

STANISŁAW MATYSIK (Gdańsk)

Wspólne źródła prawa morskiego stosowanego na Bałtyku w przeszłości

I

Prawo morskie reguluje morską żeglugę handlową; morską — wobec czego omawiając dawne zbiory prawa morskiego niezbędne jest geograficzne spojrzenie na basen tego morza, na którym prawo to stosowano; handlową — a przeto odnoszącą się do obrotu towarowego, którego przedmiotem są towary przewożone w określonych relacjach.

Bałtyk posiada kilka cech szczególnych, odróżniających go od Morza Śródziemnego, Czarnego czy Północnego, a tym bardziej od najbliższego z oceanów — Atlantyku. Oczywiście w niniejszym szkicu interesują nas jedynie te cechy, które wywierają wpływ na sam sposób prowadzenia żeglugi a pośrednio i na prawo morskie. Jakież to cechy? Bałtyk pozbawiony jest — praktycznie biorąc — pływów, które wyciskając swe piętno na rytmie pracy portów oceanicznych pozostawiły ślady w niektórych przepisach dawnego prawa morskiego. Wiele portów bałtyckich, szczególnie położonych na południowych wybrzeżach, było płytkich i ulegało stałemu zamulaniu, spłycaaniu, z czym od stuleci musiały walczyć miasta portowe. Urządzenia do pogłębiania torów wodnych zostały w dostatecznym stopniu udoskonalone dopiero w ciągu ostatnich stu lat, w związku z czym większe, w pełni załadowane statki nie były w stanie w XVI—XVIII w. wejść do niektórych zbyt płytkich portów i musiały dokonywać przynajmniej częściowego przeładunku na redzie przy pomocy lichtug, które np. w Gdańsku nazywano bordynami. Przeładunek tego rodzaju wymagał prawnego uregulowania, podobnie jak i ochrona głębi portów wymagała odpowiednich przepisów. Bałtyk wreszcie zamarza w zimie niemal corocznie w swej północnej części, a co kilkanaście lat zlodzenie obejmuje nawet i niektóre południowe porty bałtyckie. Okres zlodzenia jak również i okresy corocznych burz jesiennych i zimowych niewątpliwie wpłynęły na powstanie i ustalenie się zwyczajowego bądź nawet

ustawowego nakazu przerywania żeglugi handlowej w okresie jesienno-zimowym.

Ale nie wszystkie te cechy występują wyłącznie na Bałtyku; tak np. porty prowincji niderlandzkich, porty Flandrii miały podobne problemy z utrzymywaniem należytej głębi i — rzadziej co prawda — z lodami utrudniającymi żegluge.

Znane powszechnie są prawdy, że żegluga łączy i zbliża, przede wszystkim porty i miasta portowe pozostające w stałych kontaktach handlowych, oraz że przewozy towarów łączą porty wywozu określonego rodzaju ładunku z portami przeznaczenia. Począwszy od XIII i XIV w. coraz więcej mamy informacji o towarach przewożonych na Bałtyku. Wiemy, że na statkach ówczesnych wożono sukna i sól, oliwę, piwo i wino, śledzie i żelazo, a także — w ogromnych na owe czasy ilościach, coraz większych w następnych stuleciach — płody rolnictwa i hodowli żywnych i bogatych ziem wschodnioeuropejskich, jak zboże, drzewo, len, воск, dziegieć, skóry. Od XIII w. w bałtyckim handlu morskim zarysowuje się pewna specjalizacja towarowa: „Gdańsk eksportował głównie zboże, Ryga — konopie i masło, Rewel — воск i len, Wisby — smołę i potasz, Szczecin — ryby, Rostoka — jęczmień i zapewne piwo; Lubeka była centrum importu i eksportu”¹. Z krajów skandynawskich — „Gdańsk najsilniej związany był ze Szwecją za pośrednictwem Sztokholmu i całego szeregu innych miast portowych”², a obrót z tymi krajami obejmował w imporcie ryby, futra, żelazo, w eksporcie zboże itp. Towary pochodzące z basenu Morza Śródziemnego, ze wschodnich i południowych jego wybrzeży (korzenie, migdały, pachnidła itp.), wprowadzane były sporadycznie przedmiotem przewozów morskich po Bałtyku już w XIV w., to jednak obrót tymi drogimi towarami nie miał charakteru masowego. Duża część typowych dla handlu bałtyckiego towarów nadawała się do przewozu w beczkach, jak np. śledzie, piwo, wino, sól, toteż o tej jednostce opakowania, beczce, wspominają niekiedy przepisy prawa morskiego. Sól, zboże i drzewo są to niejako z natury towary masowe, którymi załadowywano całe statki, a w konsekwencji zawierano umowy o przewóz całostatkowych ładunków (czarterpartie). Ojczyzną dokumentu przeznaczonego dla przewozów drobnicy — konosamentu — stał się basen śródziemnomorski, gdzie przewozy niewielkich partii cennego ładunku zdarzały się częściej niż na Bałtyku. Natomiast jeden z podstawowych towarów bałtyckiego handlu w okresie wielu stuleci — zboże — wymagał szczególnej pieczy w czasie trwania przewozu morzem, w formie przesypania go w celu chłodzenia, uchronienia przed zepsuciem i zagraniem.

¹ K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku*, Gdańsk 1947, s. 77.

² J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, Poznań 1947, t. I, s. 93.

Jak to potwierdzają znane przekazy źródłowe, żegluga bałtycka w dużym stopniu nie ograniczała się do łączenia jedynie portów położonych nad tym morzem, w przeciwieństwie do żeglugi śródziemnomorskiej, która przez długie wieki zamykała się w swego rodzaju enklawie³. Handel bałtycki w XIII, XIV i następnych stuleciach szedł regularnie z portów naszego morza do portów Morza Północnego; statki pływały z Gdańska, Szczecina czy Lubeki i Rostoki do dalekiego Bergen w Norwegii, a przede wszystkim liczne statki kursowały na trasach pomiędzy portami bałtyckimi a portami Flandrii: Damme, Brugią, Staveren i Amsterdamem. Oczywiście nie można negować istnienia żeglugi prowadzonej wyłącznie pomiędzy portami bałtyckimi, jak Gdańskiem—Sztokholmem, Gdańskiem—Lubeką, Wisby i innymi, lecz równolegle z tą żeglugą rozwijała się żegluga wychodząca poza Sund.

To powiązanie portów bałtyckich z portami Morza Północnego i te krzyżujące się kierunki handlu morskiego, z zachodu na wschód i z północy na południe, istniały od XIII—XIV w., stwarzając pewne przesłanki dla powstania i rozwoju prawa morskiego wspólnego dla całej żeglugi północnoeuropejskiej z niektórymi specyficznymi cechami bałtyckimi.

Te wstępne, ogólne stwierdzenia, wielokrotnie powtarzane w literaturze historycznej⁴, mają tutaj jedynie na celu wskazanie na owe gospodarcze i geograficzne przesłanki, które legły u podstaw wspólnych źródeł prawa morskiego stosowanego na Bałtyku.

