

to, że „zachowane źródła nie dają żadnych argumentów, które by uzasadniały pogląd o bezpośrednich związkach symboliki procesowej z systemem przedpaństwową pomocy własnej”. Nie zawierają też jakichkolwiek danych, które by można było przeciwstawić naszej hipotezie” (s. 101). Otóż wypada stwierdzić, że nie widać tu wyraźnej różnicy między tą hipotezą Staszkowa a poprzednią. Co więcej, wydaje się, że różnicy tej nie ma. Przemawia za tym chociażby ten sam argument, który autor przytacza w obu przypadkach. Poza tym, jeżeli symboliczna walka w *vindicatio* nie jest pozostałością przedpaństwową pomocy własnej, to jest symboliczna od początku. Taki chyba jest logiczny wniosek. Niepotrzebnie więc, jak się wydaje, autor rozбивa jedną hipotezę na dwie. Utrudnia to tylko zrozumienie myśli autora. Opis genezy tak pojętej — od początku symbolicznej — walki w *vindicatio* (s. 150) zdaje się sprzeciwiać podstawowemu założeniu tej hipotezy (s. 101, 149). Staszków twierdzi bowiem, że walka od początku jest symboliczna, przy opisie jej genezy natomiast zdaje się wskazywać na związki z przedpaństwową pomocą własną.

To byłyby uwagi zasadnicze o pracy M. Staszkowa. Z innych uwag, które można by w recenzji podnieść, to styl miejscami rozwlekły i niejasny, a tym samym nie pozwalający łatwo uchwycić myśli autora (chodzi tu szczególnie o drugi i czwarty rozdział części II), następnie dość częste powtarzanie się autora (np. s. 6, 24, 36; 100, 146; 101, 149). Nieuzasadnione wydaje się również posługiwanie się terminem niemieckim na określenie pomocy własnej. Równie dobrze treść pojęcia określonego terminem *Selbsthilfe* oddają terminy polskie: samopomoc (W. Osuchowski, *Zarys rzymskiego prawa prywatnego*, Warszawa 1962, s. 131) i pomoc własna (R. Taubenschlag, *Rzymskie prawo prywatne*, Warszawa 1955, s. 84).

Mimo powyższych uwag, *Vim dicere* jest pracą ciekawą. Staszków uwzględnił bogatą literaturę, którą cytuje, umożliwiając w ten sposób konfrontację swoich wywodów z myślą uwzględnianych autorów. Ponadto przekonująco polemizuje z autorami koncepcji religijno-magicznych. Praca *Vim dicere* jest niewątpliwie dużym przyczynkiem do polskiej literatury romanistycznej.

WŁADYSŁAW BOJARSKI (Kraków)

Pomorski zbornik. Povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije. 1942—1962. Redaktorzy: Grga Novak, Vjekoslav Maštrović, Zagreb 1962, ss. LV, 1967.

Z okazji dwudziestolecia działalności Jugosławii Ludowej na morzu wydana została pod auspicjami Jugosłowiańskiej Akademii Nauk i Umiejętności w Zagrzebiu, pod redakcją prezesa tej Akademii, dra G. Novaka oraz dyrektora Instytutu Nauk Historycznych i Ekonomicznych w Zadarze, dra V. Maštrovića, potężna, w formacie albumowym księga pt. *Pomorski zbornik*¹. Ogółem księga liczy 88 prac. Kilka z nich zawiera tematykę prawnohistoryczną.

Historii prawa dotyczy przede wszystkim umieszczony w części II artykuł pt. *Razvoj pomorskog prava na našoj obali* (s. 439—449), którego autorem jest członek korespondent Jugosłowiańskiej Akademii prof. dr Vladislav Brajković, jeden z najwybitniejszych jugosłowiańskich specjalistów w dziedzinie prawa morskiego, w swym bogatym dorobku naukowym mający również prace z zakresu historii

¹ Serbochorwacki wyraz *pomorstvo* właściwie jest nieprzetłumaczalny. Mniej więcej oznacza on: sprawy morskie, zagadnienia związane z morzem i wybrzeżem morskim. Konkretnie jest tylko drugie znaczenie tego wyrazu: marynarka.

prawa². Artykuł Brajkovicia w *Pomorskim zborniku* przedstawia rozwój prawa morskiego na wybrzeżu jugosłowiańskim od czasów najdawniejszych do drugiej wojny światowej. Prawo to pozostawało w ścisłym związku z najstarszymi tradycjami źródeł greckich i rzymskich. Ponieważ charakter prawa morskiego ma cechy uniwersalne i międzynarodowe, zaznaczają się jego ścisłe powiązania z historią ludów śródziemnomorskich, a zasady prawa morskiego wschodniego wybrzeża Morza Adriatyckiego są pod wieloma względami analogiczne do prawa reszty jego wybrzeży i wybrzeży Morza Śródziemnego. Trzeba jednak zaznaczyć, że prawo morskie wybrzeża dalmatyńskiego wykazuje ściślejsze koneksje i wpływy grecko-bizantyńskie niż klasycznego prawa rzymskiego.

