CZASOPISMO PRAWNO-HISTORYCZNE
Tom XIV — Zeszyt 1 — 1962

STANISŁAW MATYSIK (Sopot)

Ze studiów nad współwłasnością statków morskich w żegludze bałtyckiej XIV—XVIII w.

I

W zachowanych zbiorach prawa morskiego z XI i następnych stuleci, a także w innych przekazach źródłowych znajdujemy liczne wzmianki świadczące o tym, że morski statek handlowy był często przedmiotem wspólnej własności kilku osób.

U schyłku istnienia imperium rzymskiego, w okresie cesarstwa, morski statek handlowy należał niekiedy do kilku osób, lecz były to raczej przypadki wyjątkowe [1]; najczęściej przeto w epoce rzymskiej statek był własnością jednej osoby. Natomiast najstarsze średniowieczne źródło prawa morskiego z basenu Morza Śródziemnego, tak zwana Tabula Amalfitana, zbiór zwyczajów morskich miasta i portu w Amalfi zapewne z XI w., wspomina o współwłasności statków [2]. Późniejsze statuty miast portowych śródziemnomorskich także wspominają o współwłasności bądź regulują niektóre problemy współwłasności statków [3]. Konsulat Morski, ten najpełniejszy zbiór prawa morskiego wybrzeży śródziemnomorskich, powstały w XIII lub XIV w., reguluje dość szczegółowo kilka kwestii związanych z współwłasnością statku [4]. Jak o tym będzie mowa w dalszych częściach niniejszych rozważań, statek morski był przedmiotem współwłasności kilku osób także i w żegludze bałtyckiej i stan ten można stwierdzić w oparciu o źródła przynajmniej od XIV w., a trwał on aż do początków bieżącego stulecia.

[1] Por. F. R. Sanborn, *Origins of the Early English Maritime and Commercial Law*, New York — London 1930, s. 12.

[2] F. R. Sanborn, o. c., s. 50.

[3] A. Brunetti, *Diritto Marittimo Privato Italiano*, Vol. I., Torino 1929, s. 124 i n. o. c. oraz F. R. Sanborn, o. c., s. 90 i n. i 95.

[4] Zob. *Konsulat Morski*, według wydania barcelońskiego z 1494 r. na język polski przełożył, wstępem i przypisami opatrzył Kazimierz Libera, Warszawa 1957. W dalszym ciągu pracy stale posługuję się przekładem K. Libery i do tegoż polskiego wydania Konsulatu odnoszą się następne przypisy.

Jest oczywiste, że współwłasność wymaga bardziej szczegółowego uregulowania prawnego niż własność jednej osoby; teza ta ma szczególne znaczenie dla statku morskiego, którego eksploatacja wymaga podejmowania decyzji związanych z nieodłącznym ryzykiem każdej wyprawy morskiej. Toteż niezbędne były najpierw zwyczaje, a następnie statutowe normy dla uregulowania licznych zagadnień, jakie wynikały ze współwłasności statków morskich. Przykładowo wymieńmy już w tym miejscu, jakie mogły to być zagadnienia: powstanie współwłasności, liczba współwłaścicieli, prawa i obowiązki współwłaścicieli, decyzje, co do eksploatacji statku, a w szczególności ustanawianie kierownika handlowego statku i kierownika nautycznego statku (kapitana), następnie szczególna sytuacja prawna tegoż kierownika statku, a wreszcie i zagadnienia łączące się ze zbyciem udziału w statku, z obciążeniem go (bodmeria, hipoteka morska) itp.

Z uwagi na pierwszeństwo w czasie powstania, najpierw zajmiemy się pokrótce przepisami o stosunkach współwłasności, jakie istniały w basenie śródziemnomorskim, a dopiero następnie przejdziemy do rozbioru źródeł bałtyckich, ze szczególnym uwzględnieniem źródeł gdańskich, jako nam najbliższych. W ten sposób zyskamy pewną skalę porównawczą i będziemy mogli stwierdzić zarówno podobieństwa, jak i rozbieżności pomiędzy źródłami prawa morskiego z południa Europy i jej północnej, bałtyckiej części.

II

W statutach miejskich miast śródziemnomorskich (przeważnie włoskich) najczęstsza była współwłasność statku w częściach idealnych, zwana we współczesnej nauce współwłasnością w częściach ułamkowych [5]. Przytacza się wprawdzie nieliczne przykłady współwłasności łącznej na statkach morskich (np. w statucie Marsylii z 1235 r.) [6], lecz są to, jak się wydaje, postanowienia raczej wyjątkowe. Zarówno w statutach miast adriatyckich, jak i innych śródziemnomorskich najczęstsza jest współwłasność statku w częściach ułamkowych, przy czym udziały nazywano najpierw *sortes*, a potem *karaty*.

Nazwa karat wywodzi się prawdopodobnie z nazwy nasion chleba świętojańskiego, używanych dawniej jako odważników, które zwały się po grecku *keration* [7]. Podział własności statku na 24 karaty da się wykazać dopiero od XV i XVI w. [8] i jest, jak się wydaje, pochodzenia wło-

[5] Por. J. Wasilkowski, *Prawo rzeczowe w zarysie*, Warszawa 1957, s. 164 i n.

[6] A. Brunetti, o. c., s. 125, przypis 2.

[7] Por. *The Concise Oxford Dictionary of Current English*, Oxford 1946, v. *carat*. W j. francuskim *carat*, niemieckim *Karat*, włoskim *carato*, arabskim *qirat*.

[8] A. Brunetti, o. c., s. 125 przyp. 3.

skiego; był on od bardzo dawnych czasów praktykowany w portach włoskich. Nie stosowano tego podziału w portach francuskich położonych nad oceanem Atlantyckim i Kanałem La Manche, ani też w portach niemieckich [9].

Niezależnie od tego czy była używana nazwa karat na określenie udziału w statku (tj. jego $^1/_{24}$ części), czy też nie, statek posiadał kilku współwłaścicieli czerpiących zyski z żeglugi handlowej w proporcji do udziału we własności statku. Jest to chyba pierwsza z zasad współwłasności statku handlowego. Dalsze, ustalone w statutach śródziemnomorskich, dotyczą: a) prawa pierwokupu (*diritto di preferenza, ius protomiseos*) [10], jakie posiadali współwłaściciele w odniesieniu do udziału w statku, który z jakicholwiek przyczyn był zaofiarowany do sprzedaży; b) zasady większości, tzn. że o eksploatacji statku decydowała przede wszystkim wola właścicieli większości udziałów, z tym jednak, że mogły istnieć pewne wyjątki od tej zasady.

Konsulat Morski (*Consolat de Mar*), spisany jako prywatny zbiór prawa morskiego, zapewne w Barcelonie, w obecnie znanej nam wersji z połowy XIV w. [11] zawiera, jak wspomnieliśmy, dość szczegółowe przepisy o współwłasności statku. Dokonamy obecnie ich ogólnego przeglądu.

Z brzmienia pierwszego z rozdziałów Konsulatu, poświęconego sprawie współwłasności, a właściwie w ogóle problemom własności statku [12], wynika, że inicjatorem budowy statku, który miał być własnością kilku osób, był p a t r o n, późniejszy kierownik handlowy statku. On to „rozpoczyna budowę" i chce utworzyć udziały w statku; jego obowiązkiem przeto jest wyjaśnić udziałowcom i l e udziałów w statku tworzy i jakie będą jego rozmiary, to jest pojemność, szerokość, długość i zanurzenie. Udziałowcy, jeżeli przyrzekną patronowi wnieść udział, są następnie do tego prawnie obowiązani i w razie niewywiązania się z tego zobowiązania mogą być zmuszeni przez sąd do wniesienia udziału, albo też możliwe jest zaciągnięcie przez patrona pożyczki na udział. Ten rozdział Konsulatu wspomina, że udziałowiec może np. być obowiązany do wniesienia $^1/_{16}$ części (wartości statku), a np. wniósł tylko $^1/_{32}$ część. Czytamy tu następnie, że można liczyć udziały od $^1/_{16}$ lub od $^1/_4$. Zwracam na ten szczegół uwagę, ponieważ w przeciwieństwie do praktyki włoskiej, posługującej się karatem (a więc podziałem na 24 części), w Konsulacie spo-

[9] Ibidem, s. 468 i n.

[10] Ibidem, s. 127.

[11] Por. *Konsulat Morski*, s. 34 i n.

[12] Jest to rozdział XLVII (s. 92), lecz w istocie jest to trzeci w kolejności rozdział właściwego Konsulatu (po inwokacji: *W tym miejscu zaczynają się dobre zwyczaje morskie*), ponieważ pierwszych 45 rozdziałów dotyczy przede wszystkim problemów proceduralnych.

tykamy po raz pierwszy podział wywodzący się z postępu geometrycznego: 1, 2, 4, 8, 16, 32, (64). Ten ostatni wyraz przytoczonego postępu (tj. 64) nie jest wprawdzie wspomniany w Konsulacie, lecz, jak o tym wspomnimy, podział własności statku właśnie na 64 części przyjmie się w toku późniejszego rozwoju w ustawodawstwie angielskim.

Nasuwa się wniosek, że biorąc dosłownie przepis Konsulatu (*możemy liczyć od jednej szesnastej, jak i od jednej czwartej*) i l o ś ć udziałów w statku byłaby zwyczajowo ograniczona. Tak było np. w praktyce włoskiej, która na ogół nie posługiwała się ułamkami karatów, lecz liczyła współwłasność jedynie w całych karatach, dzięki czemu statek n i e mógł mieć więcej niż 24 współwłaścicieli. Według brzmienia Konsulatu, statek nie mógłby mieć więcej niż 16 właścicieli [13], lecz tego ograniczenia wyraźnie Konsulat nie wprowadza, a nawet w jednym z dalszych rozdziałów wspomina o 18 współwłaścicielach.

Tłumacząc możliwie najwierniej użyty w Konsulacie termin na oznaczenie udziałowców w statku dochodzimy do pojęcia: *partner*, a na oznaczenie samego udziału: *part* (termin do dziś używany w polskich wioskach rybackich). W oryginalnym tekście Konsulatu użyto bowiem terminu *parts* i *personers* (= osoby?).

Dalszy rozdział Konsulatu Morskiego reguluje przypadek śmierci udziałowca p o złożeniu przezeń przyrzeczenia, że wniesie udział do budowanego statku, lub też po rozpoczęciu wpłat na poczet udziału. Przyrzeczenie zmarłego udziałowca nie wiąże spadkobierców, chyba że wyraźnie przewidział tak spadkodawca w testamencie. Natomiast, gdy zmarły udziałowiec wpłacił już część swego udziału patronowi, wtedy udział zmarłego powinien być sprzedany.

Następne z kolei obszerne rozdziały Konsulatu dotyczą sprawy zwiększenia statku przez patrona; mówi się tu szczegółowo o postępowaniu patrona w razie powzięcia zamiaru powiększenia statku, o zobowiązaniach udziałowców itp. Podobnie kazuistyczne są dalsze przepisy o cieśli okrętowym, który powiększyłby rozmiary statku wbrew porozumieniu z patronem, o warunkach pracy cieśli i uszczelniacza itp. Dla naszego tematu istotny jest dopiero przepis rozdz. LV Konsulatu, dotyczący udziałowca, który chce sprzedać swój udział w statku. Udziałowiec taki musi uprzednio zawiadomić o swym zamiarze patrona, a taki sam obowiązek ciąży i na kupującym.

Patron statku może nie wyrazić swej zgody na zamierzoną alienację i wtedy nabywca udziału w statku nie może wejść w posiadanie nabytego przez się udziału aż do czasu zakończenia przez statek podróży. Konsulat

[13] Rozdz. XLVIII *Konsulatu*; wynika to z zacytowanego zdania, że możemy liczyć od jednej szesnastej.

przytacza powody tego postanowienia: oto nabywca mógłby przez nieżyczliwość usunąć patrona. Ten sam rozdział Konsulatu przewiduje następnie, że udziałowcy statku nie mogą również do czasu zakończenia podróży przez statek spowodować tzw. licytacji statku. Statek może natomiast być „licytowany" pomiędzy patronem i udziałowcem, na żądanie każdej ze stron, po ukończeniu podróży. W każdym jednak przypadku udziałowiec musi pozostawić patronowi wybór pomiędzy nabyciem udziału tegoż udziałowca, lub sprzedaniem swego udziału; wybór ten zależy od woli patrona, chyba że sprzedaż statku następuje z przetargu publicznego. W ten sposób Konsulat uprzywilejowuje patrona statku, tłumacząc to uprzywilejowanie faktem, *że patron statku wkłada wiele pracy i dużo trudów w budowę statku, który nie istniałby, gdyby on ich nie podjął.*

Sposób wspomnianej powyżej „licytacji" statku między patronem i udziałowcami statku omówiony jest w następnym rozdziale. Tu także dowiadujemy się marginesowo, że wielu patronów statków ponosi wydatki (na statek), których nie przerzuca na wspólny rachunek udziałowców, starając się w ten sposób zachować przychylność udziałowców, ale patroni robią to w nadziei, że uda się im zdobyć zyski innymi drogami i środkami, których tutaj nie ma celu ani wymieniać, ani wyliczać. Po ukończeniu podróży większość udziałowców (lub wszyscy) może zażądać licytacji statku; patron nie może się temu sprzeciwiać, chyba że istnieje co do tego osobna jego umowa z udziałowcami, lub że złożono odpowiednie przyrzeczenie. W braku takiej umowy lub przyrzeczenia *udziałowcy mają prawo zmusić patrona lub żądać zmuszenia go przez sąd do sprzedaży* [statku] *z przetargu publicznego.* Następnie Konsulat podkreśla bardzo silnie zasadę większości: *zgodnie z prawem, z rozsądkiem, ze słusznością i ze zwyczajem, jeśli w jakiejkolwiek sprawie występuje różnica zdań, spór powinien być rozstrzygnięty według woli większości* — —. W toku licytacji statek otrzyma ten, kto więcej ofiaruje za niego. Lecz dalszy ciąg tegoż rozdziału przewiduje, że można prowadzić licytację pomiędzy jednym (dwoma lub trzema) udziałowcami, a patronem statku, w wyniku której albo udziałowcy ci wykupią udział patrona, albo też patron ich udział czy udziały. Patron jednak ma wspomniane wyżej prawo wyboru.

Z dalszych rozdziałów Konsulatu dowiadujemy się, że patron statku przyjmował pisarza statku za zgodą udziałowców, że pisarz był upoważniony do zakupywania żywności na potrzeby statku oraz wszelkich przyborów okrętowych z wyjątkiem ożaglowania, którego zakup wymaga decyzji patrona oraz udziałowców, z tym jednak, że sprzeciw udziałowców jest praktycznie bez znaczenia (decyduje zdanie patrona) [14].

[14] Rozdz. LVII i LVIII.

Patron statku — przewiduje następnie Konsulat — powinien otrzymywać wynagrodzenie takie samo, jak każda inna osoba kierująca statkiem, to znaczy, jak się wydaje, jak np. sternik czy raczej pierwszy sternik, który był kierownikiem nautycznym statku. Interesująca jest w tym rozdziale Konsulatu wzmianka, że i udziałowiec może służyć (pracować) na statku i wtedy sternik powinien pod przysięgą ustalić wysokość jego wynagrodzenia. To ostatnie postanowienie wskazuje, że w okresie powstawania Konsulatu udziałowcy w statku bywali jeszcze także zarazem marynarzami. Pisarz statku obowiązany jest tym samym rozdziałem do zdawania rachunku udziałowcom tak często, jak często tego żażądają.

Zawarte w Konsulacie przepisy o prawach i obowiązkach udziałowców nie są zebrane w jakimś jednym rozdziale czy w kolejnych rozdziałach; spotykamy je w różnych miejscach. Mimo ich niewątpliwej kazuistyki przepisy te nie są jednak wyczerpujące i sporo istotnych problemów pozostaje otwartych. Tak np. w jednym z rozdziałów znajdujemy taki stan faktyczny, gdy patron statku *lub kto inny, kto może to uczynić, sprzeda statek osobie obcej, nie mającej w nim udziału* [15]; dyspozycja tego postanowienia dotyczy jednak tylko wynagrodzenia marynarzy, a Konsulat milczy w tym miejscu o — wydaje się oczywistej — potrzebie decyzji większości udziałowców upoważniającej patrona do sprzedaży statku bądź też o stanie wyższej konieczności upoważniającym patrona do sprzedaży.

W przypadku oddania statku w komandę przez patrona (rozdz. CCXVIII) odpowiedzialność majątkowa za statek spoczywa na patronie, jeżeli nie uzyskał on zgody wszystkich (lub większości) udziałowców do oddania statku w komandę. Oznacza to, że w przypadku utraty statku oddanego w komandę, patron musi wypłacić udziałowcom ich udziały w statku oraz zyski z ich udziałów; patron jest wolny od tego odszkodowania, jeżeli udziałowcy wyrazili zgodę na oddanie statku w komandę [16]. Udziałowcy mogą jednak zabronić patronowi oddawania statku w komandę [17]. Patronowi nie wolno także bez zgody udziałowców pozostać w porcie i odesłać statku bez własnej osoby, czyli innymi słowy patron musi pozostawać w podróży stale na statku. W przeciwnym razie grozi mu odpowiedzialność majątkowa za ewentualnie powstałe szkody. Odpowiedzialność patrona odpada, gdy udziałowcy wyrazili swą zgodę na odesłanie statku bez patrona [18].

Zgody udziałowców wymaga także wysłanie statku z ładunkiem do

[15] Rozdz. CLI.
[16] Rozdz. CCXVIII.
[17] Rozdz. CCXIX.
[18] Rozdz. CCXXII.

kraju Saracenów lub do innych niebezpiecznych miejsc. Zafrachtowanie statku przez patrona na taką podróż, bez zgody udziałowców upoważnia ich do sprzeciwu i zlicytowania statku. Interesujące jest jednak, że mimo zlicytowania statku, w wyniku którego patron może być usunięty, umowa frachtu zawarta przez usuniętego patrona wiąże udziałowców [19]. Tenże sam rozdział Konsulatu wyraźnie stanowi, że umowy frachtu na podróże do krajów chrześcijańskich, zawarte przez patrona, nie wymagają zgody udziałowców, a także zgoda ta jest niepotrzebna na podróż do każdego kraju (tzn. nawet do kraju nie chrześcijańskiego), jeżeli statek znajduje się w miejscowości, w której nie ma żadnego z udziałowców.

Patron statku w pewnych okolicznościach może zaciągnąć pożyczkę do zwrotu której obowiązana jest cała „spółka okrętowa", tzn. wszyscy udziałowcy [20]. Ryzyko tej pożyczki ciąży na udzielającym jej, ponieważ (jak wiadomo, identycznie było w tzw. pożyczce bodmeryjnej) w razie zaginięcia statku udziałowcy nie są obowiązani do zwrotu pożyczki.