II

Nieliczne przepisy z zakresu żeglugi morskiej, zawarte w statutach portowych miast bałtyckich XII—XV w., nie stały się źródłem dla wspólnego prawa morskiego Bałtyku. Dotyczyły one zresztą głównie zagadnień portowych, porządkowych, jak np. sposobu przeładunku statków, zakazu wyrzucania balastu do wody w porcie, budowy statków itp.⁵. To samo można powiedzieć o równie nielicznych i raczej nieporadnych — przynajmniej do końca XIV w. — postanowieniach hanzeatyckich zjazdów miast,

³ Wyjście poza Morze Śródziemne, poza tzw. Słupy Herkulesa w starożytności należało do wyjątkowych. Były to na pewno przypadki sporadyczne, nie mające handlowego znaczenia i nie doprowadziły one do żadnych regularnych kontaktów z portami innych mórz. We wczesnej epoce feudalnej wyprawy kupieckie z miast śródziemnomorskich na wybrzeża Atlantyku były również rzadkie. Znamy np. jeden z pierwszych przypadków takiej wyprawy statku genueńskiego w 1232 r.; galery weneckie, zwane później flandryjskimi, wyruszyły w pierwszą podróż przez Gibraltár do Flandrii dopiero w 1314 r. — Zob. S. Matysiak, *Prawo nadbrzeżne*, Toruń 1950, s. 189 i tam podaną literaturę.

⁴ Por. St. Inglot, *Historia społeczna i gospodarcza średniowiecza*, Wrocław 1949, s. 188—190; J. Rutkowski, *Historia gospodarcza Polski*, t. I, s. 84, 91—93.

⁵ Por. S. Matysiak, *Prawo morskie Gdańska*, Warszawa 1958, s. 31, 100—148.

zawartych w tzw. recesach z XIV w., a także i częściowo z XV w. Dopiero na początku XV stulecia spotykamy się ze zbiorem prawa morskiego, któremu można nadać z pełnym uzasadnieniem nazwę pierwszego w s p ó ł n e g o źródła prawa morskiego, stosowanego na Bałtyku.

Kompilacja ta znana jest pod nazwą „prawa wodnego z Domme” lub też tylko „prawa wodnego” — w oryginałach najczęściej *Waterrecht* lub *Waterrecht ten Damme*. Pochodzące z XV i następnych stuleci rękopiśmienne odpisy tego zbioru prawa morskiego zachowały się w archiwach starych miast portowych Bałtyku, jak np. w Gdańsku, Wisby, Lubece, Kopenhadze, Gryfii (Greifswald), Królewcu, Stralsundzie, Emden, a także w portach Morza Północnego, jak Hamburg, Brugia, Staveren, Amsterdam, Dordrecht, Hoorn, Enchuysen; co więcej, rękopisy takie znajdowały się bądź znajdują jeszcze i w miastach położonych z dala od wybrzeży morskich i w małych, zapomnianych dziś portach, jak np. w Kolonii, Aurich, Wrocławiu, Bronen (Briele). W sumie — bez przeprowadzenia szczegółowych badań, które na pewno doprowadziłyby do odkrycia jeszcze wielu zapomnianych rękopisów — w co najmniej 20 miastach Europy, wzdłuż i w głąb jej północnych wybrzeży był lub jest dziś jeszcze choćby jeden odpis „prawa wodnego”. Należy tu dodać, że w wielu, zwłaszcza większych miastach było tych odpisów znaczenie więcej; przykładem może być Gdańsk, w którym znajdowało się niegdyś co najmniej 10 rękopiśmiennych odpisów *Waterrechtu*, a do chwili obecnej zachowało się ich jeszcze osiem. Oczywiście rękopisy te nie powstały w jakimś jednym roku czy nawet dziesięcioleciu; mnożyły się one z wolna w ciągu XV, XVI i XVII stulecia, chociaż od początków XVI w. pewną konkurencją stały się dla nich drukowane wydania „prawa wodnego”, o czym wspomnimy za chwilę.

Geneza tego sławnego i jak widać rozpowszechnionego zbioru prawa morskiego nie jest całkowicie bezsporna⁶; przekroczyliśmy ramy niniejszych uwag, gdybyśmy pragnęli przedstawiać kilka wysuwanych hipotez. Najbardziej prawdopodobna pochodzi od Wagnera⁷ i za jej przyjęciem przemawia sporo pośrednich dowodów. Oto na zjeździe miast hanzeatyckich, odbywającym się w Lubece, wystąpili w dniu 15 V 1407 r. przedstawiciele kupiectwa morskiego z propozycją ułożenia ordynacji dla uregulowania przede wszystkim roszczeń majątkowych, związanych z ówczesną

⁶ Najbardziej przekonująco przedstawił genezę *Waterrecht* R. Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Leipzig 1884, t. I, s. 68—69, na którego ustalenia oparł się również E. Daenell, *Die Blütezeit der deutschen Hanse*, Berlin 1906, t. II, s. 335—337. Ustalenia Wagnera co do daty i miejsca powstania ordynacji kwestionuje jednak A. Teltling, *Die altniederländischen Seerechte*, Haag 1907, s. XIII (przypis).

⁷ *Handbuch des Seerechts*, t. I, s. 68—69.

prymitywną formą awarii wspólnej czyli z roszczeniami wynikłymi w konsekwencji wyrzucenia części przewożonych na statku towarów do morza, dokonanego w celu ratowania statku i pozostałego ładunku z niebezpieczeństwa morskiego. Jeszcze w ciągu tego samego roku, przypuszczalnie w Staveren lub w Amsterdamie⁸, zredagowano tę ordynację, zapewne przy współudziale kupców i kapitanów statków z hanzeatyckiego kantoru, mającego swą siedzibę w Brugii, we Flandrii. Ordynacja zawiera w swej najstarszej wersji gdańskiej 28 artykułów, lecz w nie znanych bliżej okolicznościach, być może już w toku redagowania projektu ordynacji przy współudziale brugijczyków, dołączono do ordynacji tekst 24 najstarszych artykułów, tzw. zwojów z Oléron (*Rôles d'Oléron*), które w tym czasie przejęte były we Flandrii z zachodnich wybrzeży francuskich i w wersji flamandzkiej nosiły nazwę orzeczeń z Damme (*Vonnesse van Damme*). Jak wskazuje nazwa ordynacji, był to pierwotnie tylko projekt, który może był aprobowany w lecie 1407 r., a może też nigdy nie doczekał się formalnej aprobaty zjazdu Hanzy. W każdym razie w lecie 1407 r. delegaci miast hanzeatyckich przebywali w Niderlandach i mogli byli udzielić tego rodzaju aprobaty projektowi nowego prawa morskiego.

Waterrecht powstał przeto z dwu odrębnych zbiorów prawa morskiego: 1) ze zwojów oleronskich, które według utrzymującego się w nauce poglądu pochodzą z XII lub XIII w. i powstały u francuskich wybrzeży Atlantyku, jako zbiór prawa morskiego, regulujący głównie przewozy wina oraz 2) z tzw. ordynacji powstałej zapewne w 1407 r. Nieznani pozostają — i zapewne pozostaną na zawsze — twórcy, autorzy czy redaktorzy obu części tych sławnych pomników prawa morskiego. Równie nieznane są bliżej okoliczności w jakich doszło do zredagowania zarówno zwojów Oleronskich jak i samej ordynacji.