Dalmatyńskie miasta nadbrzeżne nadały formę pisaną swoim statutom między XIII a XV stuleciem, ale już poczynając od IX w. źródła wskazują na istnienie korporacji i bractw cechowych, których praca wiązała się z żeglugą, jak np. słynna korporacja marynarzy w Kotorze.

Między licznymi statutami miast i wysp od Istrii po Zatokę Kotorską ważne miejsce zajmują statuty Dubrownika (*Liber Statutorum Civitatis Ragusii*) z 1272 r., w ośmiu księgach, z których jedna była całkowicie poświęcona prawu morskiemu. Rozwój tego prawa morskiego pozostaje we współzależności z polityczną historią Republiki Dubrownickiej i jej niepodległością do okresu wojen napoleońskich. Reformy prawne znalazły wyraz w późniejszych uzupełnieniach do statutów i pracach kodyfikacyjnych, w których wyniku wydano: *Liber Reformationum* — prawo do 1410 r., *Liber Viridis* — ustawodawstwo po 1460 r. i *Liber Croceus* — aż do upadku republiki. Dubrownickie prawo morskie ze względu na swe znaczenie ma zasięg znacznie szerszy niż granice tej republiki i — jak podkreśla Brajković — zajmuje jedno z pierwszych miejsc na świecie w ogólnym rozwoju stanowionego prawa morskiego. Podobnie jak statuty innych miast morskich wybrzeża dalmatyńskiego, prawo morskie Dubrownika pozostawało w mocy ponad sześć wieków.

O niektórych instytucjach tego prawa, omówionych przez Brajkovicia, warto tutaj wspomnieć.

Rejestr i klasyfikacja statku (uzależniona od zasięgu żeglugi — na Adriatyku, bądź poza nim) oraz jego wyposażenie były nadzorowane przez władze miejskie. Wszystkie statki podlegały pomiarowi. Niezmiernie interesujący jest fakt, że pomiar statków w Dubrowniku był wykonywany metodą poprzecznego przekroju statku już w XVI w., czyli o trzy wieki wcześniej niż wprowadzony został system pomiarowy Moorsoma³.

Statuty dubrownickie przewidywały również dopuszczalne zanurzenie statków, a linia wolnej burty była malowana na statkach, przy czym zaznaczano róż-

² Chodzi tu przede wszystkim o liczącą prawie 350 stron pracę pt. *Étude historique sur le droit maritime privé du littoral Yougoslave*, Marseille 1933. Na jej podstawie autor uzyskał na Uniwersytecie w Marsylii tytuł doktora. Był kolejno docentem i profesorem prawa handlowego na Uniwersytecie w Suboticy, profesorem prawa morskiego w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Zagrzebiu. Po wojnie zorganizował Katedrę Prawa Morskiego na Wydziale Prawnym Uniwersytetu w Zagrzebiu, której do dzisiaj jest kierownikiem. Jednocześnie wykłada prawo morskie na Wydziale Ekonomicznym tegoż uniwersytetu. Z powojennych prac prawnohistorycznych Brajkovicia wymienić należy artykuł: *Dubravački edikt za plavidbu 1794*, w: *Dubravačko primorstvo*, 1952, s. 395—404; też: *L'évolution des sources du droit maritime du littoral Yougoslave*, *Vjestnik Jugoslovenskog udruženja*, 1959, nr 11, s. 13 i n.

³ O pomiarach statków por. M. R. Jordens, *Droit et technique de opérations maritimes*, Bruxelles 1947, s. 25—26.

nicę między zanurzeniem letnim a zimowym. A więc prawo Plimsolla zostało wyprzedzone prawie o siedem wieków⁴. Uregulowane było również balastowanie i sztautowanie, jako że związane jest to z zanurzeniem okrętu, a ostatecznie — z jego bezpieczeństwem.

Własność statków mogła być indywidualna lub też własność dzielono na 12 lub 24 udziały.

W statutach dalmackich można odnaleźć ślady rodzenia się takich instytucji, jak kredyt morski i przywilejów na statku.

