica višestoljetnog bavljenja plovidbom.

⁷ Statut, liber VII, cap. 52.

⁸ Statut, liber VII, cap. 55. »De rogančie«.

⁹ Opširnije o rogančii usporedi A. Marinović, *Pomorsko-pravni propisi* . . . , o. c., str. 447-448.

¹⁰ Statut, liber VII, cap. 50. i 51.; opširnije o collegancii usporedi A. Marinović, *Pomorsko-pravni propisi* . . . , o. c., str. 446-447., i tamo navedena literatura.

¹¹ Statut, liber VII, cap. 50., 51., 52. i 55.

¹² U dubrovačkom Statutu regulirana je u VII knjizi, u poglavljima 42-49. i 53. Spominje se također i u poglavljima 2. i 17. iste knjige, kao i u I knjizi, poglavlje 23., pa u III knjizi, poglavlje 13.

¹³ Statut, liber VII, cap. 48. »De his qui recipiunt entegas infra Culsum.«

¹⁴ Opširnije o entegi vidi A. Marinović, *Pomorsko-pravni propisi* . . . , o. c., str. 443-446.

¹⁵ Statut, liber VII, cap. 55. (*salvo quod, si inter se fecissent aliud pactum* . . .); usporedi također Bernard Stulli, *Ordines artis nauticae secundum consuetudinem civitatis Ragusii* — Jedna zbirka pomorskog zakonodavstva Dubrovačke Republike iz god. 1557., u Anali Historijskog instituta u Dubrovniku, godina I, svezak 1., Dubrovnik 1952., posebno str. 93-95., 113-115. i 127.