Waterrecht, złożony z dwu wspomnianych części, występuje w licznych rękopisach, w dwu redakcjach: tzw. redakcja kantoru w Brugii posiada na pierwszym miejscu ordynację, a na drugim *Vonnesse*, podczas gdy tzw. redakcja „projektu” ma na pierwszym miejscu *Vonnesse* a na drugim ordynację. Wszystkie zachowane w Gdańsku rękopisy należą do redakcji „projektu”, która, być może, jest wcześniejsza o bardzo krótki okres — kilku miesięcy? — od redakcji kantoru brugijskiego.

Rękopiśmienne odpisy *Waterrechtu* w niedługim czasie dotarły do portowych miast bałtyckich. Bardzo wiele przemawia za tym, że np. najstarszy z zachowanych w Gdańsku rękopisów przywieziony został do naszego miasta już w tym samym roku 1407⁹. Z całą pewnością w tym

⁸ W a g n e r utrzymuje, że w Amsterdamie, lecz T e l t i n g wysuwa przekonujące argumenty za przyjęciem Staveren.

⁹ Ordynacja została zarejestrowana w księdze przywilejów Amsterdamu przypuszczalnie w 1413 r. (A. T e l t i n g, o. c., s. IX). Co się tyczy gdańskich rękopisów

samym czasie, około 1407 r., pierwsze podobne odpisy *Waterrechtu* znalazły się w Lubece, Wisby i innych miastach.

Te odpisy *Waterrechtu* uzupełniono następnie przez dopisanie do nich przepisów z zakresu prawa morskiego pochodzących z innego źródła. Tak np. do późniejszych odpisów *Waterrechtu*, zachowanych w gdańskich zbiorach, dopisano najpierw pięć, a następnie w XVI w. sześć dalszych artykułów, wziętych z prawa lubeckiego. Jednocześnie jednak w tych XVI-wiecznych, a potem w XVII-wiecznych odpisach *Waterrechtu* często opuszczano niektóre przepisy bądź to z części pierwszej (*Vonnesse*), bądź też z drugiej (ordynacja), lub niektóre przepisy pochodzące z prawa lubeckiego. Te opuszczenia mają swoje uzasadnienie i zmierzały niewątpliwie do usunięcia pewnych rozbieżności i niekonsekwencji w całości zbioru, który, jako powstały z tych różnych części, wykazał wewnętrzne sprzeczności, powtórzenia i niejasności.

W roku 1505, w Kopenhadze, jeden z rękopisów *Waterrechtu*, złożony z trzech wspomnianych wyżej części (*Vonnesse*, ordynacja oraz tym razem 14 artykułów prawa lubeckiego morskiego) został ogłoszony drukiem przez Gotfryda von Gemen. Przypuszcza się, że rękopis ten był sprowadzony do Kopenhagi z miasta Wisby, a może nawet był on stosowany w tym ostatnim mieście, w jego sądzie morskim. W każdym razie Gemen nazwał zbiór w swej editio princeps prawem gotlandzkim (*Gotlansche Waterrecht*) i dodał, że prawo to ustanowiono w Wisby („geordineret unde ghemaket — — to Wisby — —”). I w ten sposób utrwaliła się — niezupełnie zasłużona — sława miasta Wisby jako kolebki rzekomo bardzo dawnego, rodzimego, a na pewno bardzo sławnego prawa morskiego.

Lecz sława miasta Wisby, jako przechowawcy, jeżeli już nie twórcy dobrego prawa morskiego, sięga co najmniej roku 1447; w tym bowiem roku rada miasta Gdańska zwróciła się listownie do rady miasta Wisby z prośbą o nadesłanie odpisu prawa morskiego stosowanego w Wisby. List Gdańska wspominał, że na uprzednim zjeździe miast hanzeatyckich burmistrz Gdańska pertraktował w tej sprawie z delegatami Wisby i otrzymał obietnicę ich pomocy w swoich staraniach. Rada Gdańska, w swoim liście

Waterrecht, ustaleń dotyczących ich języka i czasu z którego pochodzą, opieram się całkowicie na wynikach długoletnich prac B. Janika, częściowo opublikowanych; B. Janik, *Przegląd zagadnień historii prawa morskiego w polskiej literaturze naukowej 1939—1953*, Rocznik Gdański, 1954, t. XIII, s.215—216 oraz na znanej mi i udostępnionej w maszynopisie obszernej pracy pt. *Najstarszy tekst prawa morskiego w Gdańsku*, opracował i na język polski przełożył B. Janik. Praca ta, przeznaczona do druku, zawiera przekład najstarszego z zachowanych w Gdańsku rękopisów *Waterrecht* oraz oryginalne teksty trzech dalszych grup rękopisów, bardzo interesujące uwagi porównawcze, językowe itp. B. Janik datuje gdańską grupę rękopisów *Waterrecht* następująco: I — 1407 r.; II — 1429 r.; III — 1522r. i IV — 1611 r.

do Wisby, obiecywała pokryć koszty sporządzenia odpisu, zobowiązywała się do zachowania prawa w tajemnicy i stosowania go jedynie dla dobra kupców morskich¹⁰. W liście tym istotna jest informacja, że Gdańsk posiadał już wtedy jeden odpis prawa wodnego, lecz jaśniejszy jakoby (clarliker) miał być właśnie ów rękopis z Wisby. Tak więc sława Wisby istniała na pewno co najmniej na krótko przed rokiem 1447. Nie sądzę, aby język znajdującego się w Gdańsku rękopisu — który współczesna nauka określa jako „średnioniderlandzki o silnym zabarwieniu flamandzkimi właściwościami dialektycznymi”¹¹ — budził wątpliwości u rajców Gdańska; zapewne była to nie dość jasna treść prawa przepisów *Waterrechtu*, a może jedynie surowość jednego z jego przepisów¹².

Jednym z pierwszych druków jakie w ogóle ukazały się w Gdańsku było właśnie interesujące nas prawo wodne — *Waterrecht*. Gdańskie wydanie tego zbioru pochodzi już z roku 1538, czyli z roku założenia najstarszej, pierwszej powstałej w Gdańsku, drukarni Franciszka Rodego. I w tytule tego gdańskiego wydania podkreślono, że jest to prawo gotlandzkie, że ustanowiono go niegdyś z Wisby¹³. Najwidoczniej istniała potrzeba, istniało to, co dziś nazywamy zamówieniem społecznym na tekst prawa morskiego, skoro pierwszy drukarz gdański zdecydował się w pierwszym roku istnienia swej oficyny drukarskiej oddać pod prasę tekst prawa morskiego. Lecz jak dziwne są losy rękopisów i książek; oto dziś w Archiwum Wojewódzkim Gdańskim i Bibliotece Gdańskiej Polskiej Akademii Nauk wciąż jeszcze spoczywa osiem odpisów *Waterrechtu*, lecz nie ma ani jednego egzemplarza gdańskiego wydania drukiem tego prawa (jest jedynie fotokopia stron tytułowych i odpis ... maszynowy).

Trudno byłoby — bez przeprowadzania szczegółowych badań — podać ilość wydań *Waterrechtu* w XVI—XVIII w.: wiemy na pewno o co najmniej ośmiokrotnym przedruku tego starego zbioru¹⁴. W XIX i XX stu-

¹⁰ Tekst listu przytacza Th. Hirsch, *Danzigs Handels und Gewerbegeschichte*, Leipzig 1858, s. 79.