Patron statku zdaje po każdej odbytej podróży rachunek udziałowcom oraz wypłaca im odpowiednie części zysku [21]; dalsze kazuistyczne rozdziały Konsulatu omawiają przypadek śmierci patrona bez rozliczenia się z udziałowcami [22], postępowanie patrona w razie powstania potrzeby naprawy statku [23], a wreszcie przypadek sprzedaży statku przez patrona bez wiedzy udziałowców [24]. Sprzedaż taka wydaje się, że jest ważna, lecz udziałowcy mogą albo przyjąć od patrona odpowiednie sumy pieniędzy (przypadające na ich części uzyskanej za statek ceny), albo też mogą domagać się zwrotu statku tego samego lub takiego samego, czyli „równie dobrego" oraz zysku, jaki można było z tego statku osiągnąć. Przewidziana jest także możliwość ugody między udziałowcami a patronem oraz polubowne rozstrzygnięcie sporu przez dwu starszych. W razie ucieczki patrona, po wiarołomnej sprzedaży statku, może on być ujęty i osadzony w więzieniu do czasu zaspokojenia żądań udziałowców lub zawarcia z nimi ugody [25].

Patron ponosi ryzyko związane z uzyskaniem frachtu z tytułu dokonanego przewozu towarów; jeżeli bowiem patron sam zgodzi się na uiszczenie frachtu przez kupca w naturze, tj. w części przewożonych towarów, wtedy i tak on musi wypłacić udziałowcom przypadające na nich

---

[19] Rozdz. CCXXIX.
[20] Rozdz. CCXXXIX.
[21] Rozdz. CCXL.
[22] Rozdz. CCXLI i CCXLII.
[23] Rozdz. CCXLV.
[24] Rozdz. CCLVI.
[25] Rozdz. CCLVI.

w gotówce części frachtu. Oczywiste jest, że patron może w tym przypadku zyskać albo stracić, lecz i strata i zysk idą na jego własny rachunek. Gdy natomiast kupcy pozostawią patronowi wszystkie przewiezione towary z tytułu frachtu za nie, wtedy strata (teoretycznie możliwy jest również i zysk, ale wydaje się, że raczej zawsze był to przypadek straty) obciąża wszystkich udziałowców. Tak samo wszyscy udziałowcy muszą ponieść stratę, jak i zysk płynący stąd, że polecenie władz sądowych nakazało patronowi przyjąć część przewiezionych towarów jako fracht. Analogiczną zasadę wyrażają dalsze zdania tego rozdziału, dotyczące ulokowania uzyskanej z frachtu gotówki przez patrona bez umowy z udziałowcami, lub na mocy takiej umowy.

Konsulat morski przewiduje i taki przypadek, gdy udziałowcy statku powierzą swój statek osobie, która n i e ma w statku udziału; nie jest to patron [26]. Notujemy jedynie tę możliwość, jako znaną już Konsulatowi, lecz bliżej się nią nie zajmiemy, ponieważ nie wiąże się ona z problematyką współwłasności statku morskiego.

Szczególny przypadek zabrania statku przez nieprzyjaciół jest również uregulowany w Konsulacie [27]; istotne jest to, że patron może zawierać umowy w celu odzyskania statku, lecz tylko umowy zawarte za zgodą udziałowców (wszystkich lub większości) zobowiązują ich.

Wreszcie Konsulat przewidział przypadek wystąpienia udziałowców statku z zarzutem popełnienia błędu w rozliczeniu dokonanym przez patrona i to już po jego śmierci [28].

W załączonych do Konsulatu Morskiego (i traktowanych jako jego część składowa) tzw. rozdziałach króla Piotra (króla Aragonu), datowanych w Barcelonie w 1340 r., wspomina się także o wzajemnych stosunkach patrona i udziałowców. W szczególności trzy rozdziały [29] przewidują, że ani patron, ani armator [30], ani osoba przez patrona upoważniona nie może zaciągnąć pożyczki na poczet bądź na rachunek udziałów w statku posiadanych przez udziałowców, jeżeli udziałowcy ci są obecni w miejscowości, w której zaciąga się pożyczkę. Wierzyciel, który takiej pożyczki udzielił, nie może występować z roszczeniami do udziałów. Drugi z rozdziałów przewiduje, że każdy z udziałowców może spowodować zlicytowanie statku, a patron nie może się temu sprzeciwić; jest to przeto

[26] Rozdz. CCLXXXVII.

[27] Rozdz. CCXC.

[28] Rozdz. CCXCIV.

[29] Są to rozdziały oznaczone numerami XXIV, XXV i XXVI, zob. *Konsulat Morski*, s. 498—499.

[30] Pod nazwą armatora rozumieć trzeba tutaj nie (tak jak to rozumie się współcześnie) osobę eksploatującą statek handlowy, lecz osobę uzbrajającą (*armującą*) statek na wyprawy kaperskie; por. *Konsulat Morski*, s. 439 przyp. 80.

wyraźna zmiana omówionego powyżej rozdziału naszego Konsulatu. Powiedziano tu, że patron musi uznać sprzedaż z przetargu publicznego i musi przyjąć cenę w nim uzyskaną, po potrąceniu udziału udziałowca, który licytację spowodował. Wreszcie trzeci z rozdziałów stanowi, iż osoba przyrzekająca wpłacić określony udział na statek może być zmuszona przez namiestnika króla do wniesienia przyrzeczonego udziału. Obowiązek niedoszłego udziałowca do uiszczenia udziału odpada jednak, gdyby budowany statek powiększono bez jego zgody.

W swej pierwszej, przede wszystkim procesowej części, Księga Konsulatu Morskiego zawiera kilka postanowień dotykających interesującego nas tematu. Chodzi tu o egzekucyjną sprzedaż statku na żądanie wierzycieli [31]. Konsulat przewiduje mianowicie, że w razie egzekucji statku nowego, przed odbyciem pierwszej podróży, z mocy prawa (morskiego) pierwszeństwo do otrzymania zapłaty z uzyskanej ze sprzedaży sumy mają pracownicy najemni oraz dostawcy drzewa, smoły, gwoździ i innych przedmiotów zakupionych na potrzeby tegoż statku. W razie sprzedaży egzekucyjnej statku już po odbyciu podróży Konsulat przewiduje kolejność wierzycieli, tworząc znane i współczesnemu prawu morskiemu tzw. wierzytelności uprzywilejowane, ale nie to jest istotne dla naszego tematu; ważne jest natomiast, że na zaspokojenie wierzycieli najpierw przeznacza się udziały patrona statku, który te pożyczki zaciągnął, a gdy one nie wystarczą niedobór pokrywa się z części udziałowców, wszakże tylko wtedy, gdy poręczyli oni zwrot pożyczki zaciągniętej przez patrona. W braku takiego upoważnienia egzekucja nie może objąć udziałów udziałowców.

Dokonany powyżej przegląd przepisów dotyczących współwłasności statku morskiego, zawartych w Konsulacie Morskim, pozwala na wyciągnięcie pewnych wniosków ogólnych. Jak widzieliśmy, niezwykle silnie podkreślona jest zasada większości udziałowców. Patron statku mimo pewnego, niewielkiego, jak się wydaje, uprzywilejowania w pierwotnym tekście Konsulatu, nie jest w zasadzie uprawniony do działania za udziałowców. W wielu przypadkach musi on sam, na własny rachunek, podejmować ryzyko wyprawy morskiej. Z przepisów Konsulatu łatwo zauważyć, że patron miewał wiele okazji do podjęcia takiego ryzyka i obrócenia go na swoją korzyść, lecz tylko wtedy, gdy miał przysłowiowy łut szczęścia, albo doskonałe rozeznanie sytuacji rynkowych, gdy był, mówiąc innymi słowy, dobrym, obrotnym kupcem. Do tej możliwości patrona robi niewątpliwą aluzję wyżej cytowane postanowienie Kon-

[31] *Konsulat Morski*, rozdział XXXII i XXXIV. Ta pierwsza część Konsulatu kończy się słowami: *Na tym kończą się zasady postępowania dotyczące sądu konsulów*. Jest to przeto odrębna część, głównie procesowa, w przeciwieństwie do następujących *dobrych zwyczajów morskich*.

sulatu o zdobywaniu zysków *innymi drogami i środkami, których nie ma celu ani tutaj wymieniać, ani wyliczać.*

Znane powszechnie jest stwierdzenie, że żegluga handlowa — w tych czasach, gdy Konsulat Morski powstawał i bywał stosowany — była zajęciem zdecydowanie mieszczańskim [32]. Do historyka dziejów społeczno-gospodarczych należy przeto badanie ekonomicznej strony zagadnień własności statku morskiego w tych czasach. Z omówionego powyżej źródła — Konsulatu Morskiego — zdaje się wynikać, że współwłaściciele statków, patroni a nawet i marynarze wywodzili się z tej samej klasy społecznej. Ale w samym tekście Konsulatu można także wyczytać początki rozwarstwiania się tej grupy ludzi związanych z żeglugą handlową; podczas gdy marynarz m ó g ł być jednym z udziałowców, to znany nam rozwój doprowadził do decydującej liczebnej przewagi, a nawet wyłączności, pracowników najemnych w tym zawodzie (marynarza). Podobna ewolucja — może nieco wolniejsza — dotknęła zawód patrona, najpierw kierownika handlowego wypraw morskich, następnie coraz bardziej kierownika nautycznego, także pracownika najemnego, chociaż udziałowca. Z drugiej zaś strony udziałowcy, współwłaściciele statków, zbliżyli się rychło i weszli w szeregi kupiectwa, tego kupiectwa, które w Konsulacie występuje jako kontrahent statku w umowie frachtowej. Dla żeglugi handlowej zawsze niezbędne są dwa elementy: tonaż, czyli statki, na których wozi się towary i towary, które powinny i muszą być przywiezione, jak to pięknie powiedziano: *z miejsc, w których się znajdują, do tych, w których znaleźć się powinny.*

III

Jak wspomniano, na północy Europy, w miastach Hanzy, przeważająca ilość statków morskich stanowiła przedmiot własności kilku osób. Stwierdzają to zgodnie wszyscy historycy hanzeatyckiej żeglugi [33]. Kilka

[32] F. E n g e l s, *O upadku feudalizmu i początkach rozwoju burżuazji*, Warszawa 1949, s. 8.

[33] Por. Walter V o g e l, *Geschichte der deutschen Seeschiffahrt*, Berlin 1915, t. I, s. 376 i n.; E. D a e n e l l, *Die Blütezeit der deutschen Hanse*, Berlin 1906, t. II, s. 351 oraz Charlotte B r ä m e r, *Die Entwicklung der Danziger Reederei im Mittelalter*, Zeitschrift des Westpreussischen Geschichtsvereins, H. 63, Gdańsk 1922, s. 35 przyp. 1. Stan taki istniał nawet i w żegludze przedhanzeatyckiej. W dawnym germańskim zachodnio-północnym prawie (XII—XIII w.), omówionym w dziele K. von A m i r a, *Nordgermanisches Obligationenrecht*, Leipzig 1895, t. II (*Westnordisches Obligationenrecht*), istniała również spółka okrętowa oparta na współwłasności (A m i r a, o. c., s. 818 i n.). W tym czasie najczęściej było dwu tylko współwłaścicieli statku, posiadających w nim udział, który był zbywalny. Udziały nie zawsze były równej wielkości. Zgodnie z pojęciami prawnymi germańskiego prawa zachodnio-północnego, spółka okrętowa była odmianą tzw. *felag*,

osób, późniejszych współwłaścicieli statku, podejmowało wspólnie zazwyczaj już budowę nowego statku, a w ich gronie znajdował się i przyszły „kapitan", a właściwie (znaczeniowo biorąc) *pan statku* (*Schiff-heer, Schiffer*). Wysokość udziałów poszczególnych udziałowców bywała różna, lecz z pewną predylekcją stosowano tu części wyrażone w ułamkach, o mianowniku wywodzącym się z postępu geometrycznego, a więc: 1/2, 1/4, 1/8, 1/16, 1/32 i 1/64. Oczywiście możliwe było, jak to zobaczymy na przykładach gdańskich, łączenie przez jedną osobę kilku udziałów w statku, np. 1/4 i 1/16 itp.

Decyzje co do statku zapadały większością udziałów[34]. Znane powszechnie jest tłumaczenie tego stanu współwłasności statków morskich, także i na północy Europy, faktem niechętnego podejmowania ryzyka wyprawy morskiej przez jedną osobę. Trzeba bowiem zważyć, że kupiec-współwłaściciel statków, gdy posiadał udziały, załóżmy, w wysokości 1/4 w ośmiu statkach, mógłby wprawdzie za te same pieniądze być właścicielem (jedynym) d w u statków, lecz stopień ryzyka jakie wtedy ponosiłby, byłby czterokrotnie większy. Należy jeszcze przypomnieć, że w żegludze północnoeuropejskiej, a w szczególności bałtyckiej, ubezpieczenie statków było zupełnie niepraktykowane w XIV, XV, XVI, a nawet i XVII w., a jak wiadomo także i w XVIII w. bywały statki bądź udziały w nich nie ubezpieczone[35]. Tak więc współwłasność statku była drogą sui generis ubezpieczenia się współwłaścicieli przeciwko ponoszeniu nadmiernego ryzyka; właściciel (jedyny) nawet dużego statku mógł go stracić w jednej z podróży i wtedy oczywiście jego strata majątkowa byłaby znacznie dotkliwsza, aniżeli gdyby stracił 1/16 czy 1/4 lub nawet 1/2 swego udziału w tym statku.

Przejdziemy obecnie do zapoznania się z problemami współwłasności statku w świetle źródeł, przede wszystkim gdańskich. Wydaje się niewątpliwe, że zarówno w Gdańsku, jak i w innych portach bałtyckich, najpierw istniała pewna zwyczajowa praktyka w żegludze handlowej, a dopiero następnie rozwinęły się odpowiadające jej normy prawa morskiego.

---

która to instytucja zakładała bądź wspólne zarobkowanie wspólników, bądź wspólne korzystanie ze statku. Jednakże *felag* nie łączył się — z mocy samego prawa — ze współwłasnością, a polegał przede wszystkim na szczególnej umowie (porozumieniu) wspólników, współwłaścicieli.

[34] Por. E. D a e n e l l, o. c., s. 351 przyp. 3.

[35] Tak np. z zeznań kapitana statku lubeckiego „Turteltaube", kpt. Krambera, złożonych w Gdańsku w październiku 1757 r., dowiadujemy się, że jego udział (*part*) w statku był nieubezpieczony, a kapitanowi nic nie było wiadomo, czy pozostałe udziały w tym statku są ubezpieczone — por. S. M a t y s i k, *Nieznany gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom (z r. 1750)*, Gdańsk 1954, s. 13, przyp. 31, odbitka z Rocznika Gdańskiego, t. XIII, 1954.

Na podstawie zbadanych przez Charlottę Brämer[36] stosunków własności na 110 statkach gdańskich w XV w., zarysowuje się następujący obraz stosunków współwłasności, który przedstawimy w poniższej tabelce:

Ilość osób współwłaścicieli	Ilość statków	% ogółu przydadków	
2	32	29 %	razem: 53,5% (59 statków)
3	16	14,5%	
4	11	10 %	
5	7	6,4%	
6	7	6,4%	
7	7	6,4%	
8	7	6,4%	
9	4	3,6%	
10	5	4,5 %	
11	4	3,6%	
12	5	4,6%	
13	1	0,9%	
14	1	0,9%	
15	1	0,9%	
16	1	0,9%	
20	1	0,9%	
Razem	110	100 %	

Jak wynika z powyższej tabelki, ponad połowa wszystkich ówczesnych gdańskich statków była przedmiotem własności dwu, trzech lub czterech osób, a ok. 40% statków gdańskich miało od pięciu do dwunastu współwłaścicieli; nie brak również przypadków sporadycznych, gdy statek stanowił wspólną własność ponad 12 osób, aż do dwudziestu (co prawda tylko w jednym przypadku).

Trzeba tu od razu podkreślić, że udziały w statkach nie były oczywiście równe i błędem byłoby sądzić, że np. statek będący własnością czterech czy sześciu osób był ich własnością w równych (1/4 lub 1/6) częściach. Przykładowo podajemy, jak układały się stosunki współwłasności na statkach gdańskich[37].

Tak więc, ok. 1434 r. jeden ze statków gdańskich był w 7/16 własnością kapitana[38] Piotra Dambeke, a pozostałe 9/16 stanowiło własność

[36] Por. Ch. Brämer, o. c., s. 41—42. Oczywiście nie są to wszystkie statki gdańskie, jakie istniały w XV w.; autorka podaje jednak, że tylko co do tych 110 statków udało się jej ustalić dokładnie ilu było współwłaścicieli i jaka była wysokość udziałów każdego z nich.

[37] Ch. Brämer, o. c., s. 34.

[38] Używam tej nazwy „kapitan", lecz rozumiem przez nią w tych wywodach jedynie odpowiednik niemieckiego *Schiffer*, tzn. raczej *pan statku*, kierownik statku.

sześciu innych osób; podobna sytuacja (kapitan — 7/16 udziałów, reszta — ponad sześciu innych współwłaścicieli) istniała ok. 1440 r. na innym statku. W 1473 r. kapitan Walter Johansson był właścicielem także 7/16, pozostałych trzech współwłaścicieli posiadało: 1/4, 1/4 i 1/16. We wszystkich przytoczonych przypadkach udział kapitana w statku był największy. Ch. Brämer słusznie nazywa tych kapitanów *primi inter exercitores* i przytacza dalsze przykłady stosunkowo największych udziałów, pozostających w rękach kapitanów, jak np.: 5/16 (z 1438 i 1440 r.), 1/4 (z 1438 i 1452 r.), 3/16 (z 1438 i 1452 r.), a nawet 1/8 + 1/32 (to jest 5/32) w 1438 r.