Jedną z najbardziej interesujących instytucji uregulowanych w tych statutach jest awaria. Odmienne niż w klasycznych sformułowaniach *Lex Rhodia de iactu*, dalmackie statuty nakładają zasadę udziału w awarii niezależnie od tego, czy wyrzucenie za burtę stanowiło dobrowolną ofiarę i szkoda ulegała podziałowi w stosunku do wartości udziału poszczególnych uczestników. (Ponadto statuty znały pojęcie konwoju statków; straty poniesione przez statek w konwoju dzielone były między wszystkie statki z tego konwoju — podział gdzie indziej nie spotykany). Postanowienia te przejęto z prawa pseudorodyjskiego (jak nasz badacz, S. Matysik, nazywa kompilację znaną pod nazwą „prawa morskiego rodyjskiego”), gdzie awaria oparta była na tych samych zasadach. W zachodniej części Morza Śródziemnego, pozostającego pod wpływem *Consolato de mar* z 1484 r., udział w stratach z tytułu rozbicia statku oparty był na tzw. *agermanamento* (umowna współodpowiedzialność statku i ładunku)⁵ i rozmyślnym poświęceniu; instytucja awarii natomiast nie była znana⁶.

Na wybrzeżu dalmackim zanotowano już w XIV w. ślady ubezpieczenia morskiego: pierwszy znany dokument ubezpieczeniowy datuje się z 1395 r.; zawiera on wszystkie istotne postanowienia współczesnych polis ubezpieczeniowych morskich. *Ordo super assecuratoribus*, zawarte w *Liber Croceus* (tytuł 225), zostało wprowadzone w Dubrowniku w 1562 r.

Interesujące jest również, że w statutach dalmatyńskich zawarte są ślady instytucji ratownictwa i obowiązku pomocy statkom w niebezpieczeństwie morskim, zaś ostre potępienie dotknęło starożytne prawo nadbrzeżne (*ius naufragii*), co zostało w statutach wyraźnie podkreślone. Między innymi postanowienia statutu miasta Korčula mogłyby posłużyć za przykład dla nowoczesnych przepisów prawnych, zgodnie z nimi bowiem każdy, kto zauważy na morzu ślady wraku, powinien o nich donieść władzom nadbrzeżnym. Wraki są tam potraktowane jako *res extra commercium*. Już w statutach występuje zasada, że nikt nie ma prawa towarzyszyć statkowi w niebezpieczeństwie bez zgody jego właściciela lub kapitana.

W czasach nowszych na wschodnim wybrzeżu Adriatyku pojawiają się akty

⁴ Poseł do parlamentu brytyjskiego Samuel Plimsoll w 1875 r. doprowadził do wydania ustawy zakazującej przeładowywania statków. Zob. np.: W. Mc Fee, *The Law of the Sea*, London 1951, s. 75, 163—165.

⁵ *Agermanamento* z katal. *agermanara*. Por.: *Konsulat morski według wydania barcelońskiego z r. 1494*, na język polski przełożył, wstępem i przypisami opatrzył K. Libera, Warszawa 1957, s. 221 (i przyp. 47, gdzie objaśnienie terminu *agermanara*).

⁶ Brajković podaje (s. 443b), że wyraz *varea* (*avarea*) jest greckiego pochodzenia: wiązać go należy z grec. *baros* (*abarus*) = ładunek. Odmienne się na to zapatruje cała polska literatura prawa morskiego: wyraz *awaria* wiąże z arab. *awārīja* = uszkodzone towary (jest to liczba mnoga od *awār* = wada, szkoda). Tak też podaje nasz powojenny *Słownik wyrazów obcych* PIW-u (wszystkie wydania). Jugosłowiańska *Pomorska encyklopedia*, t. I, Zagreb 1954, s. 118a, zaznacza że etymologia jest nierozstrzygnięta i podaje możliwości: od hebr. *hevra* = spółka, lub arab. (jak wyżej), lub grec. (jak wyżej), lub łac. *habere* lub nawet staro-germ. *vara* = strata.

prawne Wenecji, Austrii i Republiki Dubrownickiej inspirowane przez sławną *Ordonnance de la marine* z r. 1681 Colberta oraz tzw. *Edykt polityczny* Marii Teresy w sprawach marynarki handlowej z r. 1774 i *Regolamenti* z r. 1794 Dubrownika. Wojny napoleońskie kończą epokę statutów w prawie morskim; wraz z ustanowieniem prowincji iliryjskich w 1812 r. wprowadzono tam francuski *Code de commerce*.