¹¹ B. Janik, *Przegląd zagadnień historii prawa morskiego*, s. 215.

¹² Por. list Gdańska skierowany w połowie XV w. do rad innych miast z zapytaniem czy rzeczywiście za ucieczkę ze statku należy karać marynarza szubienicą, co przewidywał art. 28 ordynacji. *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, t. VIII, nr 752.

¹³ Tytuł gdańskiego wydania *Waterrechtu* brzmi: *Dyt ys dat hōgeste unde ōldeste Waterrecht (dat de gemene Kopman und Schippers geordinert unde gemaket hebben tho Wistby) dat sick ein yder (de thor Sewert vorkeret) hyr na richten mach.*

¹⁴ To znaczy: wiemy o wydaniu kopenhaskim z 1505 r., gdańskim z 1538 r., następnie w zbiorze pt.: *t'Boeck der Zee-Rechten, inhoudende Dat hooghste ende oudste Godtlantsche Water recht, dat de gemeene Koopliden ende Schippers ge-*

leciu *Waterrecht* poczał żywo interesować historyków i historyków prawa. Pojawiły się krytyczne wydania jego rękopisów, już nie dla celów praktycznych, lecz dla celów naukowych. Wiadomo nam o trzynastu wydawcach poszczególnych rękopisów bądź grup rękopisów *Waterrechtu*¹⁵; wydali oni drukiem różne zachowane wersje naszego pomnika prawa, niejednokrotnie porównując kilka lub nawet dziesięć rękopisów.

Utrwalony w nauce jest pogląd, że *Waterrecht* stanowi jedno z pierwszych wspólnych źródeł prawa morskiego, stosowanego na Bałtyku, a także niewątpliwie i w portach Morza Północnego. W traktacie zawartym pomiędzy królem Polski Zygmuntem Starym a Albrechtem Pruskim z 1525 r., art. 25 odsyła w sprawach mienia rozbitków do bliżej nieokreślonego, z dawna zaprowadzonego zwyczaju, znanego w Zelandii, Holandii i Brabancji. Jak to wykazano w nauce polskiej (K. Koranyi)¹⁶ pod tym z dawna zaprowadzonym zwyczajem rozumieć należy właśnie *Water-*

ordineert ende gemaecht hebben tot Wisbuy... Zbiór ten wydano w 1646 r. w Harlingen a potem w Amsterdamie w latach: 1678, 1693 i 1698. Następnie *Waterrecht* został uwzględniony w *Compendium iuris maritimi* oder *Kurzer Auszug des See-Rechts. Aus denen Wisbyschen, Dänischen, Hansischen, Lübschen, Hamburgischen und anderen See- und Wasserrechten* geordnet von J. R. E., Anno 1698 (Lubeka); *Waterrecht* przedrukował też w swej pracy A. Verwer, *Nederlants See-Rechten*, Amsterdam 1711.

¹⁵ Są to: C. A. Den Tex, *Bijdragen tot regtsgeleerdheid en wetgeving*, t. V (1830), s. 33—62 i 170—208; L. A. Warnkönig, *Flandrische Staats- und Rechtsgeschichte*, Tübingen 1835, t. I, s. (86)—(93) (flamandzki przekład zwojów z Oléron); J. M. Pardessus, *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII siècle*, Paris 1828, t. s. 405 i n. (ordynacja) i t. IV, s. 19—29 (Vonnese); D. C. J. Schlyter, *Samling af Sveriges gamla Lagar*, (*Corpus iuris Sueo-Gotorum antiqui*) t. VIII, Lund 1853, s. 414 i n.; L. Macquet, *Histoire de la ville de Damme*, 1856, s. 191 i n.; Sir Travers Twiss, *The Black Book of the Admiralty*, Appendix, cz. IV, t. IV, s. 336—354, London 1876; H. Deiter, *Das Waterrecht nach einer Emden und Auricher Handschrift*, Jahrbuch des Vereins für niederdeutsche Sprachforschung, 1881, VII, Norden und Leipzig 1882, s. 34—62; Gilliodts van Severen, *Coutumes des pays et comté de Flandre, Quartier de Bruges. Coutumes des petites villes*..., t. III, 1891, *Coutume de la ville de Mude*, s. 293—300; Wagenaar, *Amsterdam in zyne opkomst, aanwas*... *Bylaagen op het IVe Deel*, III Boek; J. Ter Gouw, *Geschiedenis van Amsterdam*, t. II, s. 166 i n.; Th. Goudsmit, *Geschiedenis van het Nederlandsche Zeerecht*, t. I, s. 176—184; J. C. Breen, *Rechtsbronnen der stad Amsterdam*, Uitg. Bronnen Oud-Vaderlandsch Recht, 2e Reeks, no. 4 i wreszcie A. Telting, *Die alt-niederländischen Seerechte*, Haag, 1907. Nie mam absolutnej pewności czy lista ta jest kompletna; z uwagi na luki w bibliotekach polskich, powstałe w latach wojny, niedostępne mi były niektóre z wymienionych powyżej wydań i dane o nich, dlatego też niekompletne, czerpię z drugiej ręki, a mianowicie z pracy A. Teltinga, o. c., s. VIII i n. (dotyczy to wydań: Den Tex, Macquet, van Severen, Wagenaar, Ter Gouw, Goudsmit i Breen).

¹⁶ K. Koranyi, *Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce*, Lwów 1939, s. 3—5 (odbitka ze Sprawozdań Towarzystwa Naukowego we Lwowie, r. XIX, z. 1).

recht i na ten zbiór powołuje się układ polsko-pruski. Jednym z dowodów na to jest fakt, że w rękopisie królewieckim z 1538 r., po tekście układu polsko-pruskiego z 1538 r. znajduje się odpis *Waterrechtu*.

III

Nie można ocenić w pełni znaczenia zbioru prawa, bez zapoznania się z jego treścią. Dlatego też wydaje się niezbędne dokonanie systematycznego przeglądu treści *Waterrechtu*. O ile mi wiadomo, dotychczas nie dokonano takiego właśnie rozbioru prawniczego przepisów naszej kompilacji, a powinien on uwypuklić zakres przepisów oraz ich rolę w regulowaniu morskiej żeglugi handlowej. Za podstawę przyjmujemy gdańskie rękopisy *Waterrechtu*, zwracając przy tym pewną uwagę na dokonywanie w późniejszych odpisach zmiany.

Układ, przyjęty w próbie takiej systematycznej analizy, zawsze może być dyskusyjny. Oczywiście jest, że należy zebrać i omówić łącznie rozrzucone po całym zbiorze — w dwu zasadniczych jego częściach pierwotnych — przepisy dotyczące tych samych instytucji prawa morskiego. Wyodrębniają się nam one w siedem łączących się ze sobą działów, dotyczących:

- 1) przepisów porządkowo-nawigacyjnych,
- 2) statku,
- 3) kapitana i załogi,
- 4) umowy frachtowej czyli umowy przewozu towarów,
- 5) awarii wspólnej,
- 6) pilotażu,
- 7) zderzenia statków.