Słuszne jest wielokrotnie sformułowane twierdzenie, że dla udziałowców statku, uczestników „spółki okrętowej" było nie bez znaczenia czy kapitan statku jest bezpośrednio, materialnie zainteresowany w wynikach eksploatacji statku, czy też nie; można było tego dokonać tylko poprzez pozostawienie kapitanowi udziału w statku. W stosunkach żeglugowych północnoeuropejskich bywały jednak przypadki — potwierdzone danymi gdańskimi — gdy kapitan był głównym współwłaścicielem, to znaczy, gdy jego udział był albo: 1) największy w porównaniu do udziałów pozostałych właścicieli, albo 2) był większy od 1/2, co dawało w praktyce kapitanowi bezwzględną przewagę nad pozostałymi udziałowcami. Wszelkie jednak próby uogólnienia i uznawania takiej czy innej wysokości udziału za „normalny", „najczęstszy" czy „regularny" wydają się błędne, przynajmniej w świetle materiałów źródłowych gdańskich. Tak np. dla stosunków własnościowych panujących w żegludze handlowej w mieście Emden twierdzi się[39], że „z reguły" udział kapitana był największy albo równy największemu z udziałów pozostałych współwłaścicieli. W. Vogel uznał, że „normalny" był udział kapitana wynoszący 1/4. Wprawdzie często kapitan statku gdańskiego lub innego, miewał 1/4 udziału w prowadzonym przez siebie statku, to jednak ilość „wyjątków" jest wyczerpująco duża, aby poddać w wątpliwość istnienie takiej „reguły". Prawdziwe jest tylko twierdzenie, że kapitan najczęściej był współwłaścicielem dowodzonego przez się statku, a wysokość jego udziału bywała różna i zależała m. in. od wielkości, a przeto wartości statku i od wielu innych momentów. Tak np. Ch. Brämer przytacza trzy przykłady kapitanów (z lat 1428—1439), którzy byli właścicielami tylko 1/16 części dowodzonych przez się statków. Z tego samego mniej więcej czasu (połowa XV w.) można przytoczyć około 10 przypadków, gdy kapitan posiadał 1/2 w statku, a pozostała połowa była własnością jednej osoby. W trzech przypadkach kapitan posiadał także 1/2 udziału, a druga połowa statku należała do ośmiu, pięciu lub dwu współwłaścicieli. Są i przykłady na posiadanie przez kapitana udziałów

[39] Ch. Brämer, o. c., s. 36, cyt. za Hagedornem.

w wysokości przekraczającej połowę statku. Tak np. ok. 1438 r. jeden z kapitanów (J. Steynort) był właścicielem $^1/_2 + {}^1/_{16}$ ($= {}^9/_{16}$), a pozostałych sześciu współwłaścicieli miało: pięciu po $^1/_{16}$ i szósty $^1/_8$, tj. $^2/_{16}$. Razem więc ta spółka okrętowa składała się z siedmiu osób, ale jest oczywiste, że decydujący głos miał sam kapitan. W innych przypadkach kapitanowie byli właścicielami: $^9/_{16}$ statku, $^3/_4$ statku (1428 r.), $^7/_8$ statku (1460 r.), czy nawet $^5/_8$—$^1/_{32}$, tj. $^{19}/_{32}$. Charakterystyczne jest przy tym to operowanie ułamkami z mianownikiem 2, 4, 8, 16, 32 i niesprowadzanie ułamków do wspólnego mianownika.

Z powyższych danych zarysowuje się zróżnicowany obraz stosunków własnościowych w żegludze gdańskiej połowy XV w. Mamy przeto spółki okrętowe, w których kapitan jest jednym (i to pomniejszym) z udziałowców ($^1/_{16}$), mamy następnie spółki, w których kapitan jest największym z udziałowców ($^5/_{16}$), dalej spółki, w których kapitan jest równym drugiemu największemu współudziałowcowi (np. $^3/_{16}$ i $^3/_{16}$), bądź spółki, w których kapitan ma tylko jednego spólnika ($^1/_2$—$^1/_2$), albo wreszcie, w których kapitan ma więcej niż połowę własności. Trafny wydaje się wniosek, że te ostatnie „spółki" nie są właściwie wcale spółkami, ponieważ wszelkie decyzje o eksploatacji statku podejmuje kapitan sam, a tylko mniejszą część zysku musi dzielić na niepełnoprawnych współwłaścicieli, których łączny udział nie dochodzi $^1/_2$. Jest to tylko pewna forma pomocy finansowej dla kapitana, a dla udziałowcy forma lokaty kapitału na zapewne korzystny procent, płynący z dochodów z frachtów.

Wreszcie istniały także przypadki, gdy kapitan był jedynym właścicielem dowodzonego przez siebie statku, lecz chodziło tu o niewielkie stosunkowo statki (np. 27-łasztowy statek), a ponadto z przekazów źródłowych nie zawsze można z całą pewnością orzec, że statki te były wyłączną własnością kapitana [40]. W Emden, w XVI w. nie zdarzył się ani jeden przypadek budowy nowego statku dla jedynego właściciela-kapitana. Według materiałów pochodzących z Lubeki i w tym mieście w XVI stuleciu tylko trzy statki były przedmiotem własności (wyłącznej) kapitana, w tym jeden z tych statków był statkiem „większym" na owe czasy, bo 100-łasztowym.

Nie można jednak pomijać milczeniem faktu o którym, jak widzieliśmy, wspominał także i Konsulat Morski, że statki miewały czasem kapitana nie współwłaściciela również i w żegludze bałtyckiej. Taki ka-

[40] Por. Ch. Brämer, o. c., s. 37 przyp. 1. Dotyczy to szczególnie tych przypadków, gdy źródła mówią nam np. o sprzedaży statku przez kapitana; zawsze wówczas jest możliwe, że kapitan jako jedyny właściciel dokonał sprzedaży, lub że działał on w imieniu wszystkich współwłaścicieli, których mógł zastąpić i nie miał potrzeby ujawniać.

pitan miał nawet specjalną nazwę w języku niemieckim (*Setzschiffer*). Powierzenie statku kapitanowi, który nie miał wcale udziału w statku, było — według informacji archiwalnych z Lubeki i Emden — przypadkiem raczej wyjątkowym w tych miastach, natomiast w żegludze gdańskiej XIV—XV w. można znaleźć wielokrotnie dane o statkach dowodzonych przez kapitanów nie współwłaścicieli. Często były to stosunkowo mniejsze statki, ale nie brak i większych (w proporcji owych czasów) jednostek dowodzonych przez takich kapitanów. Interesujące jest, że niekiedy statki te były własnością tylko jednej osoby, ale nie było to regułą. Tak np. z ok. 1378 r. dowiadujemy się o takim statku przywożącym do Gdańska sól z portów atlantyckich, a więc o statku na pewno większym, który był własnością tylko jednej osoby, a dowodził nim kapitan nie współwłaściciel. Z 1415 r. wiemy o statku będącym przedmiotem własności 10-osobowej spółki (9 Gdańszczan i 1 Lubeczanin), która zatrudnia kapitana — nie będącego udziałowcem. Dla kapitanów nie współwłaścicieli statku wytworzyły się z czasem pewne odrębne normy prawa morskiego, o czym jeszcze wspomnimy.

Kilka słów należy powiedzieć jeszcze o rozmiarach udziałów w statkach morskich (o partach). Jak wiemy już, na północy Europy nie znano podziału na karaty, lecz posługiwano się częściami ułamkowymi, o mianowniku stanowiącym jeden z pierwszych pięciu wyrazów postępu geometrycznego (2, 4, 8, 16, 32). Często spotykanym udziałem była $^1/_8$ i $^1/_{16}$ część [41], lecz, jak wynika ze studiów nad gdańskimi źródłami, zdarzały się przypadki, gdy udziałowiec skupiał w swych rękach większy udział w statku, wynoszący np. $^3/_8$, $^5/_8$, $^7/_8$. Czasem natomiast udział wyrażał się w tzw. piętrowym ułamku i wynosił np. $^1/_{2/4}$ czyli $^1/_8$, albo $^1/_{2/16}$ czyli $^3/_{32}$. Najmniejszą ze stwierdzonych w tym okresie w gdańskich źródłach częścią jest $^1/_{32}$ [42]. W kilku przypadkach stwierdzono udziały w wysokości $^1/_3$, $^1/_6$, $^1/_{12}$, a nawet wspólne, tj. w odniesieniu do tego samego statku, występowanie udziałów w rozmiarach np. $^1/_3$ i $^1/_4$ itp. Tak np. jeden ze statków (1417 r.) był własnością pięciu osób, z których dwie miały po $^1/_4$, a trzy pozostałe po $^1/_6$.

Udziałów innego typu, tzn. ułamków o innych niż przytoczone powyżej mianowniki, nie stwierdzono w gdańskich źródłach XV w. [43], z jednym wyjątkiem, gdy statek był własnością siedmiu gdańskich obywateli w częściach równych, a więc każdy z nich miał $^1/_7$.

---

[41] Por. Ch. Brämer, o. c., s. 43, która w tej sprawie potwierdza wcześniejszą obserwację W. Vogela.

[42] Ch. Brämer, o. c., s. 43.

[43] Ch. Brämer, o. c., s. 44.

IV

Po zapoznaniu się z faktycznym układem stosunków współwłasności statków w XV-wiecznym Gdańsku możemy przejść do omówienia norm prawnych regulujących te stosunki. Jest ich niewspółmiernie mało, zwłaszcza z XV w. W najstarszym wilkierzu gdańskim z lat ok. 1435—1448 w ogólności nie wspomina się o własności statków, chociaż wilkierz ten reguluje sprawę jakości materiałów z jakich należy budować statki, sprawę miejsc, gdzie należy je budować itp.[44]. Drugi z kolei wilkierz Gdańska, z ok. 1455 r., przejął postanowienia pierwszego i dodał nowe normy, z których dwie, chociaż pośrednio, dotyczą spraw współwłasności. W art. 101, in fine, wilkierz ten wprowadził zakaz budowy statków na sprzedaż pod karą stu dobrych marek; był to przepis dodany, niewątpliwie pod wpływem uchwał zjazdów Hanzy, lecz zgodna jest opinia historyków, że przepis ten pozostał jedynie na papierze. Dla naszego tematu interesujące jest tylko sformułowanie tego przepisu, który mówi, iż ktoś buduje statek dla siebie i dla swoich *przyjaciół* (— — *sich und seyne freunde* — —). W zwrocie tym zaznaczyła się przewaga częstego podejmowania budowy statków od razu dla spółki, dla współwłaścicieli nad ewentualnym (chyba bardzo rzadko występującym) budowaniem statku tylko dla jednego właściciela. Pod tym terminem *Freunde*, lub w późniejszych źródłach częściej, *Schiffsfreunde* rozumiano, jak się wydaje, przede wszystkim udziałowców, zainteresowanych w statku[45].

Drugim artykułem związanym z problemami współwłasności w tym wilkierzu jest art. 110, przewidujący, że każdy z kapitanów, który kieruje statkiem mającym swój domicyl w Gdańsku[46], niezależnie od tego czy statek jest wielki, czy mały, musi złożyć po każdej podróży rozliczenie swoim wspólnikom, udziałowcom[47]. Jednocześnie artykuł ten zakazuje kapitanom zawierania umów frachtowych bez wiedzy i woli udziałowców; umowa tak zawarta jest nieważna, a zawierający ją podlega karze, której wysokości *nie powinien wiedzieć*.

Trzeba przyznać, że ten przepis gdańskiego wilkierza regulował najważniejszą dla udziałowców, wspólników kapitana, dziedzinę, bo nakazywał rozliczanie się po każdej podróży i, zapewne, wypłacanie należności przypadającej na poszczególne udziały. Jeżeli weźmiemy pod uwagę fakt, że relatywna stawka frachtu pobieranego za przewóz towaru, w odniesieniu do wartości rynkowej statku, była wysoka, to jasne się stanie

[44] Por. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 101—102.

[45] Por. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 26—27.

[46] Tekst wilkierza mówi o tym w sposób opisowy: *każdy kapitan, który prowadzi statek tutaj* [do domu] *przynależny.*

[47] Tekst tego wilkierza w P. Simson, *Geschichte der Danziger Willkür*, Gdańsk, s. 52—54.

dlaczego mieszczanie gdańscy, podobnie jak i inni obywatele miast nadmorskich, łatwo stosunkowo wykładali gotówkę na udziały w statkach. Zainwestowane w ten sposób w żegludze pieniądze przynosiły wysoki procent, chociaż inwestowanie to było zawsze związane z ryzykiem utraty statku i w ten sposób wyłożonej gotówki.

Trzeci z kolei wilkierz gdański, powstały między 1479 r. a 1500 r., powtórzył postanowienia drugiego wilkierza powyżej omówione. Zmiany poczynione w tej redakcji wilkierza, to podzielenie art. 110 na dwie części, co jest niewątpliwie logicznie uzasadnione. Dalszą zmianą jest wprowadzenie dopiero w 1555 r. do tekstu tegoż wilkierza zakazu sprzedaży statków zbudowanych w Gdańsku w ręce nie-Gdańszczan przed upływem trzech lat [48].

Pierwsze obszerniejsze przepisy o współwłasności statków morskich zawarte są w gdańskiej ordynacji z około 1530 r. [49]. Ordynację tę dopisano do tekstu wilkierza, traktując ją najwidoczniej jako jego część składową. Niewątpliwie przepisy ordynacji także i w kwestii współwłasności, stanowią jedynie spisanie i zebranie wcześniejszej praktyki gdańskiej i bałtyckiej w tej dziedzinie.

Kapitanowie gdańscy obowiązani byli, zgodnie z tą ordynacją, do złożenia swoim wspólnikom rozliczenia w ciągu czterech tygodni po ukończeniu podróży. Rozliczenie powinno być wystarczające i kapitan jednocześnie powinien wypłacić każdemu ze wspólników przypadającą na niego część zysku. Zasada ta była znana recesom zjazdów hanzeatyckich od pierwszej połowy XV w. Pośrednio wnioskujemy, że kapitan był upoważniony do odbioru frachtu i obowiązany do prowadzenia rachunków statku (zapewne przy pomocy pisarza), skoro musiał umieć dokonać rozliczenia i wypłaty zysku. Przypuszczalnie rachunki były dość proste: z jednej strony kapitan musiał zsumować wszystkie wydatki obciążające spółkę (utrzymanie statku, płace załogi itp.), a z drugiej sumował wszystkie dochody z frachtu, odejmował mniejszą sumę od większej i uzyskiwał w ten sposób kwotę zysku lub straty do podziału, którą dzielił na party. Gdyby kapitan nie złożył takiego rozliczenia — stanowi ordynacja z 1530 r. — i wypłacił swym wspólnikom zbyt mało, a wspólnicy wytoczą mu proces przed radą miasta i udowodnią prawdziwość swych zarzutów, wtedy takiego kapitana czeka usunięcie z grona kapitanów (tj. z cechu, związku kapitanów statków morskich), nikt w mieście nie powinien z takim kapitanem rozmawiać, a ponadto *odpowiada on* (zapewne majątkowo) zgodnie z prawem przed współwłaścicielami.

Rozliczenie kapitana ze współwłaścicielami statku powinno być doko-

[48] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 102.
[49] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 182 i n.

nane w obecności pisarza statku. Pisarz nie mógł być przyjmowany do pracy na statku przez samego kapitana, bez wiedzy i zgody współwłaścicieli statku. Wydaje się, że wielu kapitanów w tym czasie (ok. 1530 r.) nie znało sztuki pisania i wobec tego faktycznie prowadzącym rachunki był pisarz. Pisarz też podlegał tej samej karze co i kapitan, jeżeli przy rozliczeniu kapitan (najwidoczniej wspólnie z pisarzem, przy jego wyraźnym lub milczącym zezwoleniu) działał nieuczciwie. Współwłaściciel statku mógł zarzucić nieuczciwość kapitanowi, a wtedy obie strony musiały podporządkować się rozstrzygnięciu rady miasta, która decydowała (po przeprowadzeniu postępowania) o słuszności lub niesłuszności tego zarzutu.

Kapitan, jak już wiemy, mógł posiadać udział w statku, którym dowodził. Nie wolno mu było jednak tego udziału nikomu potajemnie przyznawać ani też sprzedawać. Gdyby kapitan sprzedał swój udział w statku, to ordynacja przewiduje, że pozostali współwłaściciele będą do tego udziału *najbliżsi*. Przypuszczamy, że użyty zwrot oznacza po prostu, iż pozostali współwłaściciele mają prawo odkupić udział kapitana, potajemnie sprzedany lub alienowany. Kapitan powinien zapowiedzieć współwłaścicielom, że zamierza zbyć swój udział. Przekroczenie tego postanowienia ordynacji jest zagrożone najwyższą spośród przewidzianych w ordynacji kar pieniężnych, a mianowicie karą 30 grzywien. Przepis jest jednak niejasny w tym sensie, że nie możemy ustalić czy sprzedaż dokonana przez kapitana jego udziału w statku była ważna; wydaje się, że możliwa była zawsze konwalidacja takiej sprzedaży, gdy współwłaściciele wyrazili zgodę, a nabywca był w stanie poprowadzić statek (tzn. w Gdańsku powinien on być członkiem gildii kapitanów statków). Oczywiste jest, że w razie sprzedaży udziału kapitana w statku pozostali współwłaściciele mogli potrzebować tego udziału, aby zaofiarować go nowemu kapitanowi i w ten sposób zainteresować go materialnie w wynikach działalności handlowej statku. W ten sposób wynagrodzenie za pracę kapitana bywało ukryte pod formą udziału we własności statku, która to forma często pokrywała w tej epoce faktyczne stosunki najmu pracy [50].

Dalsza ordynacja gdańska z 1547 r., która zmierzała do poprawy trudnej w tym czasie sytuacji w żegludze handlowej gdańskiej, zajęła się również stosunkami współwłasności. W sposób opisowy, art. II tej ordynacji [51] podaje, że koszty eksploatacji statków gdańskich były jakoby zbyt wysokie, w każdym razie wyższe niż koszty innych statków, poza-

[50] Por. F. Engels, *Ergänzung und Nachtrag zum III. Band des Kapitals*, w: K. Marx, *Das Kapital*, Berlin 1951, t. III, s. 39.

[51] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 199 i n.

gdańskich. Znajdujemy tu także oczywiste twierdzenie, że łatwiej będzie można znaleźć chętnych do wyłożenia pieniędzy na udziały, party w statku, jeżeli żegluga będzie przynosić wyższe dochody. Ordynacja ta wprowadza kilka przepisów mających, według intencji ustawodawców, doprowadzić do zmniejszenia kosztów eksploatacji statków gdańskich, jak np. zakazuje kapitanom kupować piwa droższego od ustalonych maksymalnie cen i zakazuje umieszczać w rozliczeniach ze współwłaścicielami wyższych sum za piwo kupowane dla załogi itp. Wprowadzono także pewną kontrolę ze strony współwłaścicieli statku nad gospodarką kapitana: tak np. przy przewożeniu zakupionego mięsa na statek powinien być obecny jeden ze współwłaścicieli statku. W celu ochrony interesów spółki okrętowej zakazano także sprzedaży żywności poza Gdańskiem lub na morzu przez kapitana, zezwalając wyjątkowo na oddanie prowiantu jedynie dla ewentualnego ratowania od śmierci głodowej. Rozszerzono obowiązek kapitana rozliczenia się przed współwłaścicielami ze stanu zapasów żywności na statku po powrocie z podróży.