Kongres wiedeński włączył wschodnie wybrzeże Adriatyku do Austrii, przy czym rząd austriacki obalił prawo francuskie i wprowadził księgę II swego kodeksu handlowego, regulującą zagadnienia handlu morskiego. Gdy Czarnogóra po kongresie berlińskim z 1878 r. uzyskała Bar i przyległe wybrzeże, przejęło prawo obowiązujące w Dalmacji, a więc księgę II francuskiego kodeksu handlowego. Ten stan prawny pozostał w zasadzie niezmieniony do drugiej wojny światowej.

Artykuł Brajkovicia kończy przedstawienie zmian wprowadzonych do tego stanu prawnego w XX w. Były to jedynie zmiany na skutek inkorporacji zasad konwencji brukselskiej o zderzeniach statków — 1912/13 r., o pomocy i ratownictwie — w 1910 r. oraz o przywilejach na statku i hipotece morskiej — w 1939 r. Nadto tamten system prawny został uzupełniony pomocniczymi przepisami w zakresie ustawodawstwa cywilnego i handlowego.

Prace kodyfikacyjne nad nowym prawem morskim rozpoczęły się dopiero w Jugosławii Ludowej. Ich rozwój Brajković przedstawia w części III omawianej książki, w artykule pt. *Suvremeno pomorsko zakonodavstvo* (s. 1351—1368)⁷. Rozwój administracji morskiej i przepisów dotyczących administracji morskiej od 1943 r. omawiany jest w innym artykule: *Pomorsko-upravna služba od oslobođenja do danas* (s. 1175—1184), którego autorką jest — Radojica F. Barbalić z Kapitanatu Portu Rijeka⁸.

Historię instytucji konsulatu Republiki Dubrownickiej przedstawił Ilija Mitić, prawnik, asystent Instytutu Historii w Dubrowniku Jugosłowiańskiej Akademii Nauk i Umiejętności (tytuł artykułu: *O konzularnoj službi Dubrovačke Republike*, s. 1733—1745). Konieczność zorganizowania szeregu nowych przedstawicielstw konsularnych Republiki Dubrownickiej na całym Morzu Śródziemnym spowodowana była rozwojem handlu i żeglugi republiki w połowie XVII w.⁹

⁷ Zaczątki tworzenia prawa morskiego socjalistycznej Jugosławii wyrażały po wyzwoleniu pierwsze akty o organizacji administracji morskiej. Od 1949 r. zapoczątkowano systematyczne prace badawcze i projektodawcze co do nowego prawa. O współczesnym prawie morskim Jugosławii V. Brajković pisał też w prasie holenderskiej i polskiej — zob. jego artykuł: *Podstawowe zasady jugosłowiańskiej ustawy o umowach używania statków morskich*, *Technika i Gospodarka Morska*, 1960, nr 7/8, s. 209—211, gdzie na wstępie nieco wiadomości z historii źródeł morskiego prawa gospodarczego obowiązującego na wybrzeżu jugosłowiańskim — od 1807 r.

⁸ Por.: R. Maciejewska, *Aktualne zagadnienia organizacyjno-prawne administracji morskiej w niektórych państwach socjalistycznych*, Gdańsk 1960, Prace Instytutu Morskiego, seria III, nr 7, gdzie w rozdziale poświęconym Jugosławii na wstępie (s. 12—15) o zaczątkach powojennej administracji morskiej i rozwoju do 1952 r., zwrotnego dla tej instytucji.

⁹ O znaczeniu ekonomicznym (i politycznym) Republiki Dubrownickiej w basenie śródziemnomorskim często się u nas zapomina. Np. w książce K. Bertoiniego, *Praktyka dyplomatyczna i konsularna*, cz. I, Kraków 1947, czytamy (s. 8—9): „Oprócz Wenecji brały udział w życiu ekonomicznym i politycznym w krajach nad Morzem Śródziemnym jeszcze Genua, Florencja, Piza, Marsylla i Barcelona. Ich handel i żegluga przyczyniły się do rozwoju instytucji konsularnych i kształtowania się prawa morskiego”. (Istnienie przepisów prawa morskiego w statutach Dubrownika i Splitu zaznacza S. Matysik w *Podręczniku prawa morskiego*, wyd. 2, Warszawa 1963, s. 15).

W drugiej połowie XVIII w. Republika Dubrownicka miała około 60 placówek konsularnych, właściwie we wszystkich portach śródziemnomorskich i w portach wybrzeża atlantyckiego. Stan ten utrzymał się do upadku republiki. Z liczby około 60 placówek 30 znajdowało się w portach zachodniego basenu Morza Śródziemnego.