1. PRZEPISY PORZĄDKOWO-NAWIGACYJNE

Doświadczenie żeglarskie całej załogi i ryzyko każdej wyprawy morskiej nakazały nieznanym twórcom zwojów oleronńskich wprowadzić zasadę zbiorowego decydowania o tym czy pogoda jest odpowiednia do rozpoczęcia podróży. Wydaje się także, że kierownik statku¹⁷ — zwany w oryginalnych tekstach zwojów oraz *Vonnesse* „mistrzem” statku

¹⁷ Z uwagi na współczesną terminologię morską posługuję się jednolicie terminem „kapitan”; nie odpowiada on jednak w pełni znaczeniu tego terminu zarówno w *Vonnesse* jak i w ordynacji. W *Vonnesse* mowa jest o „mistrzu”, czyli patronie, jednym ze współwłaścicieli statku kierującym jego eksploatacją handlową, a niekoniecznie posiadającym przygotowanie nawigacyjne; w ordynacji mowa o „panie statku” (*schipheer*), również raczej kierownikowi handlowym lecz, jak to wynikałoby z niektórych przepisów (o awarii wspólnej), przygotowanym nawigacyjnie, tzn. kapitanie.

— nie musiał mieć przygotowania nawigacyjnego, mógł nie być żeglarzem. Stąd zapewne wzięła się zasada, wyrażona w art. 2 *Vonnesse*, że ocena pogody pod względem nautycznym należy do większości załogi. Kapitan jest zobowiązany zasięgnąć rady marynarzy co do tego czy pogoda pozwala na rozpoczęcie podróży. Pamiętając stale o tym, że statek ówczesny jest żaglowcem, przyjąć należy, że ocena pogody, to przede wszystkim ocena wiatru i stanu morza, a w portach Morza Północnego oraz Atlantyku, również ocena pływów. Decyduje większość załogi, a kapitan ponosi odpowiedzialność majątkową w razie postąpienia wbrew radzie większości i wynikłej stąd utraty statku i ładunku. Co prawda sam przepis dorzuca tu, nieco melancholijnie, że kapitan pokryje szkodę o ile ma czym zapłacić za statek i towar; nie wydaje mi się również, aby przepis ten był częściej stosowany, ponieważ z jednej strony na pewno kapitan liczył się zazwyczaj ze zdaniem swojej doświadczonej załogi, a z drugiej strony, o ile ocalał on z ewentualnej katastrofy, zaszłej po wyruszeniu w morze wbrew radzie załogi, i tak nie był zapewne w stanie pokryć stosunkowo znacznej szkody.

Inny przepis (*Vonnesse*, art. 16) natury porządkowo-nawigacyjnej świadczy o wytworzeniu się dobrej praktyki morskiej w portach Morza Północnego i Atlantyku. W portach tych mogło się zdarzyć i na pewno zdarzało się, że w czasie odpływu morza statki osiadały na dnie. Prawdopodobnie licząc się z tą możliwością w czasie odpływu statek stawał w miejscu, gdzie dno było piaszczyste i pozbawione kamieni, na których mogłby doznać uszkodzeń kadłuba. Uszkodzenia mogły wywołać także i kotwice innych statków, leżące zbyt blisko. W tym przypadku omawiany przepis przewiduje, że kapitan statku zagrożonego kotwicą sąsiadującego z nim statku, może zwrócić się do marynarzy sąsiedniego statku z prośbą o podniesienie jego kotwicy i ponowne jej rzucenie w nieco dalszej odległości. „Panowie — powinien powiedzieć kapitan do sąsiadów — przenieście waszą kotwicę, ponieważ znajduje się ona zbyt blisko nas — tj. naszego statku — i możemy doznać od niej szkody”. Przepis upoważnia nawet, niezupełnie co prawda wyraźnie, do przemieszczenia tej kotwicy przez marynarzy z zagrożonego nią statku, lecz zarazem wspomina, że ci, do których kotwica należy mogą wzbraniać tego. Istotne jest jednak, że w razie powstania szkód przez kotwicę, w czasie odpływu morza, odszkodowanie obciąża statek, który kotwicę rzucił i nie przełożył jej na wezwane zagrożonego.

Ten sam przepis obciąża właściciela kotwicy rzuconej i nie oznaczonej pławą do odszkodowania za wyrządzone nią szkody i dodaje, że w płytkim porcie należy statek przycumować (domyślnie: zapewne szczególnie starannie, bo cumowanie było niezbędne i w głębokim porcie). Zgodnie z innym przepisem (*Vonnesse*, art. 5) statek powinien być przycumowany

przy pomocy czterech cum, a dopiero wtedy marynarze mogą zejść z niego, czyli, iż dopiero takie zacumowanie statku uważano za wystarczająco silne.

Natomiast ordynacja (art. 14) nieco odmiennie niż *Vonnesse* przewiduje, że po wejściu do portu statek powinien oznaczyć rzuconą kotwicę pławą (boją), a gdy tego nie zrobi i wyniknie stąd szkoda, powinien pokryć p o ł o w ę wyrządzoną szkody. Widzimy przeto pewną sprzeczność pomiędzy przepisem pochodzącym z *Vonnesse* i tym ostatnim. Wspólna jest tylko zasada odpowiedzialności majątkowej za szkody wynikłe z nieostrożnego rzucenia kotwicy, lecz niezgodny jest zakres tej odpowiedzialności.

2. STATEK

Stosunkowo nieliczne są przepisy *Vonnesse* i ordynacji dotyczące prawa własności i innych praw rzeczowych na statku.

Drugie zdanie art. 1 *Vonnesse* wspomina, że statek jest własnością dwu lub trzech osób; współwłasność statku była najwidoczniej regułą u wybrzeży Atlantyku w XII i XIII w., kiedy to powstał pierwowzór *Vonnesse* — zwoje oleronńskie. Taki zresztą stan istniał w całej żegludze handlowej średniowiecza; zarówno na Morzu Śródziemnym, jak i na Morzu Północnym i na Bałtyku statek miał zazwyczaj więcej niż jednego właściciela. Dzięki temu ryzyko związane z podróżami statku rozkładało się na więcej niż jedną osobę. Dalsza dyspozycja art. 1 *Vonnesse* przewiduje, że na statku ustanowiono kapitana i statek wyszedł z portu macierzystego dla odbycia podróży z ładunkiem; w czasie podróży kapitan nie ma prawa sprzedać statku bez zgody właścicieli. Natomiast wolno kapitanowi, znów za radą marynarzy, zastawić takielunek statku, a być może, w praktyce jedynie niektóre, zbędne, może zapasowe części takielunku. Jedno ze zdań art. 3 *Vonnesse* przewiduje, że kapitan nie może sprzedać takielunku.