Oprócz tych i szeregu dalszych postanowień, zmierzających do poprawy nieporządków w żegludze gdańskiej, ordynacja z 1547 r. uregulowała i inne problemy wiążące się ze współwłasnością statków. Przede wszystkim zezwolono kapitanowi zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną pod zastaw udziału tego ze współwłaścicieli statku, który nie zapłacił przypadającej na niego części gotówki na potrzeby wyprawy morskiej lub też, który spóźnił się z taką wypłatą. Wynika stąd, że współwłaściciele (być może tylko na początku sezonu żeglugi?) obowiązani byli do świadczeń pieniężnych na bieżące wydatki statku. Jako zasadę przewiduje ordynacja, że nie wolno gdańskiemu kapitanowi zaciągać w Gdańsku pożyczki bodmeryjnej na jakąkolwiek z części statku bez wiedzy i zgody współwłaścicieli, wszystkich lub większości. Zanotujemy, że dopiero tu po raz pierwszy wyraźnie prawo morskie Gdańska uznało zasadę większości w podejmowaniu decyzji co do statku. Kapitana statku, który zaciągnąłby pożyczkę bodmeryjną bez wiedzy i zgody współwłaścicieli statku (lub ich większości) czekała kara 50 guldenów węgierskich. Dalszy przepis zakazuje kapitanom, bez szczególnego upoważnienia współwłaścicieli statku, sprzedaży statku lub tylko jego udziału w statku, pod karą ustalaną przez radę miasta. Współwłaściciele statku mogli wejść w taką umowę zbycia udziału kapitana, dokonaną bez ich zgody, czyli mieli prawo wykupu, co przewidywała już także ordynacja z ok. 1530 r. Końcowy przepis ordynacji z 1547 r. dotyczy pożyczek bodmeryjnych zaciąganych w Gdańsku przez kapitanów obcych, pozagdańskich statków. Zestawiając postanowienia tej ordynacji co do pożyczki bodmeryjnej dochodzimy do następujących zasad: a) gdańskie prawo morskie zezwalało na zaciągnięcie pożyczki bodmeryjnej przez kapitana gdańskiego

statku w samym Gdańsku tylko za zgodą wszystkich lub większości współwłaścicieli, b) poza Gdańskiem kapitan mógł zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną tylko pod zastaw swego udziału w statku (który był jego własnością), c) wreszcie dopuszczalne jest zaciągnięcie pożyczki bodmeryjnej przez kapitana statku w Gdańsku pod zastaw tego udziału, którego właściciel nie dostarczył kapitanowi pieniędzy na wyprawę. Dodajmy nawiasem, że kapitan obcego statku mógł zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną w Gdańsku tylko u obywateli miasta; per analogiam wydaje się, że i kapitanowie gdańskich statków winni byli szukać tej pożyczki także u obywateli.

W drugiej połowie XVI stulecia trzy akty prawne gdańskie, zawierające postanowienia z interesującego nas tematu, uzyskały moc obowiązującą. Są to wilkierze z 1574 i 1597 r. oraz prawo morskie Hanzy z 1591 r., recypowane w naszym mieście.

Wilkierz z 1574 r. powtórzył zasady znane nam z poprzednich wilkierzy, nie wprowadzając do nich żadnych większych zmian w interesującej nas dziedzinie. Wilkierz z 1597 r. również niewiele wniósł nowego w zakresie stosunków współwłasności i w nim bowiem zobowiązuje się kapitana do złożenia współwłaścicielom statku rozliczenia z odbytej podróży najpóźniej w ciągu czterech tygodni od powrotu statku do Gdańska [52]. Powtórzono także zakaz frachtowania statków przez kapitanów bez wiedzy i zgody współwłaścicieli, powtórzono, że tak zawarta umowa jest nieważna, a kapitan podlega karze.

Wilkierz Gdańska z 1597 r. przewidywał jednak, że w sprawach żeglugi należy stosować się do tego, co miasta Hanzy ustanowiły w 1591 r., tj. do ordynacji miast Hanzy, wydanej drukiem niemal współcześnie (bo w 1592 r.) także i w Gdańsku i kilku innych miastach nadbałtyckich [53]. W ten sposób dokonała się w Gdańsku recepcja formalna prawa Hanzy, które, z mniejszymi lub większymi odchyleniami, stosowano w bardzo wielu miastach wybrzeży Bałtyku i Morza Północnego.

Ordynacja Hanzy z 1591 r. rozpoczyna się od postanowień dotyczących budowy statków. Kapitanowi nie wolno rozpoczynać budowy statku dopóki nie zgromadzi, a właściwie nie zbierze wszystkich swoich udziałowców, którzy zamierzają budować wraz z nim statek. Te ostatnie słowa rozumieć trzeba w formie przede wszystkim majątkowej, to znaczy, że nie chodzi tu o fizyczną pomoc w budowie statku, lecz o współdzia-

[52] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 230 i n.

[53] Por. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 230 i n.; tytuł tej ordynacji (wydania gdańskiego z 1952 r.) brzmi: *Der uhralten Hansischen verwantnuss Städten auff dero Anno 1591 binnen Lübeck gehaltenem algemeinem Hänsetage bewilligte Schiffs-Ordnung Deren sich die Schiffs Redere, Schipper und Bossleute hinfürter verhalten sollen.* Gedruckt zu Danzigk durch Jacobum Rhodum 1592.

łanie finansowe. Udziałowcy powinni być *hanzeatyckimi osobami*, czyli obywatelami miast należących do Hanzy. Przestrzeganie tego postanowienia zagrożono karą pieniężną (pół talara od łasztu zamierzonej pojemności statku). Następnie, przed rozpoczęciem budowy, kapitan powinien ustalić z udziałowcami rozmiary statku, aby statek nie wypadł mniejszy lub większy niż zamierzono. Warto tu przypomnieć, że jeden z pierwszych rozdziałów Konsulatu Morskiego (rozdz. XLVII, tj. właściwie II, *dobrych zwyczajów morskich*) przewidywał niemal że identycznie. Według dalszych przepisów ordynacji Hanzy z 1591 r., kapitanowi nie wolno bez wiedzy i woli udziałowców niczego w statku przebudowywać ani też naprawiać, chyba że znajduje się w obcym porcie i udowodni, iż wymagała tego konieczność. Udziałowcy nie są obowiązani do zwrotu (ponoszenia) kosztów samowolnych przeróbek w statku, dokonanych przez kapitana. Po rozpoczęciu budowy statku udziałowcy powinni oddelegować dwie osoby ze swego grona do pomocy kapitanowi, głównie dla zakupywania potrzebnych do budowy materiałów i to możliwie najkorzystniej. Naruszenie i tego przepisu zagrożone jest karą pieniężną (20 talarów), przy czym sam tekst ordynacji uzasadnia tę dyspozycję w ten sposób, że istnieje duża samowola udziałowców: jeden np. dodaje do wspólnego rachunku drzewo, inny żelazo lub żywność itp., obciążając tymi rzeczami rachunek wspólników, którzy muszą wykładać gotówkę. Aby temu zapobiec ordynacja przewiduje, że bez zgody kapitana i jednego lub dwu innych wspólników (udziałowców) żaden ze wspólników nie powinien zakupywać jakichkolwiek przedmiotów na potrzeby statku. Zakupy powinny być zawsze dokonywane po słusznej cenie, następnie powinny być wpisane do rachunku, z podaniem od kogo zakupiono i po jakiej cenie. Tak samo i przed wyruszeniem statku w podróż kapitan obowiązany jest spisać, za wiedzą i zgodą udziałowców, czego potrzebuje i w jakiej ilości, a zakup powinien być dokonany korzystnie w obecności dwu udziałowców, wszystko pod karą 20 talarów. Intencja tych przepisów jest oczywista i rozszerzają one tylko oraz konkretyzują wszystkie te zasady, które niewątpliwie już od dawna były przestrzegane w żegludze na północy Europy. Jeszcze kilka dalszych postanowień ordynacji zmierza do zagwarantowania pełnej rzetelności rachunków kapitana.

Rozliczenie kapitana ze wspólnikami, udziałowcami powinno być przeprowadzone przez niego. W tym celu kapitan winien zawiadomić o zamiarze dokonania rozliczenia i zebrać wszystkich wspólników, którzy mają obowiązek przybyć, a ci, którzy nie mogą przyjść powinni przysłać zastępców lub udzielić pełnomocnictwa jednemu z obecnych udziałowców, znów wszystko pod karą 2 talarów. Udziałowiec, zaproszony przez kapitana na rozliczenie, który nie przyjdzie i nikogo w swoim zastęp-

stwie nie przyśle, jest obowiązany uznać, podporządkować się wszystkiemu temu, co zadecydują obecni. Zasada „nieobecni nie mają racji" została tu — po raz pierwszy spośród znanych nam źródeł — wprowadzona, a ponadto nie jest jasne czy zwyczajowo nie wymagano jakiegoś quorum dla ważności uchwał wspólników statku.

Kapitan obowiązany jest dzielić się zyskami z eksploatacji statku ze wszystkimi wspólnikami; nie wolno mu ani samemu, ani też w porozumieniu z jednym lub dwoma wspólnikami dokonywać przewozu towarów na szkodę pozostałych udziałowców. Jest to zakaz tworzenia w łonie spółki okrętowej „cichych spółek", obracających się na szkodę części udziałowców. Przestrzeganie postanowienia zagrożono karą, bliżej nieokreśloną i przepadkiem towarów (?); ta ostatnia kara jest co najmniej dziwna, skoro towar był własnością osoby trzeciej.

Udziałowcy mają prawo usunąć kapitana z jego stanowiska, jeżeli mają ku temu słuszną przyczynę, ale muszą mu zapłacić za jego udział w statku w wysokości odpowiadającej udziałowi innego udziałowcy. Ta zasada potwierdza, że w żegludze hanzeatyckiej stale zdarzało się, iż kapitan był udziałowcem statku, którym dowodził, lecz udział kapitana był o tyle nierównoprawny, że mógł być zawsze wykupiony przez pozostałych udziałowców. Następny przepis przewidział, że kapitan, przyjmowany do służby na statku, powinien przedstawić dobre świadectwo od udziałowców, którym poprzednio służył. W świadectwie powinno być zawarte stwierdzenie, że kapitan odchodzi za wiedzą i wolą udziałowców i po złożeniu im dobrego rozliczenia. Te dyspozycje może najlepiej potwierdzają tezę Engelsa, wyżej przytoczoną, że forma współwłasności (pozostawienie kapitanowi pewnego udziału we własności statku) pokrywa tylko faktyczne stosunki najmu pracy. Kapitan był jednym z udziałowców po to, aby był materialnie zainteresowany w wynikach eksploatacji statku; otrzymywał on dzięki swemu udziałowi pewną, jakbyśmy dziś powiedzieli, „premię", dodatek do wynagrodzenia. Zaraz następny artykuł omawianej ordynacji Hanzy z 1591 r. stwierdza, że kapitan otrzymuje wynagrodzenie za swą pracę w wysokości równej wynagrodzeniu sternika, przy czym (zapewne chytrzy) autorzy ordynacji ustalają, że odtąd nie powinno się przyjmować do służby kapitana przed ustaleniem jego wynagrodzenia *na wszystkich trasach*. Widocznie wysokość wynagrodzenia zależała także i od zasięgu pływania statku. Przypuszczam, że intencją tego przepisu było, aby kapitan nie przyjmował do pracy sternika — którzy, jak się skarży ordynacja, domagają się ostatnio wysokich wynagrodzeń — w zamian za płacę wyższą od swojej. W ten sposób usiłowano obniżać koszty utrzymania załogi.

Zanotujmy na marginesie, że jeden z dalszych przepisów tej orydnacji wspomina, iż część kapitanów nie umiała jeszcze w tym czasie

pisać, wobec czego prowadzenie przez nich samych rozliczeń musiało być dość problematyczne.

Dość charakterystyczne światło na pojmowanie stosunków własności rzuca jeden z końcowych artykułów ordynacji, dotyczący przewozu rzeczy szczególnie wartościowych (kamieni szlachetnych, pieniędzy itp.). Kapitan przyjmując tego rodzaju rzeczy do przewozu (a objętościowo czy też wagowo były one na pewno nieduże), brał je pod swą szczególną pieczę i pobierał należność zwaną *napiwkiem*[54]. Otóż ordynacja przewiduje, że z tego *napiwku* należy się kapitanowi czwarty fenig (tj. jedna czwarta), a pozostałe trzy mają być zaliczone i wydane udziałowcom statku. Ordynacja wyjaśnia, że kapitan wystawił konosament[55] na te przedmioty, a w tekście konosamentu przyjął szczególne zobowiązanie (*zabezpieczył przewóz*) i niejako dał w zastaw statek wraz ze wszystkim tym, co jest przynależnością statku, a takie postępowanie *przystoi jedynie wspólnikom*. Innymi słowy do takiego przyjęcia zobowiązania „na statek" uprawnieni są w zasadzie jedynie udziałowcy; wprawdzie przepis nie kwestionuje ważności tego zobowiązania kapitana przyjętego w konosamencie, ale uważa, że z niego wynika konieczność podzielenia się *napiwkiem* wypłaconym kapitanowi. Dodajmy, że kapitan otrzymuje z tego napiwku 1/4, a więc stałą stawkę, niezależnie od wielkości jego udziału w statku. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę, jak często udział kapitana w statku wynosił właśnie 1/4 (co nasuwało nawet niektórym autorom myśl, że jest to udział „normalny"), to okaże się, że ordynacja zastrzega dla kapitana z tego „napiwku" tylko równowartość jego ewentualnego udziału bądź pewną stałą część mającą zapewne zachęcić kapitana do uczciwości. Trzeba tu dodać, że odpowiednie zdanie w ówczesnych konosamentach, które były od końca XVI w. formularzami drukowanymi, wypełnianymi ręcznie i podpisywanymi przez kapitana, brzmiało: *A że wszystko to* [do czego się zobowiązałem, tj. wydanie towaru po przewozie] *zostanie dotrzymane, zobowiązuję moją osobę wraz z moim całym mieniem i mój statek wraz ze wszystkimi jego przynależnościami*[56].

Ordynacja z 1591 r. wspomina następnie, że często zdarzały się przypadki sprzedaży udziału kapitana dokonane na szkodę udziałowców, po-

[54] W oryginale *tranckgeldt*; por. *Prawo morskie Gdańska*, s. 241—242.

[55] Teksty najstarszych zachowanych w Gdańsku konosamentów pochodzą właśnie z 1590 r. (druki współczesne w językach: holenderskim, hiszpańskim i niemieckim); por. fotokopie tych dokumentów i ich teksty w rozprawce S. Matysiak, *Ze studiów nad przeszłością konosamentu (O najstarszych konosamentach zachowanych w Archiwum Gdańskim)*, Gdańsk 1955, odbitka z Rocznika Gdańskiego, t. XIV, 1955.

[56] Por. *Ze studiów nad przeszłością konosamentu* ..., s. 6 oraz dokumenty: 1 (z 1590 r. w j. holenderskim), 2 (z 1590 w j. hiszpańskim), 3, 4, 5, 6 (w j. niemieckim; 3 z 1591 r.).

nieważ kapitan sprzedawał swój udział powyżej jego rzeczywistej wartości. Pozostali udziałowcy mogą wejść w tę umowę sprzedaży, lecz musieliby zapłacić zbyt wygórowaną sumę, to znaczy pełną cenę, jaką uzyskał kapitan. Przeto ordynacja ustala, że udziałowcy nie muszą zwracać pełnej ceny uzyskanej przez kapitana, lecz, że mogą odkupić sprzedany przez kapitana udział po cenie ustalonej według orzeczenia *dobrych ludzi*. Kim mieli być ci *dobrzy ludzie*, o tym ordynacja nic nie mówi. Przypuszczam, że byli to ludzie raczej społecznie i klasowo bliżsi udziałowcom niż kapitanom, a przypuszczenie moje opieram na tym, że udział kapitana, sprzedany np. za sumę 200 talarów (którą to sumę mogli uznać za wygórowaną udziałowcy) musiał być tyle wart, według cen rynkowych, ponieważ nabywca inaczej nie zapłaciłby tej kwoty; wyjątek może tu tylko stanowić przypadek kupna udziału kapitana jedynie w celach spekulacyjnych, tzn. już z zamiarem odsprzedania go wspólnikom statku. Z tego punktu widzenia omawiany przepis rzeczywiście ukrócał spekulację, ale jednocześnie oddawał kapitana jeszcze bardziej w zależność od pozostałych udziałowców.

W razie złośliwego obciążenia statku pożyczką bodmeryjną przez kapitana albo w razie skierowania przez niego statku do portu, do którego nie był zafrachtowany, kapitan obowiązany jest pokryć szkody współwłaścicieli statku z własnej sakiewki. Natomiast w razie sprzedaży statku i towarów kupieckich, co jest, jak czytamy w ordynacji, kradzieżą statku i towaru, kapitana, który to zrobił nie należy tolerować w żadnym mieście Hanzy, lecz karać bez miłosierdzia karą najwyższą, czyli karą śmierci.

Ordynacja następnie powtarza znane nam już postanowienie (z gdańskiej ordynacji z 1547 r.), zakazujące kapitanom obciążania pożyczką bodmeryjną tych części statku, które nie są własnością kapitana. Co więcej, osoba, która pożyczyła kapitanowi pieniędzy na pożyczkę bodmeryjną, poza portem, w którym przebywają współwłaściciele statku i bez ich zgody, może dochodzić zwrotu pożyczki tylko z majątku kapitana, a nie ze statku, ponieważ pozostałe udziały (w oryginale: *Parte*) — poza kapitańskim — w statku są *wolne* i nie są obciążone żadną bodmerią. Ten przepis nie mógł utrzymać się w toku dalszego rozwoju żeglugi handlowej, ponieważ w praktyce oznaczał on, że najistotniejsze zabezpieczenie pożyczki bodmeryjnej, tj. statek, byłby, zgodnie z tym przepisem, wolny od obciążenia wbrew formalnemu zobowiązaniu kapitana w liście bodmeryjnym, który wystawiał on przy zaciąganiu tej pożyczki.

Decyzja co do wyruszenia statku na wyprawę należy do większości udziałowców. Stanowi tak dalszy artykuł ordynacji, przewidując następujący stan faktyczny: gdy jeden lub dwaj udziałowcy statku nie zgadzają się na konkretną wyprawę statku, lecz chcą skierować statek w inne

miejsce, w nadziei, że w tym miejscu odniosą większe korzyści, wtedy należy przestrzegać starego zwyczaju morskiego, według którego decyduje większość udziałów. Wtedy właśnie, gdy któryś z udziałowców nie zechce wyłożyć pieniędzy na potrzeby tej wyprawy (podejmowanej wbrew jego zdaniu), kapitan może za radą i zgodą pozostałych udziałowców zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną w takiej wysokości, na jaką opiewa udział wzbraniającego się wyłożyć pieniędzy wspólnika. Po zakończeniu podróży należy pożyczkę bodmeryjną spłacić wraz z odsetkami (a odsetki pożyczki bodmeryjnej były stosunkowo bardzo wysokie, 33% i wyżej) z udziału tego wspólnika, bez żadnej szkody dla pozostałych współwłaścicieli.

W razie uszkodzenia statku, poza portem macierzystym, gdy kapitan nie może uzyskać pieniędzy w zamian za weksel ciągniony na współwłaścicieli, albo gdy nie ma na statku żadnych towarów, które mógłby sprzedać, co byłoby z większą korzyścią dla współwłaścicieli statku niż zaciąganie pożyczki bodmeryjnej, wtedy dopiero, aby ratować statek i towar, kapitan jest upoważniony do zaciągnięcia pożyczki bodmeryjnej w takiej wysokości, jaka jest niezbędna do naprawy szkód i zaspokojenia innych potrzeb. Tak zaciągniętą pożyczkę bodmeryjną muszą pokryć (zwrócić) wszyscy współwłaściciele statku. Jest to ostatni z artykułów omawianej ordynacji Hanzy z 1591 r.

Ustalone w powyżej zrelacjonowany sposób stosunki współwłasności na statkach morskich w żegludze bałtyckiej okazały się w ogólnych zasadach bardzo trwałe. Późniejsza ordynacja Hanzy z 1614 r. nie dokonała w nich poważniejszych zmian, utrzymując wszystkie główne zasady w interesującym nas temacie.