I. Mitić podaje, że porównawcze badania archiwaliów Archiwum Państwowego w Dubrowniku wykazują, iż placówki konsularne Republiki Dubrownickiej w końcu XVII, w ciągu XVIII i na początku XIX w. (tzn. do 1806 r.) podzielić można na grupy: konsulatory działające na Lewancie (nazwą tą autor obejmuje Turcję) oraz na konsulatory Ponentu (tą nazwą obejmuje śródziemnomorskie kraje europejskie i północnoafrykańskie: Trypolitanie, Tunezję, Algierię, Maroko). Wszystkie konsulatory wprawdzie wykonywały te same zadania: ochronę interesów żeglugowych Dubrownika, jego kapitanów i statków, ochronę handlu, informowanie Senatu w zakresie polityki, ruchu wojsk, sytuacji finansowej, ustawodawstwa państwa przyjmującego itp., rozstrzygały spory między kapitanami a załogą, wydawały poświadczenia itp., ale jednak zakres działania i uposażenia konsułów w poszczególnych grupach konsulatów były silnie zróżnicowane.

W europejskich portach śródziemnomorskich i atlantyckich Republika Dubrownicka powoływała konsułów honorowych, którym powierzano wykonywanie służby konsularnej bez wypłacania bezpośredniego wynagrodzenia, lecz z prawem pobierania opłat konsularnych. Konsulowie ci zamieszkiwali stale w miejscu siedziby konsulatu i byli zazwyczaj obywatelami państwa jego siedziby. Konsulowie ci korzystali z analogicznych uprawnień w zakresie mianowania (listy komisyjne równe patentom konsularnym) i w zakresie *exequatur*, jak we wszystkich państwach Europy zachodniej. W krajach afrykańskich wybrzeża Morza Śródziemnego sytuacja konsułów była odmienna: reprezentanci konsularni Republiki Dubrownickiej — najczęściej konsulowie holenderscy — nosili tytuł *amministratore del consolato* i choć się zajmowali interesami republiki, to jednak ze względów politycznych nie uzyskiwali tytułu konsula. W Turcji Dubrownik ustanawiał natomiast konsułów spośród własnych obywateli, na podstawie uznania przez Konstantynopol (firman sułtański — *berate*)¹⁰, na okres od 3 do 5 lat, z ustalonym wynagrodzeniem. Konsułów na wschodzie należy więc uznać za konsułów zawodowych, odwoływanych po upływie czasu, na jaki byli mianowani. Taką sytuację dyktowały potrzeby Republiki Dubrownickiej i jej specyficzne stosunki z Portą.

Właściwość terytorialna konsułów rozciągała się na określony obszar, na którym konsulowie za zezwoleniem Senatu mogli mianować wicekonsułów. Poprzez konsułów Senat był zawsze poinformowany o przewozach i ruchu floty dubrownickiej. Senat informował konsułów tzw. cyrkularzami (okólnikami) o różnych decyzjach politycznych, ekonomicznych i innych wydarzeniach mających związek z żeglugą i handlem. Również konsulowie komunikowali się ze sobą bezpośrednio w wielu ważnych zagadnieniach. Autor podkreśla, że ta doskonale zorganizowana służba konsularna i zręczność konsułów nieraz ocaliła statki dubrownickie¹¹.

¹⁰ Por. też K. Libera, *Zasady międzynarodowego prawa konsularnego*, Warszawa 1960, s. 208 i przyp. 3; J. Makowski, *Podręcznik prawa międzynarodowego*, Warszawa 1948, s. 171.

¹¹ Dzieje dubrownickiej służby konsularnej i dubrownickiej dyplomacji mają w Jugosławii bogatą literaturę. Są to zarówno prace ogólniejsze (np. B. Krizman, *O dubrovačkoj diplomaciji*, Zagreb 1951; tenże, *Diplomati i konzuli u starom Dubrovniku*, Zagreb 1957; V. Ivančević, *O konsularnoj pristojbi Dubrovačke*

Artykuł prawnika Licijana Kosa, *Zadar i njegov „porto franco” imedju dva svjetska rata* (s. 1637—1644) przedstawia sytuację prawną i ekonomiczną Zadaru, w zasadzie w okresie międzywojennym, na wstępie pisze jednak również o statusie wolnego portu Zadaru z 1870 r., w zakończeniu zaś nieco miejsca poświęca też Zadarowi po drugiej wojnie światowej, jego rozwojowi gospodarczemu. Jak wiadomo, na mocy wymuszonego traktatu w Rapallo Zadar z okręgiem (57 km²) przypadł Włochom. Na skutek izolacji od naturalnego zaplecza egzystencja portu była zagrożona i w tym stanie rzeczy Włochy dekretem z 13 III 1921 r. okręgowi Zadaru (nosił on nazwę: *Provincia di Zara!*), wraz z południowodalmackimi wyspami Lastovo i Palagruža, nadały stan prawny *zona franca*. Ten zabieg prawny nic zresztą nie pomógł, nie przerwał stagnacji portu, nie nastąpił bowiem wzrost tranzytu jugosłowiańskiego¹².