Nieco odmienny stan faktyczny przewidziany jest w art. 4 ordynacji. Zgodnie z nim kapitan, po rozpoczęciu podróży „z Amsterdamu lub innego miasta”, dla pokrycia swych zobowiązań, sprzedaje towar znajdujący się na statku, „obciążając” nim sam statek. Jak się wydaje, wartość sprzedanego w ten sposób towaru ciążyła w sensie rzeczowym na statku, jako rodzaj ustawowego zastawu, dla zabezpieczenia tej wierzytelności. Jak wiadomo, takie obciążenie statku morskiego zastawem, zbliżonym do hipoteki, aczkolwiek w tym przypadku bez dokonywania wpisu do ksiąg, było jedyną znaną w prawie średniowiecza formą zastawu b e z p r e k a z y w a n i a posiadania przedmiotu zastawionego w posiadanie wierzyciela¹⁸. Równowartość sprzedanego przez kapitana towaru, ciężąca rzeczowo na statku, powinna być, zgodnie z dalszym ciągiem tego przepisu, zapłacona

¹⁸ R. Schröder, *Lehrbuch der deutschen Rechtsgeschichte*, Leipzig 1889 s. 666.

kupcowi — właścicielowi towaru przez kapitana po średniej cenie (między najwyższą i najniższą ceną) i to w ciągu 14 dni, „licząc od dnia przybycia statku do najbliższego portu, zwanego w oryginale zresztą „rynkiem”, a przeto portu, w którym towar był zazwyczaj sprzedawany. Gdyby kapitan nie zapłacił swej należności i sprzedał statek, albo też gdyby ustanowiono innego kapitana na tym statku, wtedy kupiec-wierzyciel może jeszcze w ciągu jednego roku i jednego dnia wystąpić z roszczeniem do statku i powinien uzyskać zwrot swej należności, zapewne ze statku, tak samo jak gdyby dawny kapitan był jeszcze jego dowódcą. Lecz dowodem ze strony kupca na istnienie tej należności powinna być pieczęć kapitana, która wyłącza możliwość poniesienia zarzutów z jego strony; kapitan — według tekstu przepisu — nie może nic „powiedzieć” przeciwko takiemu dowodowi.

Dopatrujemy się w tym przepisie ordynacji początkowej formy tzw. współcześnie wierzytelności uprzywilejowanych, które zgodnie z obowiązującym prawem morskim (konwencja brukselska z 1924 r. o przywilejach i hipotekach morskich) ciąży również rzeczowo na statku, a mogą m. in. pochodzić ze zobowiązań zaciągniętych przez kapitana. Te dwa rysy charakterystyczne *Waterrechtu* — zaznaczenie współwłasności statku i możliwości rzeczowej odpowiedzialności (statkiem) za zobowiązania kapitana — rozwinęły się następnie w prawie morskim wszystkich nadbałtyckich państw.

3. KAPITAN I ZAŁOGA

Stosunkowo wiele uwagi poświęcają zarówno *Vonnesse* jak i ordynacja kapitanowi i załodze. Systematycznie biorąc, mamy tu przepisy, które zaliczalibyśmy współcześnie do prawa pracy¹⁹, prawa cywilnego a nawet administracyjnego; najwidoczniej istniała potrzeba unormowania stosunków prawnych załogi w odniesieniu do kapitana. Należy pamiętać, że statek, będący własnością kilku zapewne kupców, oraz towary, również własność kupców, były powierzone bezpośredniej pieczy i znajdowały się praktycznie we władaniu załogi. Wydaje się, że w tym właśnie tkwi konieczność przyznania załodze pewnych, niewielkich zresztą, praw i przywilejów.

Umowa o pracę marynarza na statku uregulowana jest tylko — i to częściowo — w części *Waterrechtu* pochodzącej z *Vonnesse*. Niektóre przepisy dotyczące tej umowy są dość zawile sformułowane i pozwalają na niejednoznaczną interpretację.

¹⁹ Ta tematyka z zakresu prawa pracy w zwojach oleronkich tak sugestywnie podziałała na autora niniejszych uwag, że poświęcił jej osobny artykuł: S. Matysik, *Początki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim*, „Państwo i Prawo”, Warszawa 1950, z. 5/6, s. 125—131.

Podstawowe zasady zawiera art. 20 *Vonnesse*; zgodnie z nim marynarzy angażuje kapitan. Tych marynarzy, którzy wynajmują się do pracy na statku w czasie podróży do portu przeznaczenia i z powrotem, wynagradza się przyznaniem im prawa do przewiezienia na własny rachunek pewnej ilości ładunku wolnego od zapłaty frachtu. Pozostałych kapitan wynajmuje w zamian za określoną sumę pieniędzy. Marynarze są obowiązani pozostać na statku także wtedy, gdy statek nie uzyska ładunku — tj. frachtu — do przewozu w drodze powrotnej; to postanowienie zawarte w *Vonnesse* odbiega przecież od wzoru *Vonnesse*, to jest od *Rôles d'Oléron*. W zwojach bowiem przewidziano, że tylko ci marynarze, którzy służą na statku w zamian za prawo przewiezienia ładunku muszą dalej towarzyszyć statkowi. Natomiast marynarze wynajęci w zamian za określoną sumę wynagrodzenia powinni otrzymać od kapitana podwyżkę wynagrodzenia za pracę, jak się wydaje, obliczoną odpowiednio do czasu trwania podróży (tj. zapewne proporcjonalnie większy zarobek w stosunku do przedłużonego czasu trwania podróży). Do błędów pisarskich zaliczam przy tym zawarte w rękopisach gdańskich (i nie tylko gdańskich) *Waterrechtu* przeczenie zmieniające treść tego zdania: ci marynarze, którzy nie służą za pieniądze... itd. Błąd ten zapewne był prostowany znaną i starą praktyką, zwyczajowo utrwaloną.

W ścisłym związku z poprzednim artykułem należy rozumieć niezbyt jasno sformułowane zasady wynagradzania marynarzy, zawarte w art. 18 *Vonnesse*. Według nich, kapitan powinien — w porcie wyładowania — zapytać swych marynarzy czy chcą oni ładować (na statek) swój wolny ładunek, czy też wolą pozostawić (sc. przysługujące im miejsce w ładowniach statku) dla ładunku zapewne kupieckiego. Marynarze są obowiązani dokonać wyboru w takim terminie, aby nie zatrzymywać statku (w porcie), a gdy wybiorą taki sam ładunek, jaki statek zabiera, wtedy otrzymują, jak się wydaje, ten sam fracht za należne im miejsce, jaki otrzymuje statek. Tak przynajmniej rozumiem ten dość zawiły przepis; ponieważ stawki frachtowe od ładunków w okresie powstania i stosowania *Rôles d'Oléron* i *Vonnesse ten Damme* były niewątpliwie dość wysokie, przeto sądzę, że marynarz otrzymywał jako wynagrodzenie po prostu tylko pełny fracht za przysługujący mu ładunek przewożony na własny rachunek. Trzeba tu jednak pamiętać, że przy zaangażowaniu marynarza na tych warunkach w chwili zawierania umowy o pracę najzupełniej nieustalona pozostawała wysokość wynagrodzenia, ponieważ oczywiście niemożliwe było zupełnie pewne określenie jakiego rodzaju ładunek statek uzyska do przewozu i jaką stawkę frachtową w zamian za niego osiągnie. Stąd też marynarze płatni „z frachtu” ponosili dość znaczne ryzyko, zrekompensowane zapewne tylko w niektórych przypadkach, gdy statek zdołał uzyskać dość wysoki fracht. Jeżeli natomiast marynarze wy-

brali wynagrodzenie z własnego (bądź przyjętego na własny rachunek do przewozu) ładunku, wtedy ponosili oni również ryzyko polegające na tym, iż mogli oni nie znaleźć ładunku, który by mogli przewieźć. Kapitan jest wolny od tego ryzyka, jeżeli tylko wskaże marynarzom miejsce na statku, w którym mogliby oni złożyć swój ładunek: marynarz, który nie znalazł ładunku może tam złożyć beczkę z wodą. Dopiero, gdyby statek znalazł się w niebezpieczeństwie i beczki z wodą, należące do marynarzy, zostałyby wyrzucone do wody (jako akt awarii wspólnej), wtedy w rozliczeniu awarii należy je policzyć tak, jakby to były beczki z winem bądź z innym towarem — zapewne takim samym, jakim kupcy załadowali dany statek. Lecz nie można przeoczyć faktu, że marynarz, który zobowiązał się pracować na statku w zamian za określoną „wolną” (od opłaty frachtu) przestrzeń ładowni, jeżeli nie znalazł ładunku do przewozu pracuje zupełnie za darmo (tylko w zamian za wyżywienie) i jedynie w razie ewentualnego dokonania wyrzucenia towaru do morza, w tym i jego beczki z wodą, otrzyma pewną część odszkodowania z rozliczenia awarii wspólnej.