Faktycznie istniejące stosunki własności statków morskich, np. w Gdańsku, czekają jeszcze na dokładne opracowanie. Z opublikowanych dotychczas materiałów wiadomo, że np. po okresie wojen szwedzkich istniały projekty utworzenia *kompanii żeglugowej* w Gdańsku, która miała mieć 26 statków[57]. Projekty te, zdaniem Cz. Biernata, przyjęte były przychylnie i nie wprowadzono ich w życie jakoby z braku funduszy; wydaje się jednak, że nie brak było i przeciwników tworzenia takiej kompanii[58]. *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694—1850*, Cz. Biernata, podają m. in. ilość statków gdańskich w niektórych latach (z których zachowały się dane liczbowe) oraz „ilość armatorów". Niestety te ostatnie dane są mało przydatne dla naszych rozważań, po-

[57] Por. Czesław Biernat, *Materiały do dziejów floty gdańskiej w latach 1694—1850*, Rocznik Gdański, t. XIV, Gdańsk 1955, s. 422.

[58] Por. anonimową rozprawkę z 1665 r. pt. *Unvorgreiffliche Gedancken über die vorhabende Newe reressirung der hingefallenen Schiffahrt in Danzig*, którą streściłem w *Prawie morskim Gdańska*, s. 220 i n.

nieważ pod mianem „armatora" rozumie tu autor, idąc w ślady za współczesnymi źródłami, a niekiedy upraszczając dane przekazów źródłowych, albo osobę fizyczną, albo spółkę, czego nie uwzględnił w swoich zestawieniach. Zresztą współczesne wykazy również nie zawsze ujawniały faktyczne stosunki wspólwłasności istniejące w poszczególnych przypadkach. Dla lepszego zilustrowania naszej tezy przytoczymy następujący przykład.

Flota handlowa gdańska obejmowała: [59]

w	1694 r.	statków	64,	„armatorów"	27,
	1757 r.	„	73,	„	33,
	1793 r.	„	71,	„	32,
	1802 r.	„	95,	„	41,
	1805 r.	„	111,	„	44,
	1808 r.	„	85,	„	35.

Dane z późniejszych lat są już bezprzedmiotowe dla naszego czasowo ograniczonego tematu. Czytając tabelki podane przez Cz. Biernata (a zwłaszcza tab. 2, 3, 4) można by dojść do wniosku (błędnego), że statki były własnością jednej osoby (armatora; „nazwisko armatora" itp. [60]). Tymczasem niezależnie od tego, iż w zestawieniu (współczesnym) figurowało czasem tylko jedno nazwisko — niejako głównego współwłaściciela — to i tak statek był wspólną własnością kilku osób. Skonfrontujmy dane dotyczące tylko jednego roku — 1808, z którego spis „armatorów" ogłoszony został drukiem [61]. W spisie tym rzeczywiście figuruje 35 pozycji w rubryce *Name des Rehders*, ale przy bliższej analizie tych pozycji przekonamy się, że np. w pięciu przypadkach wydrukowano dwa nazwiska, co wskazywałoby na co najmniej dwuosobową spółkę [62]. W trzech pozycjach podano nazwisko głównego armatora i dodano skrót *u. Comp*, to znaczy „i spółka", co również na pewno wskazuje, że statek był własnością spółki, a nie jednej osoby [63]. W dwu dalszych pozycjach figuruje nazwisko głównego armatora i dodatek *und Sohn*, a więc jest to spółka rodzinna, ojca i syna [64]. Wreszcie w jednym przypadku mamy dwa imiona połączone spójnikiem *i*, co także zdaje się wskazywać

[59] Cz. Biernat, o. c., s. 426, tab. I.

[60] Ibidem, s. 424.

[61] Friedrich Carl Gottlieb von Duisburg, *Versuch einer historisch-topographischen Beschreibung der freien Stadt Danzig*. Danzig 1809, s. 486—490.

[62] Są to pozycje: (4) *Bodenstein und Wedecke*, (9) *Fischer u. Michaelis*, (11) *Gerlach u. Wilke*, (21) *Manske u. Schönbeck*, (35) *Zernecke und Kinnemann*. Pozycje podaję w nawiasach, ponieważ wykaz nie jest numerowany.

[63] Są to pozycje: (5) *Du Bois u. Comp.*, (6) *Matth. Broschke Wittwe u Comp.*, (12) *Joh. Goor u. Comp.*

[64] Są to pozycje: (33) D. *Weichbrod und Sohn* i (34) *Erich Witting und Sohn*.

na spółkę rodzinną (może braci?) [65]. Oczywiście nie mamy żadnych dowodów na to, aby przyjąć, że pozostali „armatorzy" byli wyłącznymi właścicielami statków, że nie pozostawiali jakiegoś nawet minimalnego udziału w rękach swoich kapitanów, albo też nie tworzyli „spółek cichych" lub spółek rodzinnych. Łącznie w 11 na 35 przypadków (tj. ponad 30%) na pewno statek był własnością więcej niż jednej osoby, a są to dane odnoszące się już do początku XIX w.

W każdym jednak razie, przyjmując tę poprawkę, że pod pojęciem armatora w zestawieniach Cz. Biernata należy rozumieć często spółkę, a nie jedną osobę i tak dochodzimy do wniosku, że co najmniej od połowy XVII w. zdarzały się przypadki skupienia w ręku jednej spółki bądź osoby fizycznej praw własności na więcej niż jednym statku; ta przeciętna ilość statków przypadających na jednego „armatora" (osobę fizyczną lub spółkę) wynosiła w interesującym nas okresie: 1694 r. — 2,4 statków, 1757 r. — 2,2, 1793 r. — 2,2, 1802 r. — 2,3, 1805 r. — 2,5, 1808 r. — 2,4 [66].

O współwłasności statków morskich w XVII i XVIII w. świadczą częste wzmianki w źródłach [67], jakkolwiek wydaje się w świetle niektórych przepisów i dokumentów, że częstsze w tym okresie niż w poprzednim było skupienie praw własności na statku w rękach jednej osoby; tak np. w gdańskiej ordynacji dla żeglugi przybrzeżnej z 1697 r., jako regułę przyjmuje się, że kierownik tego małego stateczku (tzw. szmaki) nie był jej współwłaścicielem [68].

Kodyfikacje prawa morskiego dokonane w XVIII w. w państwach i miastach nadbałtyckich zawierają stosunkowo wiele przepisów dotyczących współwłasności statków; wydaje się, że ta forma uprawiania żeglugi handlowej, przez spółki okrętowe, była wciąż jeszcze szeroko praktykowana, skoro ustawodawcy uważali za niezbędne szczegółowe jej unormowanie. Zarówno pruskie prawo morskie z 1 XII 1727 r. [69], jak i bardziej dla nas interesujący wilkierz gdański z 1761 r. poświęciły problemom współwłasności statku morskiego osobne rozdziały, a niezależnie od nich pojedyncze postanowienia związane z prawami własności rozrzucone są w kilku innych miejscach tych kodeksów.

W wilkierzu gdańskim z 1761 r., już rozdział I, zatytułowany o *statkach i uprawnieniach do ich budowy* [70], zawiera powtórzenie znanego nam

[65] Jest to pozycja (14): *M. u. F. Hannemann.*

[66] Cz. Biernat, o. c., tabl. 4, s. 428.

[67] Tak np na małym 35-łasztowym lubeckim statku „Turteltaube", kapitan posiadał udział (1757 r.), por. S. Matysik, *Nieznany gdański proces przeciwko zbiegłym ze statku marynarzom*, s. 12.

[68] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 258 i n.

[69] *Königlich-preussische Seerecht, de dato Berlin 1 XII 1727* (drukowane w Królewcu 1728).

[70] S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 265 i n.

przepisu, zgodnie z którym, ten kto buduje statek obowiązany jest porozumieć się z współwłaścicielami lub współzainteresowanymi w budowie, a to w celu ustalenia rozmiarów statku (szerokość, długość i wysokość) i w oparciu o te ustalenia należy sporządzić projekt. Budowniczy statku może być pociągnięty do odpowiedzialności w razie zbudowania statku mniejszego lub większego niż przewidywała umowa i obowiązany jest do odszkodowania współwłaścicieli statku. Przypuszczam, że oprócz niewątpliwej odpowiedzialności cywilnej, majątkowej, budowniczy podlegał jeszcze karze administracyjnej, porządkowej.

Wilkierz przewiduje następnie, że dyrekcja budowy (termin oryginalny, *Direction*) może być powierzona jednemu z udziałowców, lecz i wtedy nie wolno dyrektorowi budowy używać własnych materiałów i wstawiać ich do rachunku po wygórowanych cenach; musi on umówić się uprzednio z udziałowcami, gdyż w braku takiej umowy będą oni mogli sami dokonać wyceny tych materiałów. Wilkierz zakazuje dyrektorowi budowy dokonywania bez zgody współwłaścicieli jakichkolwiek zmian w statku (przebudowy), następnie zakupywania poważniejszych części wyposażenia, chyba że statek znajduje się poza krajem, a kapitan uzna taką przebudowę, lub zakup za niezbędny dla kontynuowania podróży. Dyrektor budowy statku jest przeto jedynie organem wykonawczym współwłaścicieli i nawet wtedy, kiedy dyrektor wyłoży gotówkę na potrzeby statku, a współwłaściciele odmawiają zwrotu (przypadających na nich części) lub opóźniają wypłatę, dyrektor może zaspokoić swoją wierzytelność ze statku bądź z udziału w statku dopiero z wyroku (sądowego). Pośrednio wydaje się, jakoby domniemywało się powstanie pewnych praw zastawniczych na statku bądź na odpowiednich udziałach w statku na rzecz dyrektora, który wykładając gotówkę stawał się wierzycielem udziałowców. Podobnie i wierzyciele, którzy udzielili pożyczek pieniężnych bądź też dostarczyli materiałów na budowę statku i nie zostali zaspokojeni, mają prawo (ale znów po wyroku sądowym) zaspokoić swoje roszczenia ze statku wraz ze wszystkimi zapasami, nawet wówczas, gdy uprzednio się tak nie umawiano i gdy nie nastąpił żaden zapis, tj. zabezpieczenie wierzytelności. Z tego dobrodziejstwa — czytamy dalej w wilkierzu, w którym użyto tu wyrazu *Beneficium* — mogą korzystać również cieśle okrętowi i rzemieślnicy z tytułu należności za pracę, jeżeli tej należności nie otrzymali. Te prawa pierwszeństwa i uprawnienia zastawnicze istnieją jednak tylko tak długo, jak długo statek przebywa (pozostaje) w porcie. W każdym bądź razie, jak się wydaje, przepisy te stwarzają pewne ustawowe prawa zastawu na statku (budowanym) na rzecz wierzycieli-dostawców i rzemieślników świadczących swą pracę; jest to pierwowzór znanej współczesnemu prawu morskiemu instytucji, tzw. wierzytelności uprzywilejowanych.

Z problematyką współwłasności statków morskich wiążą się częściowo i te postanowienia wilkierza, które (w rozdz. 2, *O kupnie i sprzedaży statków*) zastrzegają dla obywateli gdańskich prawo pierwszeństwa w kupnie statku i przewidują tryb postępowania w razie zbycia statku w Gdańsku na rzecz nieobywatela (ogłoszenie na Dworze Artusa powinno wisieć przez 8 dni, z podaniem ceny kupna; w tym czasie każdy obywatel gdański może wstąpić w umowę sprzedaży przez proste zwrócenie nabywcy ceny kupna). Ta sama zasada miała obowiązywać przy sprzedaży udziału (*Part*) w statku.

Statki mogły być sprzedawane zarówno „prywatnie", jak i w drodze sądowej i z licytacji. Sprzedaży statku z licytacji dokonywano przed Dworem Artusa, a nabywca, który zapłacił lub zdeponował wywołaną i zatwierdzoną cenę kupna był wolny od wszelkich roszczeń, niezależnie od ich nazwy, zgłoszonych przez kogokolwiek w sądach duchownych czy też świeckich. Nabywca statku miał być traktowany i uważany za prawowitego właściciela i posiadacza statku. Nie przechodziły na niego żadne obciążenia rzeczowe ciążące na statku. Natomiast statek, który sprzedano prywatnie (*privatim*), lub w inny sposób alienowano (wydaje się, że np. w drodze spadkobrania itp.), na którym ciążyły zapisy sądowe lub hipoteki, uważało się za obciążony nimi nadal przez rok od chwili, kiedy wierzyciele dowiedzieli się o aliencji statku. W okresie roku wierzyciele mogli dochodzić swoich roszczeń; po upływie roku wierzyciel występujący z roszczeniem musiał złożyć przysięgę, że o sprzedaży wcześniej nie wiedział, albo że z innych ważnych przyczyn nie mógł wcześniej wystąpić ze swoim roszczeniem.

Wilkierz ustalał również moment przejścia praw własności na statku bądź na udziale w statku. Momentem tym było uiszczenie ceny kupna lub innego rodzaju zaspokojenie sprzedawcy, w tej chwili nabywca wchodził w prawa właściciela i współarmatora i mógł ciągnąć korzyści ze swego udziału w statku, a zarazem był odpowiedzialny za wszelkie szkody (powstałe bez winy sprzedawcy). Każdy ze współwłaścicieli statku mógł zaofiarować swój udział w statku innemu współwłaścicielowi i mógł przyjąć za niego należność; odnoszę wrażenie, że ten ostatni przepis miał na celu ułatwienie zbycia udziałów w statku pomiędzy udziałowcami, osobami ze spółki okrętowej.

Wreszcie wilkierz w tej części powtarza skierowany do kapitana zakaz sprzedaży statku w obcym porcie bez wiedzy i zgody współwłaścicieli, nawet wtedy, gdy kapitan był udziałowcem i nawet wtedy, gdyby taka sprzedaż była wyraźnie korzystna dla całej spółki okrętowej. Kapitan musi najpierw uzyskać zgodę udziałowców. W innym natomiast rozdziale gdańskiego wilkierza (rozdz. V, *O kapitanie i jego obowiązkach*) powtórzono znany nam już zakaz sprzedaży udziału kapitana bez wiedzy

współwłaścicieli. Kapitan chcąc zbyć swój udział w statku musi najpierw zaoferować go pozostałym współwłaścicielom. Dopiero, gdy współwłaściciele oświadczą, że nie chcą skorzystać ze swego prawa pierwszeństwa w kupnie wolno kapitanowi sprzedać swój udział osobie trzeciej. Za wzorem ordynacji Hanzy z 1591 r. wilkierz przewiduje następnie przypadek, kiedy kapitan pokłócił się ze współwłaścicielami i zbył swój udział w statku na rzecz osoby trzeciej, której właściciele nie chcieliby widzieć w swoim gronie. Udziałowcy mogą wtedy wykupić udział kapitana od tej osoby trzeciej płacąc jednak *prawdziwą jego wartość*, a nie cenę, jaką ta osoba trzecia uiściła kapitanowi. Tu należy dodać, że i ordynacja Hanzy z 1614 r. zawierała identyczny przepis[71]. Tak więc udziałowcy statku mogli byli dobrać sobie kapitana, ofiarując mu pewien udział, jaki posiadał poprzedni kapitan, który zawsze mógł być ze spółki okrętowej usunięty.

Według wilkierza z 1761 r. do składania rachunków udziałowcom obowiązany jest dyrektor spółki okrętowej (*Directeur der Rheederey*), a nie — jak to przewidywały dawne przepisy — kapitan. Przypuszczamy, że dyrektorem spółki mógł być ten, kto był poprzednio dyrektorem budowy statku, lecz mogło to nie być regułą. Gdyby dyrektor spółki okrętowej nie złożył rachunków w określonym czasie, gdyby sprzedał albo zastawił swój udział w statku ze szkodą dla pozostałych udziałowców, wtedy spółka okrętowa jest uprawniona do pokrycia swoich roszczeń z jego udziału. Tak więc roszczenia udziałowców wobec dyrektora zabezpieczone są na jego udziale w statku. Z przepisu tego jednak pośrednio wynika, że w porównaniu do stosunków prawnych regulowanych dawniejszymi aktami prawnymi, obecnie (XVIII w.) spółka okrętowa mogła mieć dwuosobowe kierownictwo: dyrektora spółki i kapitana, obu posiadających pewien udział w statku. Niegdyś kierownikiem (handlowym) spółki był sam kapitan.

Osoba udzielająca pożyczki współwłaścicielowi statku na zakup statku lub udziału w nim nie uzyskiwała tym samym żadnych uprawnień zastawniczych na statku bądź udziale nabytym za te pożyczone pieniądze; wierzyciel taki mógł był jednak nabyć takie prawo zastawu na statku lub udziale w nim, jeżeli dokonano zapisu sądowego.

Jak wynikałoby z całokształtu tych przepisów dotyczących zbycia,

---

[71] Gdańskie wydanie tej ordynacji nosi tytuł (podobnie jak i wydania pozagdańskie) *Der Erbaren Hanse-Städte Schiffs-Ordnung und See-Recht, Deren sich ihre Bürger, sonderlich die Schiffs-Redere, Befrachtere, Schiffer und Schiffsvolck zuverhalten. Von newen übersehen und gebessert und unter gewisse Titul aussgetheilet. Danzig*, Gedruckt druch Georg Rheten, s. a. (1614). Ordynację tę wydano również w 1614 r. w Lubece i Rostocku, a w 1657 r. jeszcze raz w Lubece. Wspomniany przepis znajduje się w art. XIV tytułu III tej ordynacji.

względnie nabycia praw własności na statku bądź ograniczonych praw rzeczowych, statek był uważany za rzecz ruchomą [72]. Dla zbycia statku nie była wymagana żadna szczególna forma, lecz dla ustanowienia ograniczonych praw rzeczowych potrzebny był „zapis sądowy", co zbliża traktowanie statku morskiego, zgodnie zresztą z dawno istniejącym zwyczajem, do sposobu traktowania nieruchomości. Dodajmy nawiasem, że własność domów mieszkalnych współcześnie mogła była również dzielić się na udziały i udziały te mogły być odrębnie obciążane. Jest to, jak wielokrotnie już stwierdzono, cecha charakterystyczna statku morskiego, że — mimo traktowania go w zasadzie jako rzecz ruchomą, w sprawach dotyczących obciążeń — traktowany był on (i jest jeszcze obecnie) w sposób zbliżony do nieruchomości.

Dalszy (IV z kolei) rozdział prawa morskiego, zawartego w wilkierzu gdańskim z 1761 r., nosi tytuł *o właścicielach statku i ich zobowiązaniach* [73]. W tym rozdziale głównym przedmiotem unormowania jest spółka okrętowa [74].