Także w części IV omawianej książki umieszczona jest obszerna praca kapitana żeglugi wielkiej Marko Kurtiniego, *Socjalno-ekonomsko stanje i pokreti naših pomorca u XIX st. i početkom XX st.* (s. 1644—1673). Poświęcona jest na prawnym i socjalnym zagadnieniom walki marynarzy o poprawę warunków pracy i płacy, o zaopatrzenie emerytalne, zasiłki chorobowe itd. w XIX i pierwszych latach XX w.

Historii morskiego prawa rybackiego¹³ dotyczą fragmenty artykułów (zamieszczonych w części II): Nikoli Čolaka, *Naše ribarstvo do pada Mletačke Republike* (s. 393—424) i Šime Županovicia, *Naše ribarstvo od propasti Mletačke Republike do 1941. godini* (s. 425—437). O dawnych przepisach regulujących rybołówstwo szczególnie wiele danych zawiera artykuł Čolaka, przedstawiający rybołówstwo jugosłowiańskie do upadku Republiki Weneckiej (a więc do 1797 r.). Jest tu nawet osobny rozdział (*Naše ribarstvo u statutima komuna*, s. 396—403), zajmujący się zagadnieniem, czy i jak regulowały rybołówstwo statuty poszczególnych, licznych nadmorskich miast Dalmacji i Istrii¹⁴. Jeśli chodzi o zagadnienia prawne, to w artykule Š. Županovicia najszerszej zajęto się tu dekre-

Republike, *Naše more*, 1958, s. 2; tenże, *Brodске pristojbe u starom Dubrovniku*, *Anali Historijskog instituta JAZU*, 1955/56; zob. też Z. Sundrić, *Trgovi dubrovačkih konsulata u „acta galica” 1808 g.*, *Naše more*, 1959, z. 4/5), jak i poświęcone poszczególnym placówkom konsularnym (konsulatom lub wicekonsulatom) — na Malcie, w Maroku, Kadyksie, Aleksandrii, Livorno, Cagliari, Marsylii, Nicei, Odesie, Atenach itd. (prace I. Miticia, autora przedstawianej tutaj pracy, B. Lukcicia, Z. Sundricia, V. Ivančevicia, M. Popović-Radenkovicia, J. Lueticia ogłoszone w latach 1954—1960, przede wszystkim w miesięczniku *Naše more* oraz w czasopiśmie *Istorijski glasnik i Anali Hist. inst. JAZU*). Z autorów obcych o dubrownickich konsulatach pisał A. Candioti, *Historia de la institution consolar*, Buenos Aires 1925.

¹² Dodać warto, że 10 V 1923 r. w Belgradzie Jugosławia i Grecja podpisały konwencję dotyczącą wolnej strefy w Salonikach. Po ratyfikacji konwencji przez obie strony teren portowy wyznaczony na wolną strefę został Jugosławii przekazany 6 III 1925 r. Zob.: M. Vilimanovitch [Vilimanović], *Zone libre serbe à Salonique*, Paris 1926; P. B. Dertilis, *La zone franche de Salonique et les accords greco-yougoslaves*, Paris 1928; *Strefy handlu zagranicznego czyli wolne porty*, [tłum. z wyd. ameryk.], Warszawa 1931, s. 386—391.

¹³ Prawo rybackie dotyczy połowu ryb i innych żywych organizmów morskich, w tym również form osiadłych (jak koralce, gąbki).

¹⁴ Zebranie przepisów rybackich zob. też w: I. Strohala, *Statuti primorskih gradova i orćina. Bibliografički nacrt*, Zagreb 1911, s. 103—106, 109—118. Dekrety rybackie z lat 1764—1784 zestawili: A. Parnezo, *Un' inchiesta sulla pesca in Istria e Dalmazia*, Venezia 1894. O pierwszych przepisach karnych w zakresie ochrony rybołówstwa pisał L. Kos, *Naši prvi kozneno-pravni propisi o zaštiti plovidbe i ribolova na Jadranu*, *Zadarska revija*, 1952, z. 4.

tem o rybołówstwie wydanym 15 IV 1808 r. przez hr. Vincenzo Dandolo, uczonego fizjokratę i polityka, w latach 1806—1809 gubernatora Dalmacji.