Z analizy tych dwu przepisów *Vonnesse* wynika, że umowa o pracę na statku marynarza mogła być zawarta w trojaki sposób: albo w zamian za określone wynagrodzenie (sumę pieniężną), albo też w zamian za przyznanie na statku pewnej — zresztą niewielkiej, bo, jak się wydaje, w rozmiarze jednej beczki — przestrzeni ładownej, na której marynarz był uprawniony przewieźć towar na własny rachunek. Ten drugi sposób wynagrodzenia dzielił się jeszcze na dwie różne formy: albo marynarz wykonywał rzeczywiście swoje prawo do przestrzeni ładownej i przewoził ładunek, poszukując go w porcie załadowania statku samodzielnie, albo też odstępował swoją przestrzeń ładowną kupcowi i wtedy miał prawo do otrzymania frachtu należnego od niego.

Wynagrodzenia za pracę dotyczy ponadto art. 19 *Vonnesse*; przewiduje on następujący stan faktyczny. Statek przybył z towarem w stanie nieuszkodzonym do portu wyładowania. Marynarze domagają się wynagrodzenia. Kapitan może odmówić wypłaty wynagrodzenia tym marynarzom, którzy nie posiadają na statku swego posłania²⁰ ani też skrzyni. To wstrzymanie wypłaty wynagrodzenia (które, jak widać, było — przynajmniej w części — płatne już w porcie wyładowania, który nie był portem końcowym podróży) wyjaśnione jest w samej treści przepisu tym, iż ma ono stanowić swego rodzaju gwarancję, że marynarze zaprowadzą statek z powrotem do portu rozpoczęcia podróży, w którym zostali zaangażowani na statek. Widzimy w tym postanowieniu utrwalenie niewątpliwie starej,

²⁰ Właściwie w oryginale: łożo, łóżko, lecz B. Janik przyjmuje w swoich przekładach, chyba słusznie, termin „posłanie”, jako treściowo, znaczeniowo bliższy; była to bowiem zapewne jakaś mata, siennik z przykryciem, kocem a nie drewniane czy metalowe łożo.

zwyczajowej zasady, stosowanej następnie dość powszechnie w żegludze, że angażowanie marynarzy następowało na podróż „tam i z powrotem”

Niemal wszystkie dalsze przepisy zarówno części *Vonnesse*, jak i ordynacji regulują prawa i obowiązki marynarzy oraz porządek służby na statku.

Po wejściu statku — załadowanego lub pustego — do portu, marynarze nie mają prawa zejść ze statku bez pozwolenia kapitana. Gdyby przekroczyli ten zakaz, a statek doznał uszkodzenia lub zatonął skutkiem wypadku, na marynarzach ciąży obowiązek zapłaty odszkodowania. Marynarzom wolno zejść ze statku dopiero wtedy, gdy statek jest przycumowany przy pomocy czterech cum i, jak się wydaje, po uzyskaniu zezwolenia kapitana, lecz i wtedy powinni oni powrócić na statek na wyznaczoną im godzinę. Takie jest brzmienie art. 5 *Vonnesse*.

Następny przepis porządkowy, zawarty w art. 6 *Vonnesse*, został niemal dosłownie przejęty do ordynacji i figuruje w niej jako artykuł 7; jest to dowód posługiwania się przez nieznanych redaktorów ordynacji zbiorom *Vonnesse* i późniejszego, mechanicznego połączenia obu tych zbiorów prawa morskiego. Chodzi tu o zejście ze statku marynarzy wynajętych przez kapitana, bez jego zezwolenia, upicie się ich, wywołanie zwady i bójki, w wyniku której zostali oni poranieni. W takim przypadku kapitan nie jest obowiązany do leczenia ich na koszt statku, lecz może ich zwolnić z pracy, przyjąć na ich miejsce innych, a gdyby wynagrodzenie tych ostatnich było wyższe od zwolnionych zwolnieni muszą zwrócić uprzednio otrzymane wynagrodzenie. Jeżeli jednak marynarzy wysłał kapitan w służbie statku i przy jej pełnieniu skaleczyli się lub zranili, wtedy przysługuje im prawo leczenia się na koszt statku.

Jak wspomniano artykuł ten brzmi identycznie w *Vennesse* jak i w ordynacji, dlatego też niewątpliwie w gdańskich odpisach *Waterrechtu* (już z 1429 r. i następnych) pominięto go w ordynacji.

Zachorowania marynarza w czasie pełnienia służby dla statku dotyczy następny z kolei, art. 7 *Vonnesse*. Gdy marynarz z powodu choroby nie może pozostawać na statku, wtedy kapitan powinien umieścić go na lądzie, w gospodzie, zapewnić choremu oświetlenie, tj. świecę, przydzielić choremu kogoś do sprawowania nad nim opieki, tj. albo marynarza ze statku, albo inną osobę. Choremu należy również zapewnić wyżywienie, lecz tylko takie, jakie mu przysługiwało na statku; gdyby chory życzył sobie lepszego pożywienia musi je zapłacić z własnych pieniędzy. Statek nie jest obowiązany czekać na wyzdrowienie chorego marynarza, lecz, gdy jest gotowy do podjęcia podróży, może wyjść bez niego z portu. Jednak chory lub ranny marynarz ma prawo do pełnego wynagrodzenia, widocznie za całą podróż, a jeżeli umrze prawo to przechodzi na żonę i pozostałych spadkobierców.

Utrzymanie marynarzy w zgodzie i rozstrzyganie sporów pomiędzy nimi należy do obowiązków kapitana tak długo, jak długo daje im utrzymanie (chleb i wino). Za użycie obelżywych słów w stosunku do innego marynarza, marynarz powinien zapłacić 4 fenigi kary; jeżeli zelżonym jest kapitan lub jeżeli kapitan użył słów obelżywych kara wynosi 8 fenigów. Jeżeli kapitan uderzy marynarza, ten obowiązany jest przyjąć jedno uderzenie, lecz gdy kapitan uderzy go powtórnie może się bronić. Uderzenie kapitana zagrożone jest wysoką karą 100 szylingów albo ucięciem dłoni winnego marynarza. Jest to art. 12 *Vonnesse*.