Osoby zamieszkałe w Gdańsku mogą umówić się, że albo wspólnie zbudują statek, albo zakupią statek i w ten sposób utworzą spółkę okrę-

[72] W znanych mi zbiorach prawa morskiego brak jest wyraźnego określenia czy statek jest ruchomością, czy też nieruchomością. O ile zdołałem stwierdzić pierwszy tego rodzaju przepis zawiera dopiero Kodeks Napoleona z 1802 r. Mianowicie w księdze II Kodeksu Handlowego, zajmującej się handlem morskim, art. 1 zdanie 1 stwierdza: *les navires et autres batiments de mer sont meubles.* Na podstawie analizy przepisów prawa morskiego epoki feudalnej dochodzimy do wniosku, który przytaczam w samym tekście, że statek morski traktowany jest w prawie w sposób zbliżony do nieruchomości. Na tego rodzaju pojmowanie rzeczy ruchomej (bo statek jest logicznie biorąc na pewno rzeczą do ruchu z istoty swej przeznaczoną) w sposób zbliżony do nieruchomości, język niemiecki miał odrębny termin: *Verliegenschaftung.*

[73] Zob. S. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 275 i n.

[74] Używam tego terminu (*spółka okrętowa*), jako odpowiednika w oryginale użytego terminu niemieckiego, *Rheederey* (we współczesnej pisowni niemieckiej, *Reederei*). Obecnie obowiązująca IV księga niemieckiego kodeksu handlowego, w tytule rozdziału drugiego mówi o *Reeder und Reederei,* co w urzędowym przekładzie polskim przełożono jako: „przedsiębiorca okrętowy i spółki okrętowe" (zob. *Handlowe i prywatne prawo morskie, obowiązujące w Polsce...*, Poznań 1925, Zbioru Ustaw Ziem Zachodnich tom XVIII). Ten urzędowy przekład tytułu rozdziału II zawiera dwie nieścisłości: po pierwsze, dwa identycznie brzmiące terminy tłumaczy w dwa różne sposoby (*Reeder* = przedsiębiorca okrętowy, *Reederei* = spółki okrętowe) i po drugie, zmienia liczbę pojedynczą (*Reederei*) na mnogą. Można by przełożyć termin *Reeder* na armator i *Reederei* — armatorstwo, lecz wobec przyjętej dziś praktyki, że armator n i e musi być właścicielem statku, którym uprawia żeglugę handlową, unikam raczej tego terminu (armator), aby nie wprowadzać w błąd czytelnika. Według kodeksu handlowego niemieckiego, w zgodzie z historycznym rozwojem, *Reeder,* to właściciel (*Reeder ist Eigentümer eines... Schiffes*) statku, który sam go eksploatuje.

tową. W tym celu osoby te powinny spisać umowę i uczynić z niej zwyczajny *instrument* (być może notarialny?) i wykonać go w tylu egzemplarzach, ile jest osób zainteresowanych; wszystkie te osoby powinny umowę podpisać i opieczętować, a następnie należy wydać każdemu z udziałowców jeden egzemplarz. Każdy z udziałowców jest obowiązany dostarczyć swój *kontyngent*, tj. zapewne to, co umowa przewidywała; przypuszczamy, że pod mianem kontyngentu rozumiano zarówno wpłaty gotówkowe, jak i wkłady w naturze, to znaczy np. drzewo do budowy lub ożaglowanie, sprzęt itp.

Jeżeli któryś ze współwłaścicieli nie wykonał swego zobowiązania i nie dostarczył przypadającego na niego kontyngentu albo jeżeli nie świadczył tego, do czego w umowie się zobowiązał, albo gdy chce pozbyć się swego udziału, to pozostali współwłaściciele mają prawo wyłączyć takiego udziałowcę ze spółki okrętowej (ale po uprzednim wyroku) i mogą albo przyjąć inną osobę na zwolniony udział, albo zatrzymać w spółce [75] (tzn. chyba podzielić pomiędzy pozostałych udziałowców) zwolniony udział.

„Dyrekcja statku" (*Direction eines Schiffes*) może być powierzona jednemu ze współwłaścicieli statku, który obowiązany jest zachowywać się wiernie, prowadzić eksploatację statku według swego najlepszego rozumienia i umiejętności, we wszystkich sprawach związanych ze statkiem powinien porozumiewać się ze współwłaścicielami, prowadzić korespondencję tak, aby spółka okrętowa nie poniosła żadnej szkody. Dyrektor obowiązany jest do odbioru należnych (statkowi) opłat frachtu oraz przewiezionych towarów, winien wszystko zapisywać w sposób należyty do ksiąg, a po każdej podróży, lub po zakończeniu każdego roku, powinien przedstawiać współwłaścicielom rachunek. W ważnych sprawach dyrektor statku nie powinien podejmować decyzji bez zgody pozostałych współwłaścicieli, lecz powinien zebrać ich na naradę. Jeżeli udziałowcy nie mogą podjąć jednomyślnej decyzji, rozstrzyga większość głosów obliczanych w proporcji do udziałów. Oznacza to praktycznie, że udziałowiec, który miał udział w wysokości równej 33/64, lub większej decydował samodzielnie.

Dyrektor statku (spółki okrętowej), który jest jednym ze współwłaścicieli może otrzymać również pełnomocnictwo do podejmowania wszystkich działań, jakie on sam uzna za dobre i korzystne dla spółki, bez potrzeby zapytywania współwłaścicieli. Jeżeli takiego pełnomocnictwa

[75] W tym przypadku wilkierz gdański z 1761 r. używa odrębnego terminu: *Mattschopey*, pochodzącego z j. holenderskiego = *maatschapij*, co oznacza współcześnie towarzystwo, spółkę. Termin ten jest przyswojony we wsiach rybackich np. Półwyspu Helskiego, jako maszoperia i oznacza rodzaj spółki (głównie rybackiej).

udzielono, każdy ze współwłaścicieli ma obowiązek aprobować poczynania dyrektora nawet i wtedy, gdyby te poczynania nie okazały się korzystne dla spółki.

Współwłaścicielowi statku wolno, w razie konieczności, zastawić sądownie swój udział w statku, z tym jednak, że zastaw taki nie może okazać się szkodliwy dla spółki, to znaczy nie może stać się przeszkodą w jej działalności, a w szczególności nie może powstrzymywać podróży statku. Nie wolno jednak zastawiać udziału w statku poza granicami kraju; w razie popełnienia tego „przestępstwa" (a wilkierz mówi tu wyraźnie, że ten, kto tak robi jest przestępcą — *Verbrecher* —), „winny" udziałowiec musi ze swego majątku dać odszkodowanie spółce, jeżeli spółka doznała szkód, a gdy nie ma z czego zapłacić odszkodowania zostanie ukarany surową (nieokreśloną) karą. Odnoszę wrażenie, że ustawodawcy zależało na ochronie gdańskich spółek okrętowych przed nieuniknionymi trudnościami, jakie mogły były wyniknąć wskutek ustanowienia poza granicami kraju praw zastawu na jednym lub kilku udziałach w statku. Z roszczeniami do statku (zapewne m. in. z tytułu ustanowionego prawa zastawu) występować można tylko wówczas, gdy statek znajduje się na miejscu, czyli w porcie gdańskim, i tylko przed sądem, do którego sprawa należy. Występujący z roszczeniem obowiązany jest pozwać nie tylko tego ze współwłaścicieli, do którego udziału w statku odnosi się roszczenie, lecz także dyrektora statku, a gdy roszczenie odnosi się do całego statku — wszystkich współwłaścicieli. Powód winien przedstawić posiadane dowody, dokumenty. Jeżeli statek, do którego odnosi się roszczenie, właśnie ładuje towary lub jest już gotów do podróży, to wystąpienie z roszczeniem nie może stać na przeszkodzie rozpoczęciu podróży. Statek w takim stanie nie podlega również aresztowi (tj. zatrzymaniu w porcie), lecz powinien bez przeszkód kontynuować ładowanie lub podróż, a powód może jedynie udowodnić swoje prawa. Jeżeli powód zdołał udowodnić swoje roszczenie (a statek znajduje się w podróży) i sąd przysądził powodowi statek lub udział w nim, a dłużnicy nie chcą wypłacić należności, to i wtedy najpierw statek powinien ukończyć podróż. Gdy współwłaściciele nie chcą załatwić sprawy *„polubownie"* [76], albo

[76] Wziąłem *polubownie* w cudzysłów, ponieważ z tekstu wynika, że to załatwienie możliwe jest już po postępowaniu sądowym, lecz jeszcze przed jakąkolwiek egzekucją; rozumiem ten stan faktyczny następująco: wierzyciel wystąpił z powództwem do sądu, udowodnił swe roszczenie, lecz nie jest jasne czy uzyskał wyrok końcowy, w którym (zgodnie z gdańską procedurą w sprawach morskich) otrzymałby od sądu skierowany do dłużnika nakaz zapłaty długu w terminie trzech n o c y (tzn. do czwartego dnia), po czym, gdyby zapłata w terminie nie nastąpiła, mógłby pozwać dłużnika ponownie o egzekucję, względnie o zajęcie, zatrzymanie statku. Ponieważ, jak wynika z przepisu, zatrzymanie statku było niedopuszczalne,

gdy ubezpieczyli statek, zyski z podróży mają przypaść spółce okrętowej lub współwłaścicielowi, którego udział objęty jest roszczeniem. Jeżeli roszczenie dotyczyło tylko udziału w statku, współwłaściciele mają prawo zapłacić wierzycielowi należność i zatrzymać na rzecz spółki okrętowej ten udział. W ten sposób współwłaściciele nie mogą być zmuszeni do przyjęcia do spółki okrętowej wierzyciela jednego z współwłaścicieli, lecz zawsze mogą go spłacić, nawet jeżeli udział został mu przyznany przez sąd. Dzięki temu udziałowcy mieli swobodę wyboru osób wchodzących w skład spółki okrętowej.

W dalszym ciągu tego rozdziału wilkierz gdański ustala ważną zasadę (widocznie mającą zastosowanie do spraw spółki okrętowej), że w razie istnienia zapisu sądowego, jak i prywatnego, kontraktu okrętowego [77], lub *instrumentu*, niedopuszczalne są jakiekolwiek zarzuty przeciwko nim.

Dalszy przepis stanowi, że statek ładujący towary lub gotowy do wyruszenia w podróż nie może być zatrzymany (zaaresztowany) w porcie z tytułu zadłużenia, lub roszczeń do załadowanych już towarów. Przepis ten wiąże się tylko pośrednio z naszym tematem, przeto nie przytaczamy go tutaj w całości.

Przypadek śmierci współwłaściciela statku (udziałowcy) przewidziany jest w artykule następnym. Spadkobiercy udziałowcy mogą zatrzymać oddziedziczony udział, jeżeli przebywają oni w kraju; jeżeli spadkobiercy przebywają poza krajem [78] wtedy obowiązani są do przekazania swego udziału innym osobom (widocznie krajowcom), albo jednemu z obywateli gdańskich lub mieszkańcowi miasta [79]. Spadkobiercy mogą sprzedać swój udział, ale najpierw muszą go zaofiarować samej spółce okrętowej, a dopiero gdy spółka nie zechce zakupić udziału mogą go sprzedać, ale tylko obywatelowi lub mieszkańcowi Gdańska. Dyrektor statku powinien złożyć ustępującym udziałowcom rachunek.

---

albo też niemożliwe, przeto zapewne w tym sensie przepis mówi o „polubownym" załatwieniu sporu, że współwłaściciel lub współwłaściciele mogą, po udowodnieniu roszczenia, nie czekając na wyrok końcowy (*sententia definitiva*), uiścić dłużnikowi należność.

[77] W oryg. *Schif-Contracte;* były to zapewne umowy samej spółki okrętowej.

[78] Wilkierz w oryginale używa parokrotnie tego terminu (*ausser Landes*), nie wyjaśniając go bliżej; nie jest całkowicie jasne czy rozumiano pod nim tylko dzielnicę, tzn. Prusy Królewskie (czy nawet tylko Gdańsk?), czy też szerzej, całą Koronę.

[79] Należy pamiętać, że są to — prawnie — dwie różne kategorie osób: obywatel Gdańska musiał posiadać prawa obywatelskie i był wpisany do ksiąg miejskich, ale oprócz obywateli w mieście zamieszkiwało stale wielu mieszkańców, którzy n i e byli obywatelami. Tak więc, gdy prawo zezwalało na coś nie tylko obywatelowi, ale również i mieszkańcowi miasta, to zakres uprawnionych był szerszy. W średniowieczu raczej prawa w zakresie handlu i żeglugi mieli tylko obywatele; tu, jak widzimy, niektóre prawa nadaje wilkierz i mieszkańcom.

Tak przedstawiają się przepisy tego podrozdziału wilkierza gdańskiego z 1761 r., oryginalne tylko w niektórych szczegółach, a w ogólnych zarysach nie odbiegające od współczesnej praktyki północnoeuropejskiej. Autorzy gdańskiego wilkierza znali wcześniejsze prawo morskie Prus z 1727 r. i często wzorowali się na nim, podobnie jak i na wytworzonej i ustalonej praktyce hanzeatyckiej. Dodajmy tu, że niektóre przepisy gdańskiego wilkierza wydają się nam bardziej logiczne i lepiej konkretyzują tę specyficzną instytucję prawa morskiego niż nawet późniejsze przepisy prawa niemieckiego, o czym jeszcze wspomnimy.

Kilka postanowień o szczególnej sytuacji prawnej kapitana współwłaściciela znajduje się w rozdziale 5 wilkierza. Pomijamy tu wszystkie przepisy dotyczące kapitana jako kierownika nautycznego statku, przełożonego załogi i odpowiedzialnego za statek. Interesujący jest jednak już przepis — wzięty z ordynacji Hanzy z 1614 r.[80] — zakazujący kapitanowi prowadzenia rozległego handlu, który przeszkadza w wykonywaniu obowiązków kapitańskich i może okazać się szkodliwy dla właścicieli statku i frachtujących. Kapitan obowiązany był do prowadzenia rachunków i składania ich współwłaścicielom. Uprawniony był nawet do sprzedaży części ładunku, lub otaklowania, lub ożaglowania statku, gdyby zabrakło mu pieniędzy w drodze. Mógł on także zaciągnąć pożyczkę bodmeryjną, którą regulował odrębny rozdział wilkierza[81]. Kapitanem mógł być jedynie obywatel miasta (Gdańska), lecz obywatelstwo *na kapitana statku* można było uzyskać w naszym mieście stosunkowo łatwo, zwłaszcza, że wilkierz wyraźnie przewidywał, iż udziałowcom statku wolno przyjąć na stanowisko kapitana osobę dowolnej narodowości (po uprzednim uzyskaniu obywatelstwa). Udziałowcy mogli odstąpić kapitanowi udział w statku. Wzmianka o tym świadczy, że i nadal w połowie XVIII w. starano się zainteresować kapitana w wynikach eksploatacji statku, którym dowodził. Wilkierz przewiduje dalej, że umowa między spółką okrętową, a kapitanem powinna być sporządzona na piśmie. Kapitan mógł otrzymać wynagrodzenie płatne albo miesięcznie, albo też od podróży. Dalsze przepisy o kapitanie nie wiążą się już bezpośrednio z naszym tematem.

W zakończeniu tej części kilka słów należy powiedzieć o pożyczce bodmeryjnej. Jak wspomniano, mógł ją zaciągnąć kapitan tylko w razie konieczności, gdy nie mógł w inny sposób uzyskać pieniędzy, a gdy potrzebował ich dla kontynuowania podróży. Pożyczka powinna być zaciągnięta w takiej wysokości w jakiej była niezbędna. Jeżeli pożyczkę kapitan zużył na rzeczywiste potrzeby statku i jego ładunku, to pożyczka bodmeryjna zobowiązywała współwłaścicieli statku, czyli ciążyła

[80] Jest to art. IV tytułu III ordynacji z 1614 r. Por. przyp. 71.
[81] Rozdział VIII.

na całym statku. Wydaje się, że te wszystkie zastrzeżenia miały na celu jedynie powstrzymanie kapitana od lekkomyślnego zaciągania pożyczki bodmeryjnej, zwłaszcza, że przepis wyraźnie stanowił, iż pożyczka bodmeryjna pozostaje w mocy, choćby kapitan przekroczył ten przepis, to znaczy np. zaciągnął ją, mimo iż mógł zdobyć pieniądze wystawiając weksel itp. Oczywiście kapitan naruszając ten przepis był odpowiedzialny przed udziałowcami statku.

Dyspozycja jednego z artykułów tego rozdziału ilustruje nam zapewne zdarzającą się formę nadużycia popełnianego przez kapitana. Oto mógł on wejść bez potrzeby wraz ze statkiem do obcego portu, przyjąć tam, bez wiedzy współwłaścicieli statku, towary do przewozu, na własny rachunek, a w celu uzyskania gotówki (niewątpliwie potrzebnej na ten, jak dziś powiedzielibyśmy „lewy" rejs) zaciągnął pożyczkę bodmeryjną. Taka pożyczka bodmeryjna n i e obciążała współwłaścicieli statku, całą odpowiedzialność za nią ponosił kapitan. Przypuszczalnie kapitan musiał pokryć także wysokie zawsze odsetki tej pożyczki, choć, być może, nawet po ich zapłaceniu zysk osiągnięty przez kapitana mógł być bardzo znaczny.

Dalsze przepisy o bodmerii nie mają szczególnego znaczenia dla naszego tematu.

Prawo morskie zawarte w wilkierzu gdańskim z 1761 r. utrzymywało się w mocy obowiązującej aż do 1 III 1862 r., okazując się najtrwalszą dziedziną przedrozbiorowego prawa gdańskiego pod zaborem pruskim [82]. Tak więc powyżej omówione zasady, dotyczące współwłasności statków, utrzymywały się do drugiej połowy XIX w., a z bardzo niewielkimi zmianami weszły następnie do Powszechnego Niemieckiego Kodeksu Handlowego z 1862 r. i do IV księgi Niemieckiego Kodeksu Handlowego z 1897 r. Tradycyjna forma spółki okrętowej utrzymywała się aż do naszych czasów, choć występowała w XX w. coraz rzadziej.

V

Podejmijmy obecnie próbę społecznego i prawniczego ujęcia tej formy współwłasności statku morskiego, jaka w morskiej żegludze handlowej na północy Europy, a szczególnie na Bałtyku, wytwarzała się

[82] Wszystkie pozostałe działy prawa gdańskiego, zawartego w wilkierzu, prawie chełmińskim i innych aktach prawnych, były już wówczas uchylone poprzednimi ustawami; część morską wilkierza uchylił dopiero Einführungspatent z 24 VI 1861 r., który zniósł wszystkie dotychczasowe przepisy z zakresu prawa morskiego i wprowadził w ich miejsce Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch — Powszechny Niemiecki Kodeks Handlowy, którego V księga zawiera prawo morskie. Por. P. S i m s o n, *Geschichte der Danziger Willkür*, Danzig 1904, s. 169, por. też H. W ü s t e n d ö r f e r, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, II wydanie, Tübingen 1960, s. 22.

co najmniej od XIV w., istniała przez kilka stuleci następnych, w całej pełni w XVIII w., i zanikając w wieku następnym, przetrwała jednak w przeżytkach aż do lat dwudziestych naszego stulecia w kilku wsiach rybackich polskiego wybrzeża (Hel, Rewa).

Utrzymując się przez ponad pięć stuleci, współwłasność statku morskiego znajdowała swe stałe źródło w zmniejszeniu ryzyka utraty kapitału, jaki musiał być najpierw zainwestowany w statek, zanim zaczął on odrzucać stosunkowo pokaźne dochody armatorom, współwłaścicielom.