Odnótować też należy artykuł członka korespondenta Jugosłowiańskiej Akademii prof. dra Branko Kesisicia, *Zaštita zdravlja u pomorskom saobraćaji nekad i danas* (s. 373—391) — o dawnej i współczesnej morskiej służbie zdrowia. Sporo miejsca autor poświęcił na wstępie przepisom sanitarnym nadmorskich miast Dalmacji¹⁵. Prawnoadministracyjne uregulowanie tego zagadnienia jest dawne: przepisy odnoszące się do walki z chorobami zakaźnymi, przepisy antyalkoholowe (!), przepisy w zakresie leczenia publicznego (szpitalnictwa) i inne dotyczące spraw sanitarnych i higieny portów pochodzą już z XIII—XIV w. (Korčula 1265 r., Dubrownik 1272 r., Zadar 1305 r., Split 1312 r., Szybenik 1379 r.). Autor podkreśla, że Dubrownik szczyci się tym, iż jest pierwszym portem na świecie, który ustanowił kwarantannę (przepisy kwarantannowe z 27 VII 1377; kwarantanna była pod nadzorem specjalnych urzędników — *officiales artis marinaritiae*). Za nim poszły inne porty, kwarantanny powstały niebawem w Splicie, Zadarze, Hvarze, Rijece. W dalszym ciągu artykułu B. Kesicić zajmuje się m. in. historią przepisów dotyczących spraw sanitarnych na okrętach.

Zestawiona przez V. Maštrovia bibliografia (stanowi ona część V książki) jest obejmującym ponad 800 pozycji¹⁶ wyborem ważniejszych prac jugosłowiańskich o tematyce morskiej z lat 1832—1962 (bez problematyki rybołówstwa i turystyki morskiej). Najwięcej jest tu pozycji z zakresu historii, lecz zaraz następne miejsce pod względem liczebności pozycji zajmuje literatura prawna: 99 pozycji. Najstarsza z zanotowanych w tej bibliografii pozycji z zakresu prawa pochodzi z 1900 r.; jest to praca z zakresu prawa ubezpieczeniowego¹⁷. W 1906 r. wydano podręcznik prawa morskiego dla chorwackich szkół morskich; jego drugie wydanie, rozszerzone, ukazało się w 1916 r.¹⁸ Z lat pierwszej wojny światowej pochodzą jeszcze dwie inne książki¹⁹. Dalsze wydawano w latach: 1921, 1924, 1927, 1929, 1930, 1932, 1933, 1935, 1937, 1938, 1939²⁰; wśród nich były dwa podręcz-

¹⁵ Por.: F. Ferri, *Zdravstveni propisi dalmatinskih statuta iz srednjeg vijeka. Uz hrvatske medicinske prošlosti*, Zagreb 1954; też D. M. Grmek, *Medizin und Pharmazie in der ehemaligen Republik Dubrovnik*, w: *Die Vorträge der Hauptversammlung der Internationalen Gesellschaft für Geschichte der Pharmazie*, Stuttgart 1960, s. 51—61.

¹⁶ Numerów w bibliografii jest 802, lecz jest nadto kilka dodatkowych pozycji (oznaczonych numerem z dodaniem litery a).

¹⁷ C. Martindić, *Di una clausula di esonerazione nella polizza di carico*, Triest 1900.

¹⁸ N. Verona, *Nozione di diritto marittimo ad uso delle i. r.* [tj. cesarsko-królewskiej] *scuole nautiche*, Beč 1916, 8°, ss. 221 (język serbochorwacki jako wykładowy wprowadzono do szkół morskich wybrzeża chorwackiego dopiero w 1917 r. Zob. B. Stulli, *O hrvatskom jeziku u riječkoj nautici...*, Riječka revija, 1953, z. 2). Dla porównania: pierwszy polski podręcznik prawa morskiego dla szkoły morskiej ukazał się w 1930 r.: A. Majewski, *Prawo morskie*, Tczew—Gdynia 1930, 8°, ss. XII, 340. Od tamtej pory zresztą drugi taki podręcznik, a więc przeznaczony dla przyszłych oficerów marynarki handlowej, jeszcze się nie ukazał.

¹⁹ M. Stražnicki, *O reformi pomorskog privatnog prava*, Zagreb 1914; J. Morgan, *Pomorski vozarski ugovor*, Rijeka 1915 (o umowie przewozu morskim).