Typowy przebieg powstawania spółki okrętowej w czasach, gdy żeglugę prowadziły drewniane żaglowce, uprawiające tramping, przedstawił sugestywnie i może najtrafniej H. Wüstendörfer[83]. Oto ambitny sternik lub kapitan (posiadający uprawnienia kapitana, ale nie będący udziałowcem w żadnym statku) zapragnął zostać kapitanem nowego statku, pragnął stać się współwłaścicielem „swego", tj. dowodzonego przez siebie, wymarzonego statku. Miał on zazwyczaj trochę odłożonych talarów; starał się najpierw pozyskać dla swoich planów maklera okrętowego, niewątpliwie w swym mieście rodzinnym, portowym. Cały ten proces powstawania, tak jak go tu opisujemy, mógł bowiem się odbywać w XVII — XIX w. zarówno w Hamburgu (a, jak przypuszczam, na hamburskiej praktyce oparty jest opis Wüstendörfera), jak i w Lubece, Gdańsku czy jakimkolwiek innym mieście portowym północy Europy. Maklerowi miała przypaść w udziale „dyrekcja statku", podczas gdy dla siebie kapitan najpierw rezerwował dyrekcję budowy, a następnie dowództwo, stanowisko kapitana. Kapitan, uzyskawszy pismo polecające maklera, wyszukiwał przyszłych udziałowców, współwłaścicieli statku. Rekrutowali się oni spośród kupców, którzy od czasu do czasu potrzebowali tonażu dla przewozu swoich towarów, następnie mógł ulec namowom kapitana właściciel stoczni, a raczej zapewne mistrz cieśla okrętowy, który podejmował budowę, zapewniając sobie (i swoim czeladnikom i uczniom) zarobek przez okres kilku miesięcy, a zarazem mógł mieć ochotę wejścia w szeregi armatorów, udziałowców statku morskiego. Namowy kapitana tworzącego większą spółkę okrętową mogły objąć i mistrza żaglownika i mistrza wyrabiającego liny (takielunek żeglarski) i mistrza kowali okrętowych; wszyscy oni liczyli, że ich udział w statku, wyrażający się kilkusettalarową kwotą, może wrócić się w ciągu niewielu lat (dwu, trzech), a po tej krótkiej amortyzacji będzie nadal przynosił czysty dochód. Elementem istotnym był tu stopień zaufania wobec przyszłego dowódcy, kapitana. Oczywiście kapitan mógł szukać przyszłych udziałowców także i poza tym światem bezpośrednio związanym z żeglugą, często szukał ich pośród swoich krewnych, krew-

[83] H. Wüstendörfer, o. c., s. 147 i n.

nych żony (zahaczać to mogło o problemy posagowe itp.). W ten sposób powstawała ta „spółka okrętowa", zwana po prostu *armatorstwem* (*Rheederei*, następnie *Reederei*). Spółka ta miała jedną tylko rzecz wspólną; był nią statek. Każdy z udziałowców spółki mógł mieć (i często miewał) także udziały w innych statkach, mógł zajmować się najzupełniej ubocznie (albo praktycznie nie zajmować się wcale) *armatorstwem*, pozostawiając troskę o żeglugę kapitanowi, a troskę o handlową stronę tej żeglugi maklerowi, dyrektorowi statku. Tak ustalona spółka, związana jedynie współwłasnością jednego statku, przetrwała w niemieckim kodeksie handlowym z 1897 r. i formalnie jest w nim do dziś uregulowana, a choć zdarza się rzadko nie można jej jednak jeszcze i dziś uznać za całkowicie wymarłą [84].

Spółka okrętowa (*armatorstwo* [85]) istniała i istnieje wówczas, gdy statek należący do kilku osób jest przez nich używany do zarobkowania, w żegludze morskiej ma wspólny rachunek. Przepisy kodeksu handlowego niemieckiego wyłączają wyraźnie przypadek, gdy statek należy do spółki handlowej lub akcyjnej. Spółka taka jest *armatorem* (*Reeder*), a nie *armatorstwem* (*Reederei*), chociaż we współczesnym języku niemieckim używa się właśnie tego ostatniego terminu, jako potocznego, nawet w nazwach przedsiębiorstw, które nie są właśnie *armatorstwem* w rozumieniu khn [86].

Wydaje się, że w tym miejscu trzeba powtórzyć trafne stwierdzenie prawnika niemieckiego B u n s e n a, „żadna z instytucji prawnych nie

---

[84] Że tak właśnie w ogólnych zarysach przebiegał proces tworzenia się nowych spółek okrętowych, o tym świadczą bardzo liczne przekazy źródłowe i wzmianki w podręcznikach z XVIII i XIX w. Por. np. Askel E. C h r i s t e n s e n, *Dutch Trade to the Baltic about 1600. Studien in the Sound Toll Register and Dutch Shipping Records*, Copenhagen 1941, s. 109 i n. Autor przytacza tu liczne przykłady współwłasności statków holenderskich w XVI w. Por. też D. Joh. Julius S u r l a n d, *Grund-Sätze des Europäischen See-Rechts*, Hannover 1750, s. 38 i n. Surland podaje, że umowę pomiędzy współwłaścicielami i kapitanem z jednej strony a budowniczym statku z drugiej zwano *Mählbrief* i w umowie tej ustalano rozmiary statku (długość, szerokość, wysokość, pojemność w łasztach) i czas, kiedy zakończy się budowę. Zlecający budowę (współwłaściciele i kapitan) zwali się *Bestedere* — z holenderskiego *besteden* — co oznacza wydawać, wyłożyć pieniądze (moglibyśmy dziś powiedzieć: inwestorzy!), a budowniczy statku zwał się przyjmującym (*Annehmere*). Podobnie pisze i K. v. K a l t e n b o r n, *Grundsätze des praktischen europäischen Seerechts besonders im Privatverkehre*, Berlin 1851, t. I, s. 83 i n. oraz s. 485.

[85] Por. przypis 74.

[86] Por. H. W ü s t e n d ö r f e r, o. c., s. 148 oraz G. S c h a p s, *Das deutsche Seerecht*, Berlin u. Leipzig 1921, wydanie II, s. 127 przyp. 2. Chodzi o § 484 i 489 khn (kodeksu handlowego niemieckiego). Por. niżej przyp. 102.

urąga bardziej kształceniu prawniczemu jak spółka okrętowa" [87]. Niewątpliwie Bunsen miał na myśli ów mieszany rzeczowoobligacyjny charakter spółki okrętowej. Wszakże z tytułu tematu, którym się zajmujemy w niniejszym opracowaniu prawnik mógł był wysnuć prawidłowy w zasadzie wniosek, że zajmować się będziemy problematyką prawa rzeczowego (własność, współwłasność), gdy tymczasem normy prawne, które przytaczaliśmy, miały w dużej części charakter obligacyjny. Nic na to nie możemy poradzić, poza prostym stwierdzeniem, że taki właśnie, mieszany charakter miała ta instytucja, która stanowi jeszcze jeden dowód partykularyzmu w rozwoju prawa morskiego.

Określmy i ustalmy cechy charakterystyczne tej swoiście pojmowanej współwłasności statku morskiego. Z mocy zwyczaju, a następnie prawa morskiego, współwłaściciele statku morskiego tworzyli spółkę okrętową. Cechą istotną był tu fakt wspólnego posiadania praw własności na statku. Jest dalej charakterystyczne, że gdy te same osoby uprawiały żeglugę dwoma statkami, stanowiącymi ich wspólną własność, to wówczas istniały d w i e spółki okrętowe, najzupełniej odrębne. Przeto przedmiotem spółki jest zawsze (i był) j e d e n statek.

Dalszą cechą charakterystyczną jest, że spółka okrętowa mogła była istnieć jeszcze p r z e d ukończeniem, a nawet rozpoczęciem budowy statku; jak widzieliśmy mogła ona powstać dla statku, którego budowę dopiero podejmowano. Ta zasada utrzymała się z niewielką zmianą również do dzisiaj w kodeksie handlowym niemieckim [88].

Współwłaściciele [89] statku posiadali w nim udziały. Wielkość udziałów n i e była w prawie morskim, obowiązującym i stosowanym na północy Europy (Bałtyku), prawnie uregulowana. W praktyce, jak wiemy, posługiwano się w XIV i następnych wiekach ułamkami o mianownikach wywodzących się z postępu geometrycznego (2, 4, 8, 16, 32), ale w okresie późniejszym udziały bywały różnych wielkości (jedna setna, tysiączna nawet [90]), a znany jest przypadek, gdy niewielki statek o około 200 t pojemności dzielił się na 5040 udziałów [91]. Zawsze jednak była to współwłasność w częściach ułamkowych (idealnych) — *condominium pro partibus indivisis*.

W przeciwieństwie do swoistego rozwoju północnoeuropejskiego, we

---

[87] G. S c h a p s, s. 129 uw. 12 do § 489, cytuje to zdanie Bunsena: *Kein Rechtsinstitut spottet mehr der juristischen Schulung als die Reederei.*

[88] § 509 khn, por. G. S c h a p s, o. c., s. 174—175.

[89] W khn, podobnie jak i w dawniejszych aktach prawnych zwą się oni: Mitreeder.

[90] Por. H. W ü s t e n d ö r f e r, o. c., s. 149.

[91] G. S c h a p s, o. c., s. 135, uw. 28 do § 489, przytacza ten przypadek za L e w i s'e m, *Das deutsche Seerecht*, II wyd. 1883/84, t. I, s. 61.

Włoszech i w Wielkiej Brytanii ilość udziałów została ustawodawczo ograniczona. Prawo morskie włoskie uznawało i uznaje obecnie podział własności w statku na 24 karaty [92]. Natomiast prawo angielskie przyjęło (bliższy praktyce bałtyckiej) podział własności w statku na 64 udziałów. Prawa własności na statku angielskim, w W. Brytanii rejestrowanym, dzielą się z mocy samej ustawy na 64 części (parts) i nie mogą dzielić się ani na większą, ani też na mniejszą ilość części. Zasadę tę ustalił Merchant Shipping Act z 1825 r. [93] i obowiązuje ona dotychczas. Oznacza ona, że do brytyjskiego rejestru okrętowego nie można wpisać więcej niż 64 osoby fizyczne lub prawne jako właścicieli jednego statku. Oczywiście, jedna osoba może być zarejestrowana jako właściciel więcej niż $^1/_{64}$ części (np. $^1/_2 = {}^{32}/_{64}$ itp.), lecz prawo angielskie zezwala na rejestrowanie nie więcej niż 5 osób, jako „współwłaścicieli" jednego udziału (to jest $^1/_{64}$) w statku, podnosząc w ten sposób w praktyce teoretycznie możliwą liczbę współwłaścicieli statku do 320. Trzeba jednak zważyć, że tylko osoby posiadające cały udział, tj. $^1/_{64}$ są współwłaścicielami (*co-owners*), podczas gdy „współwłaściciele" $^1/_{64}$ części uważani są przez prawo jako jedna osoba, posiadająca swój udział we wspólnym imieniu (*joint-owners*) [94].

W każdym razie cechą charakterystyczną współwłasności w żegludze

---

[92] Por. A. Brunetti, *Diritto Marittimo Privato Italiano*, s. 469 i 495. Podział własności statku na karaty przewidywał art. 495 włoskiego *Codice di commercio* z 1882 r., a także i w najnowszym *Codice della navigazione* z 1941 r., art. 258 ustęp 2 przewidziany jest ten podział. Podział ten zwyczajowo stosowany był dawniej i we Francji (zwłaszcza u wybrzeży śródziemnomorskich), gdzie również używano nazwy quirat na oznaczenie udziału w statku, nazywając właściciela karatu statku *quirataire*. Por. Ripert, *Precis de droit maritime*, Paris 1952, s. 113.

[93] Por. Lord Chorley and O. C. Giles, *Shipping Law*, III wydanie, London 1952, s. 4 i n. oraz Robert Temperley, *The Merchant Shipping Acts*, IV wydanie, London 1932, s. 6 i n.

[94] R. Temperley, l. c. Prawo angielskie rozróżnia dwa rodzaje współwłaścicieli (*co-owners*), pierwszą, *joint-owners*, którzy mogą posiadać statek lub udział w statku łącznie, pod jednym tytułem (we wspólnym imieniu), bez wydzielenia poszczególnych zainteresowań, oraz drugą, *part-owners*, albo współwłaściciele we właściwym znaczeniu (*co-owners*), którzy posiadają określony udział. Do rejestru angielskiego można wpisać najwyżej 64 *part-owners*, podczas gdy jako współwłaściciele (*joint-owners*) jednego udziału może być wpisanych najwyżej pięć osób. Należy tu dodać, że w oparciu o źródła normatywne prawa morskiego (tj. same teksty odpowiednich aktów prawnych) nie można z całą precyzją określić ani charakteru prawnego statku morskiego (ruchomość — nieruchomość, por. przyp. 72), ani też ścisłego pojmowania współwłasności, tzn. czy uważano ją za współwłasność w częściach ułamkowych czy też możliwe było traktowanie jej jako współwłasności łącznej (por. przyp. 5 i 6). Niewątpliwie znacznie więcej danych zdaje się przemawiać za przyjęciem, że statek morski należący do spółki okrętowej stanowi współwłasność w częściach ułamkowych.

bałtyckiej, w przeciwieństwie do brytyjskiej i włoskiej, była nieograniczona ilość współwłaścicieli jednego statku. Ograniczała ją tylko praktyka i zdrowy rozsądek.

W ślad za Wüstedörferem[95] należy tu wyjaśnić, że termin „udział", którym posługiwaliśmy się w niniejszej pracy, miał kilka znaczeń i to, jak się wydaje, od dawnych czasów. Główne jego znaczenie, ścisły sens, pod którym jest najczęściej używany, to udział we współwłasności statku, wraz ze wszystkimi przynależnościami statku; jako udział w rzeczy. Współwłaściciel np. połowy statku, posiadał udział w statku w wysokości 1/2, ale tak samo w 1/2 był on właścicielem np. łodzi statku, zapasów żywności, takielunku itp. W szerszym natomiast znaczeniu udział w statku oznacza i udział w należnościach statku, w roszczeniach od osób trzecich na rzecz statku, np. w roszczeniach z należnego frachtu za dokonany przewóz. Tak więc współwłaściciel statku w 1/2 był zarazem współwłaścicielem administrowanej przez kapitana kasy statku w 1/2, zwłaszcza, jeżeli ta gotówka, jak to widzieliśmy w przepisach, bywała wypłacana kapitanowi na cele wyprawy w odpowiednich do udziału częściach przez współwłaścicieli. Oczywiście, jeżeli spółka okrętowa posiadała własny rachunek bankowy, to i on dzielił się odpowiednio do wysokości udziałów między współwłaścicieli. W trzecim wreszcie znaczeniu udział w statku może oznaczać całokształt praw i zobowiązań udziałowcy w wewnętrznych stosunkach spółki, jak i na zewnątrz. Tak np. z tytułu pożyczki bodmeryjnej, regularnie zaciągniętej, udziałowcy odpowiadają odpowiednio do udziałów. Np. pożyczka 1000 talarów obciążała udziałowca, którego udział wynosił 1/4, w 250 talarów, trzech innych, którzy posiadali po 1/16, w wysokości po 62,5 talara, a piąty udziałowiec, posiadający 9/16, zobowiązany był wobec pożyczkodawcy w kwocie pozostałych 562,5 talarów.

Właśnie problemy odpowiedzialności cywilnej, wynikającej ze współwłasności statku morskiego, pozwoliły zbudować na tej podstawie prawnorzeczowej obligacyjny stosunek swoistej spółki[96].

Spółka okrętowa nie posiadała osobowości prawnej i nie posiada jej w kodeksie handlowym niemieckim ani w innych kodeksach (francuski) do dzisiaj. Jej charakter prawny uważany był za sporny[97]. Jeden z prawników niemieckich występował za przyznaniem — pod rządem niemieckiego prawa — charakteru osoby prawnej spółce okrętowej. Niektórzy prawnicy, pragnąc wyjaśnić niedostateczność uregulowania problemów spółki okrętowej w prawie morskim, podkreślali, że *armatorstwo* (spółka

[95] H. Wüstendörfer, o. c., s. 149.

[96] H. Wüstendörfer, o. c., s. 149; G. Schaps, o. c., s. 127 i n., (passim uwagi do § 489).

[97] G. Schaps, o. c., s. 136, uw. 33 do § 489.

okrętowa, *Reederei*) nie jest spółką, lecz tylko współwłasnością [98]. Od poglądu tego na ogół odstąpiono, przyjmując tezę, że spółka okrętowa jest stosunkiem prawnym, opartym na dwu elementach jednocześnie, a mianowicie, na stosunku spółki i stosunku współwłasności łączących jej uczestników (udziałowców) [99]. Obydwa te stosunki są wzajemnie uwarunkowane i wzajemnie od siebie uzależnione, dlatego „można mówić zarówno o związanej ze stosunkiem spółki współwłasności, jak i o uwarunkowanej przez współwłasność spółce" [100].

Niewątpliwie rację ma cytowany parokrotnie H. Wüstendörfer, kiedy w pierwszym zdaniu poświęconym spółce okrętowej uznał ją za formę organizacyjną o typowo średniowiecznym wyrazie [101]. Twierdzenie Wüstendörfera lepiej jednak charakteryzuje spółkę okrętową taką, jaką stworzył niemiecki kodeks handlowy (w § 489 i nast.) niż tą, jaka istniała historycznie w XV—XVIII w. Sądzę bowiem, że przepisy khn niedostatecznie unormowały spółkę, gorzej niż robił to wilkierz gdański z 1761 r. Na poparcie mej tezy przytoczę tylko pierwszy, zasadniczy przepis khn. Mówi on, że „spółka okrętowa istnieje, jeżeli kilka osób prowadzi w celach zarobkowych żeglugę morską na wspólny rachunek, statkiem wspólnie do nich należącym" [102]. Tymczasem wilkierz gdański, jak to widzieliśmy, przewidywał, że najpierw musi istnieć umowa (umowa spółki), mająca na celu zazwyczaj zbudowanie statku lub zakupienie go, a następnie wspólną eksploatację. Sama współwłasność statku nie stworzy spółki okrętowej. Możliwe są sytuacje, gdy statek stanowiący wspólną własność kilku osób eksploatowany jest przez jedną z nich, na podstawie dowolnej umowy ze współwłaścicielami i oczywiście nie istnieje wtedy spółka okrętowa. Zresztą i komentator khn podkreśla niezbędność umowy spółki okrętowej dla jej istnienia [103], lecz uważa, że wstępnym warunkiem zawarcia umowy jest stosunek współwłasności. Twier-

[98] Tak np. Dernburg, ...die Reederei ist „nicht Gesellschaft, sondern Miteigentum" — cyt. przez G. Schapsa, o. c., s. 136, uw. 34 do § 489.

[99] G. Schaps, o. c., s. 136, uw. 35 do § 489.

[100] Ibidem.