²⁰ Np.: J. Morgan, *Hipoteka na brodove*, Zagreb 1921; V. Skarica, *Hipoteka na morske brodove*, w: *Spomenica Kongrese pravnika*, Zagreb 1932; G. J. Mirković, *Navire et patrimoine de mer*, Bordeaux 1932; zbiór międzynarodowych konwencji dotyczących morza, z 1935 r.

niki²¹. Z okresu drugiej wojny światowej pochodzi jedna książka²². Ogółem z lat 1900—1942 bibliografia wykazuje 19 tytułów prawnych — wyłącznie książki lub prace w wydawnictwach seryjnych — w tym dwa wydane we Francji.

Dane te przytaczamy po to, aby wskazać, że jugosłowiańska literatura prawnomorska ma już niemal siedemdziesięcioletnią historię. Znacznie się rozwinęła po wojnie wraz z rozwojem nauk prawnomorskich w Jugosławii. Badaniami w tym zakresie zajął się najpierw Instytut Adriatycki (*Jadranski institut*), zorganizowany w 1945 r. w Sušaku, a w 1948 r. włączony do Jugosłowiańskiej Akademii Nauk i Umiejętności (JAZU) w Zagrzebiu i do Zagrzebia w tymże roku przeniesiony²³. Prawem morskim zajmują się w Jugosławii także inne placówki naukowe, np. uniwersyteckie.

REGINA MACIEJEWSKA, ZYGMUNT BROCKI (Gdańsk)

Fryderyk Karol von Savigny, *O powołaniu naszych czasów do ustawodawstwa i nauki prawa*, z jęz. niemieckiego przełożył i wstępem opatrzył Kazimierz Opałek, PWN, Warszawa 1964, ss. 181.

Ogłoszona w 1814 r. polemiczna broszura Savigny'ego zaawansowała w opinii współczesnych i potomnych do programowego manifestu nowej doktryny i należy dziś do najgłośniejszych publikacji prawnych wszystkich czasów. Dobrze też się stało, iż K. Opałek ogłosił tłumaczenie owego tekstu zaopatrując je interesującą przedmową, a PWN zgrabną szatą typograficzną.

W swoim wstępie (s. 5—46) K. Opałek dał nie tylko zwięzły zarys postaci i działalności Savigny'ego, lecz i podjął próbę określenia sytuacji społeczno-politycznej i ideologicznej, na gruncie której doszło do sformułowania się owego zespołu poglądów, który przyjmujemy za charakterystyczny dla historycznej szkoły niemieckiej. Głos w tej mierze autora wstępu jest dalszą wypowiedzią w dyskusji zainicjowanej właśnie przez K. Opałka i J. Wróblewskiego. Spór o miejsce niemieckiej szkoły historycznej w historii doktryn prawnych dotyczył nade wszystko problemu klasowej i politycznej oceny roli tej szkoły historycznej (a w jej łonie kierunków germanistycznego i romanistycznego) na tle rzeczywistości niemieckiej tych czasów¹. Mimo iż wąskie ramy wstępu nie pozwoliły widocznie

²¹ Podręcznik dla Królewskiej Wyższej Szkoły Handlowej w Zagrzebiu z 1924 r., i dla Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Zagrzebiu, z 1927 r. (oba napisał A. Verona). Dla porównania: za pierwszy polski podręcznik prawa morskiego dla studentów wyższej uczelni ekonomicznej można ewentualnie uznać W. Sowińskiego (ówczesnego wykładowcy Wyższej Szkoły Handlu Morskiego) *Zarys morskiego prawa handlowego*, Gdańsk—Bydgoszcz—Szczecin 1946 (oparty na jego obszerniejszym *Prawie handlowym morskim*, Warszawa 1936; autor miał wówczas wykłady z prawa morskiego na Uniwersytecie Warszawskim).

²² L. Krasković, *Podmorničko pravo*, Vukovar 1942.

²³ O historii tego Instytutu i jego pracach w zakresie prawa morskiego zob. Z. Brocki, R. Maciejewska, *Niektóre publikacje jugosłowiańskie w dziedzinie prawa morskiego*, Państwo i Prawo, 1958, z. 2 s. 339—341; też Z. Brocki, *A jak jest w Jugosławii?*, Ziemia i Morze, 1957, nr 24/25, s. 5, 8 (ten artykuł powstał w związku z dyskusją nad ponownym uruchomieniem Instytutu Bałtyckiego, zajmującego się też prawem morskim, instytucji podobnej do Instytutu Adriatyckiego).

¹ Por. K. Opałek, J. Wróblewski, *Niemiecka szkoła historyczna w teorii praw*, Przegląd Nauk Historycznych i Społecznych, t. V, Łódź 1954; K. Grzy-