[101] „Partenreederei ist die seerechtliche Sonderform gesellschaftlich-kleinkapitalistischen Seeerwerbs, eine Organizationsform von typisch mittelalterlicher Prägung. H. Wüstendörfer, o. c., s. 147.

[102] A oto tekst oryginalny: Wird von mehreren Personen ein ihnen gemeinschaftlich zustehendes Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt für gemeinschaftliche Rechnung verwendet, so besteht eine Reederei" (§ 489). Urzędowy przekład polski, niezbyt zgrabny brzmi: „Spółka okrętowa istnieje wówczas, gdy okręt należący do kilku osób, użyty zostanie przez nich do zarobkowania żeglugą morską na wspólny rachunek". W drugim zdaniu tego paragrafu przewidziano, że przepisy o spółce okrętowej nie mają zastosowania do przypadków, gdy statek należy do spółki handlowej.

[103] G. Schaps, o. c., s. 128—129, uw. 8 do § 489.

dzenie to nie wydaje się przekonywające, a zwłaszcza nie wynika ono z historycznego rozwoju instytucji spółki okrętowej. Wszakże, jak to widzieliśmy w postanowieniach Konsulatu Morskiego, a także i w przepisach gdańskich, umowa o wspólną budowę statku celem późniejszej wspólnej eksploatacji tego statku była zawierana najpierw (ustnie lub pisemnie); była uważana za ważną i zobowiązującą udziałowców do świadczeń, a współwłasność statku jeszcze nie istniała, bo nie istniał statek. Ta realizacja celów gospodarczych umowy spółki była, rzecz prosta, uzależniona od istnienia statku, który musiał być współwłasnością co najmniej dwu osób. Umowa spółki okrętowej zarysowuje się nam jako umowa sui generis, oczywiście nieprzystosowana do kapitalistycznego układu stosunków społecznych i — dodajmy — dlatego silnie krytykowana np. przez Wüstendörfera. Prawo morskie XV—XX w. pozostawiało i pozostawia (przynajmniej formalnie) niezwykłą swobodę wspólnikom; umowa spółki okrętowej nie wymagała spisania, mogła być ustna. Tak więc forma umowy była dowolna; treść również sprowadzała się do jednego zdania: „wspólnie będziemy prowadzić żeglugę handlową naszym statkiem X, z tym, że osoba A posiada taki a taki udział, osoba B, inny" itd. To w zasadzie było wystarczające, reszta zasad, wytworzona przez praktykę, była równie prosta, jak np. podział zysków i strat w proporcji do udziału, prawa pierwszeństwa udziałowców do udziału kapitana. Z faktu, że spółka okrętowa wywodzi się z mieszczańskich środowisk miast nadmorskich, wynikało, że pozostała ona na uboczu, że nie dosięgły jej kapitalistyczne reformy prawa, opartego o „czystą własność prywatną, nieuwikłaną w feudalne ograniczenia", jak je określał F. Engels. Faktem jest, że spółka okrętowa nie podlega wpisaniu do rejestru spółek (rejestru handlowego), że nie posiada osobowości prawnej, że nie ma żadnych przepisów nakazujących powołanie organów spółki. Naturalnym niejako organem tej spółki był najpierw kapitan, jako udziałowiec, w którego faktycznym posiadaniu znajdowała się jedyna rzecz wspólna dla spółki, to jest statek, a następnie (wilkierz gdański) przewidziano możność powołania dyrektora, udziałowcy kierującego eksploatacją.

Podstawą spółki okrętowej była jednak (a w khn do dnia dzisiejszego jest jeszcze) współwłasność. Nie można być bowiem członkiem spółki okrętowej, jej udziałowcem, nie będąc właścicielem chociaż najmniejszego udziału, ułamka współwłasności. Rzeczowy charakter całej instytucji zarysowuje się w rozwoju historycznym bardzo silnie. Jeżeli weźmiemy pod uwagę współczesne nam rozumienie praw rzeczowych — jako praw podmiotowych bezwzględnych, dotyczących rzeczy [104] — to

[104] Por. J. Wasilkowski, *Prawo rzeczowe w zarysie*, Warszawa 1957, s. 8—9.

oczywiste się staje, że najistotniejszym momentem dla powstania działającej spółki okrętowej jest prawo własności, a więc bezwzględne prawo podmiotowe dotyczące ułamkowej części statku. Ten kto nabywa udział w statku (będącym własnością spółki okrętowej) ipso iure wchodzi w stosunek spółki okrętowej [105], natomiast niemożliwe jest uczestnictwo w spółce b e z nabycia praw własności na statku.

Przedmiotem naszego zainteresowania była współwłasność statku morskiego przede wszystkim w żegludze bałtyckiej XV—XVIII w. Rozważania nad problemami współwłasności doprowadziły nas z konieczności do studiów nad spółką okrętową, która na podłożu tej współwłasności wyrosła. Doszliśmy do wniosku, że była to szczególna forma, niezbyt rozwinięta ustawodawczo, spółki, odrębnej od spółek prawa cywilnego, a także różna od spółek prawa handlowego; wydaje się, że można spółkę okrętową nazwać spółką (dawnego) prawa morskiego, opartą na współwłasności statku.

Uwzględniliśmy w powyższych uwagach tylko niektóre, głównie bałtyckie źródła prawa morskiego i nieliczne pozabałtyckie, lecz możemy stwierdzić, że współwłasność statku jest wspólnym zjawiskiem dla pewnego etapu rozwoju społeczeństw europejskich, że istniała ona także w miastach i państwach śródziemnomorskich i atlantyckich [106]. Wydaje się, że współwłasność statku morskiego spełniła ważną rolę, ułatwiając prowadzenie żeglugi, dzięki zmniejszeniu majątkowego ryzyka wyprawy morskiej, dzięki rozłożeniu kosztów „inwestycyjnych" (budowy, nabycia statku) między kilka osób.

Na tym polega znaczenie współwłasności statku w dziejach żeglugi handlowej.

Dla prawnika natomiast niemniej ważnym momentem jest ustalenie, że ta instytucja prawa morskiego łączyła w sobie cechy, które nauka prawa cywilnego grupuje w dwu działach tego prawa, a mianowicie w prawie rzeczowym i prawie zobowiązaniowym. Wydaje się, że podział na prawo rzeczowe i obligacyjne, znany prawu rzymskiemu, obcy był społeczeństwom mieszczańskim epoki feudalnej. Tworzyli oni instytucje praktyczne, potrzebne w ich codziennej działalności i taką była współwłasność statku (instytucja rzeczowa), związana nieodłącznie ze spółką

[105] G. S c h a p s, o. c., s. 129, uw. 11 do § 489. Por. także bardzo interesujący tekst aktu własności przytoczony przez W ü s t e n d ö r f e r a, o. c., s. 153, w którym dyrektor statku (*Korrespondentreeder*) stwierdza, że otrzymał od współwłaściciela X wpłatę wynoszącą 1/100 części statku parowego rybackiego i w którym dyrektor ten oświadcza, iż uznaje pana X właścicielem-armatorem (*Reeder*) parowca rybackiego „Fortuna".

[106] Por. przegląd ustawodawstwa w tej mierze w pracy A. B r u n e t t i e g o, o. c., s. 462, przyp. 1 i n. (kraje skandynawskie: Dania, Szwecja, Norwegia; także Hiszpania, kodyfikacje miast włoskich itp.).

okrętową (instytucją obligacyjną). W studiach nad przeszłością prawa morskiego bardzo silnie zarysowuje się ta jedność norm prawnych mających praktyczne cele na oku i z trudem poddających się jakiejkolwiek systematyzacji wywodzącej się z prawa rzymskiego. Co więcej, gdy nastąpiła częściowa recepcja prawa rzymskiego w Europie, to nie zdołała ona dosięgnąć morskich części kodeksów handlowych; instytucja współwłasności statku i związanej z nią spółki znalazła się i we francuskiej II księdze Code de Commerce i w V księdze Powszechnego Niemieckiego Kodeksu Handlowego, a nawet w IV księdze khn z 1897 r. Współwłasność jednej rzeczy jest, zdaniem współczesnego prawnika francuskiego, stanem czasowym; nikt nie jest obowiązany pozostawać w stanie współwłasności i każdy z współwłaścicieli może domagać się podziału rzeczy; natomiast współwłasność statku była (dziś zdarza się rzadko) stanem trwałym [107], a wolą właściciela była wola większości udziałów.

Współwłasność statku wywołała powstanie norm niezbędnych dla uregulowania wielu jej problemów; dotyczyły one — z zakresu zobowiązaniowego — wzajemnych stosunków udziałowców do siebie i do swego quasi organu (także udziałowca), kapitana, stosunku całej spółki okrętowej do zobowiązań wynikłych z eksploatacji statku, a więc zobowiązań wobec osób trzecich. Następnie dotyczyły one praw własności, ich nabycia i utraty oraz obciążania prawami rzeczowymi ograniczonymi, jak np. zastawem ustanawianym na udziale w statku, bodmerią, która była także umownie ustanowionym zastawem na jednym lub kilku, albo nawet wszystkich udziałach. Była to jednak szczególna forma zastawu bez przeniesienia posiadania rzeczy zastawionej, przez co zbliżała się do hipoteki. Wreszcie niezbędne były także i normy procesowe związane z legitymacją bierną i czynną spółki, z ewentualnym postępowaniem egzekucyjnym, z aresztem statku. Pełne zrozumienie współwłasności statku i spółki okrętowej możliwe jest tylko przy pełnej znajomości prawa morskiego, jego historycznych przemian. Jest to instytucja prawna, wyrosła na określonym podłożu społeczno-gospodarczym swojej epoki, przedkapitalistycznej, uwarunkowana pojęciami tej epoki, rozwijająca się w tych czasach, gdy nie stosowano jeszcze ubezpieczeń morskich, gdy nie ubezpieczano statku, a także, gdy nie tworzono spółek w rodzaju kapitalistycznej spółki akcyjnej, spółki z ograniczoną odpowiedzialnością itp.

Uwzględniając warunki okresu powstania, rozwoju i istnienia współwłasności statków i spółki okrętowej, możemy całkiem dobrze zrozumieć, że instytucja ta była w swoim czasie odpowiednia, wygodna i dlatego rozpowszechniona, dobrze odpowiadająca podłożu na jakim wyrosła.

Współwłasność statku i związana z nią spółka okrętowa była instytucją

---

[107] Tak G. Ripert, *Precis de Droit Maritime*, s. 113.

specyficzną dla feudalnej formacji społeczno-gospodarczej. Analiza przekazów źródłowych prowadzi nas do wniosku, że współwłasność statku istniała wprawdzie i w czasach rzymskich i w średniowieczu i w epoce kapitalistycznej, lecz forma i treść tej współwłasności ulegała przecież swoistym przemianom. Współwłasność, oparta na spółce okrętowej (*Reederei*), jest charakterystyczna dla prawa epoki feudalnej i wraz z rozwojem tej formacji przeżywa swój wzrost, a w miarę jej schyłku swój upadek. W okresie, który był przedmiotem naszego zainteresowania, zastaliśmy już spółkę okrętową i współwłasność statku, jako instytucję w pewnym sensie młodą i dominującą w mieszczańskiej żegludze handlowej. Taka forma prowadzenia żeglugi handlowej była dominująca; natomiast w miarę upływu lat i stuleci — pomimo dużego konserwatyzmu panującego w handlu morskim — spółka okrętowa i związana z nią współwłasność staje się anachronizmem. Dostrzegamy jej upadek przede wszystkim w zmniejszającej się liczbie wspólników, w ilościowo większej liczbie statków należących do jednej tylko osoby bądź do spółek mających kapitalistyczny już charakter. Nie można jednak zaprzeczyć, że trwałość tej instytucji jest zastanawiająca, lecz łatwo da się ją wytłumaczyć wspomnianym już konserwatyzmem panującym w tradycyjnych formach handlu morskiego, pozostającego aż niemal do naszych czasów pod przemożnym wpływem panujących obaw przed niebezpieczeństwami morskimi. Kapitalizm przyniósł ze sobą zmierzch spółki okrętowej i związanej z nią formy współwłasności statku morskiego. Dla prawnika epoki kapitalizmu, dla prawnika, dla którego wzorem było prawo rzymskie instytucja ta „urąga kształceniu prawniczemu", bo nie można jej w pełni podporządkować ani prawu rzeczowemu, ani zobowiązaniom. Niekonsekwencje praktyczne spółki okrętowej, których wiele wykazano np. w pracach G. Schapsa i H. Wüstendörfera, nie utrudniały funkcjonowania współwłasności i spółki w ciągu kilku wieków. Była to bowiem spółka prawa morskiego i własność statku morskiego, swoista, odrębna, partykularna instytucja znana niemniej swoistemu, odrębnemu i partykularnemu prawu, które — nawet w nagłówkach swoich zbiorów — kierowało się do właścicieli statków, do kupców, do kapitanów i marynarzy, a nie miało nigdy charakteru powszechnego, lecz przed którym prawo powszechne, ziemskie musiało ustępować, zawsze wtedy, gdy chodziło o sprawy morskie regulowane od *niepamiętnych czasów, dobrymi zwyczajami morskimi.*

Z pełnym przekonaniem można powiedzieć, że współwłasność statku mogła była istnieć tylko wtedy, gdy w środowiskach żeglugowych obowiązywały te, w subiektywnym i obiektywnym rozumieniu, *dobre zwyczaje morskie.*

Stanisław Matysik (Sopot)

LA COPROPRIÉTÉ DES NAVIRES DANS LA NAVIGATION BALTIQUE DU XIVe AU XVIIIe S.

Résumé

La copropriété des navires maritimes fut un phénomène rencontré souvent dans la navigation maritime commerciale: ses traces — sous la forme de règles juridiques — se laissent observer dans les recueils de droit, originaires du XIe s. et des siècles suivants. Le présent ouvrage traite tout d'abord des règles relatives à la copropriété des navires, provenant du bassin de la Méditerranée et, en particulier, des règles que contient le Consolat del Mar. Cette partie de l'ouvrage constitue l'introduction à son sujet principal et permet certaines comparaisons entre les formes de copropriété qui existaient au sud de l'Europe, et celles qui se sont formées dans la partie septentrionale de l'Europe, c'est-à-dire sur les côtes de la Mer du Nord et de la Baltique.

Dans la navigation baltique du XIVe s. et des siècles suivants la copropriété du vaisseau maritime avait lieu fort souvent. En ce qui concerne les parts (les quirats) dans la propriété des vaisseaux, celles-ci s'exprimaient par des fractions, avec une prédilection spéciale pour les fractions, avec un dénominatif émanant de la progression géométrique (c'est-à-dire $^1/_2$, $^1/_4$, $^1/_8$, $^1/_{16}$, $^1/_{32}$ et, plus rarement $^1/_{64}$). Des nombreux exemples puisés dans les sources prouvent que le nombre de copropriétaires des vaisseaux variait et leurs quote-parts dans la propriété du vaisseau n'étaient d'habitude pas égales.

Après avoir présenté les règles du droit maritime de Gdańsk, relatives à la copropriété des navires dans leur développement historique (et sur le fond de la législation hanséatique), l'auteur passe à l'analyse au point de vue social et juridique de cette forme particulière de la copropriété du navire, qui dans la navigation nordeuropéenne se cristallisait tout au moins à partir du XIVe s.; cette forme persista pendant plusieurs siècles suivants (au XVIIIe s. elle battait encore son plein) et ne commença à disparaître qu'au XIXe s. Dans des formes périmées elle survécut jusqu'à nos jours dans plusieurs villages de pêcheurs sur le littoral polonais.

La copropriété du navire maritime résultait sans doute dans ses origines d'une importante diminution du risque de la perte du capital, qui devait être investi dans le navire avant que celui-ci commençat à apporter des revenus aux armateurs copropriétaires. Souvent l'initiateur de la construction du navire, devant constituer l'objet de la copropriété, était le futur capitaine du navire. La „société maritime", ainsi appelée créée de son initiative, fut connue sous le nom de „société d'armateurs" (Rhederei) et ne possédait en commun qu'une seule chose, c'est-à-dire le navire. Chaque sociétaire pouvait avoir, et avait souvent, des parts dans d'autres navires, dont les sociétés-propriétaires se composaient de personnes différentes. D'habitude la plupart des sociétaires ne s'occupaient guère du métier d'armateur, en laissant le souci de l'exploitation du navire au capitaine copropriétaire et parfois aussi au courtier qui, lui aussi, était un des copropriétaires.

L'auteur cite l'opinion d'un des juristes qu'„aucune des institutions juridiques ne contredit pas plus l'éducation juridique que la société maritime"; cette phrase semble indiquer le mieux le caractère mixte de cette organisation relevant du domaine du droit réel et du droit des obligations. Le rapport réciproque des socié-

taires (ainsi que leur rapport vis-à-vis du capitaine) portait le caractère d'obligation, tandis que la base principale de la société résidait dans la copropriété du navire, c'est-à-dire le rapport essentiellement réel; l'objet commun de la société fut uniquement et exclusivement un seul navire. Le trait caractéristique de la société maritime fut ceci, que ni le nombre, ni la grandeur des parts singulières n'étaient pas réglés par le droit maritime. Cependant, à peu d'exemples près, la société se composait de plusieurs personnes au plus, avec des parts non inférieures à 1/32 ou 1/64. Contrairement à ce système nord-européen on peut distinguer dans les systèmes méditerranéen, et puis anglais la tendance à limiter le nombre de parts (24 quiráts, en Grande Bretagne: 64 parts).

Le caractère juridique de la société maritime fut contestable; la société ne possédait pas de personnalité juridique (elle ne la possède pas jusqu'à nos jours dans ces codes du droit maritime ou elle s'est conservée). Il ne manquait pas d'opinions prétendant que la société maritime, ainsi appelée, n'était point une société, mais tout simplement une copropriété, réglée d'une façon particulière. On abandonna cependant cette opinion en admettant, que le statut juridique de la société était composé de deux éléments, c'est-à-dire du rapport de la société et du rapport de la copropriété unissant ses partenaires; ces deux rapports se conditionnent mutuellement et c'est pourquoi" on peut parler de méme de copropriété liée au rapport de société, que de société conditionnée par la copropriété".

En conséquence l'auteur est amené à la conclusion que la société maritime, ou plutôt la copropriété du navire en Europe du nord, fut une institution juridique de droit maritime, émanant de la base sociale et économique déterminée de son époque, c'est à dire de l'époque pré-capitaliste. Il est caractéristique que cette société existait déjà et se développait à l'époque, où les assurances maritimes n'étaient pas encore appliquées sur une vaste échelle (ou pas du tout), où les formes capitalistes des sociétés, telles que la société anonyme et la société à *responsabilité limitée*, n'étaient pas encore connues. Les inconséquences (telles p. ex. que le caractère réel et obligatoire) de cette institution du droit maritime n'entravaient en rien son activité. La copropriété du navire maritime fut donc — de même que la société maritime qui lui était inséparable — une institution du droit maritime de l'époque pré-capitaliste, correspondant aux relations économiques existant à l'époque, compréhensible pour les contemporains et réglée en plus sans nul doute par les „bonnes coutumes de la mer", auxquels se réfèrent très souvent les normes du droit maritime de ce temps.