Jeżeli marynarz kłóci się z kapitanem, ten powinien wykluczyć go od posiłków przed zwolnieniem i usunięciem ze statku. Marynarz może wyrazić gotowość przeproszenia kapitana i wtedy kapitan powinien na to się zgodzić, a marynarz może pozostać na statku aż do portu wylądowania i przysługuje mu wynagrodzenie. Gdyby kapitan usunął marynarza i nie znalazł na jego miejsce równie dobrego i utracił towar lub statek, wtedy na kapitanie ciąży obowiązek wynagrodzenia szkody (art. 14 *Vonnesse*).

Niezwykłe charakterystyczny jest przepis art. 17 *Vonnesse*, wskazujący wyraźnie na pochodzenie tej części zbioru. Marynarze pochodzący z wybrzeży bretońskich mają otrzymywać tylko jeden posiłek dziennie, ponieważ piją wino w drodze zarówno po ładunek, jak i w drodze powrotnej. Natomiast marynarze z Normandii mają otrzymywać dwa posiłki, ponieważ piją tylko wodę. Od czasu wejścia statku do portu, w okolicach którego uprawia się winorośl kapitan obowiązany jest podawać marynarzom wino do picia. Jak się wydaje, w warunkach bałtyckich, wino zostało zastąpione piwem, choć załogi statków przewożących wino na Bałtyk prawdopodobnie otrzymywały je — w dobrze rozumianym interesie kupców, aby odebrać załodze ochotę dobrania się do przewożonych ładunków wina.

W czasie postoju statku w porcie tylko dwu marynarzy (zapewne jednocześnie) może zająć ze statku, zabierając ze sobą jedną porcję żywności — jeden posiłek wraz z chlebem — lecz nie wolno im zabierać ze sobą ze statku napoju, domyślnie wina. Marynarze powinni powrócić rychło na statek z powrotem, aby kapitan nie był pozbawiony ich pomocy w pracy na statku. Za szkody spowodowane przez nieobecność marynarzy odpowiadają oni majątkowo; odpowiedzialność ich rozciąga się także na przypadki, gdyby któryś z marynarzy pozostałych na statku uległ wypadkowi z braku należytej pomocy; wtedy nieobecni powinni ponieść w pewnej, nieokreślonej części koszty jego leczenia (art. 21 *Vonnesse*).

Tak przedstawiają się w ogólnych zarysach przepisy o pracy marynarza, zawarte w części pierwszej *Waterrechtu*. O załodze wspominają również i liczne pozostałe postanowienia tej części naszego zbioru, które

omawiamy ze względów systematycznych w innym miejscu. Zbierając je w pewną całość przekonamy się, iż tych wzmianek o załodze jest w *Vonnesse* stosunkowo dużo; w dwudziestu artykułach mowa o marynarzach (na dwadzieścia cztery, z jakich składa się zbiór). I tak więc:

— kapitanowi wolno zastawić sprzęt statku — za radą marynarzy (art. 1),

— kapitan powinien zasięgnąć rady marynarzy w sprawie oceny pogody przed wyjściem statku w podróż (art. 2),

— marynarze obowiązani są ratować towary w razie katastrofy statku (art. 3),

— marynarzom wolno zejść ze statku, gdy znajduje się on w porcie przycumowany przy pomocy czterech cum (art. 5),

— marynarze mogą być zwolnieni z pracy i mają pewien obowiązek odszkodowania, jeżeli zeszli bez zezwolenia kapitana ze statku, upili się i poranili (art. 6),

— chory marynarz ma prawo do opieki na lądzie i wynagrodzenia (art. 7),

— marynarze mają prawo do uprzywilejowanego traktowania ich ładunku w razie awarii wspólnej (art. 8),

— marynarze odpowiadają za szkody wyrządzone przy wyładunku (art. 10),

— marynarze odpowiadają za szkody wyrządzone złym zasztatowaniem towarów na statku (art. 11),

— kapitan rozstrzyga spory pomiędzy marynarzami (art. 12),

— marynarze podlegają karze pozbawienia pożywienia w razie sporu z kapitanem (art. 14),

— marynarze powołani są do złożenia zeznania pod przysięgą tak w razie dokonywania wyrzucenia towarów do morza (art. 8), jak i w razie zderzenia statków (art. 15),

— marynarze wraz z kapitanem obowiązani są do odszkodowania w razie rzucenia kotwicy bez piawy oznaczającej jej położenie (art. 16),

— marynarze mają prawo do otrzymania od kapitana jednego lub dwu posiłków dziennie oraz określonego napoju (art. 17),

— marynarze mogą być płatni z przysługującego im wolnego od frachtu ładunku, lub z frachtu statku (art. 18),

— kapitan może zatrzymać wynagrodzenie marynarzowi, który nie posiada na statku swego posłania i skrzyni (art. 19),

— marynarze mają prawo do odpowiedniej podwyżki umówionego wynagrodzenia w razie przedłużenia się podróży statku (art. 20),

— marynarze mają prawo do wyniesienia ze statku żywności na jeden posiłek, nie wolno im natomiast wynosić napoju (art. 21),

— marynarze mają prawo do jednej czwartej odszkodowania płaco-

nego przez kupca, który zafrachtował statek i nie dostarczył towaru (art. 22),

— po doprowadzeniu statku do łańcuchów portu (wejścia do portu) statek przechodzi pod pieczę kapitana i marynarzy (art. 24).

W przeciwieństwie do *Vonnesse*, druga część *Waterrechtu*, tj. ordynacja poświęca znacznie mniej miejsca prawom i obowiązkom załogi. I tutaj wprowadzie wspomina się o świadectwie marynarzy w razie awarii wspólnej (art. 2 i 3) oraz powtórzono przepis art. 6 *Vonnesse* w art. 7 ordynacji. Następnie uregulowano problem zwolnienia marynarza z pracy w wyniku jego sporu z kapitanem, lecz w razie braku jakiegokolwiek winy marynarza (art. 8) przysługuje mu połowa wynagrodzenia. Jeżeli odejście następuje z inicjatywy marynarza, wówczas winien on zapłacić kapitanowi połowę swego wynagrodzenia. Niejasne jest dla mnie postanowienie ostatniego zdania tego przepisu. Oto według jego brzmienia marynarz, który odbył podróż „tam i z powrotem” zarobił pełne swe wynagrodzenie, lecz gdy wtedy odejdzie on ze statku powinien zwrócić wszystko to, co otrzymał i dołożyć jeszcze raz tę samą kwotę. Niejasność polega moim zdaniem na tym, że w takiej sytuacji marynarz zarobił przecież umówione wynagrodzenie i powinien mieć prawo zwolnienia się z pracy; widocznie jednak ustawodawca z tej epoki inaczej rozumował i chciał zapewnić tylko kapitanowi prawo do zwolnienia marynarza po ukończeniu podróży.

Ordynacja, jak to wspominam na innym miejscu, ustala stawki wynagrodzenia marynarzy za przesypywanie zboża i przeładowywanie niektórych towarów (art. 9, 10, 11). Następnie po raz wtóry wspomina się o przysiedze kapitana wraz ze sternikiem i dwoma marynarzami, jako o dowodzie, że wejście do portu (w Amsterdamie) nastąpiło jedynie z konieczności (art. 17). O przysiedze marynarzy mówi się po raz trzeci, jako o dowodzie, że statek znajdował się w niebezpieczeństwie na morzu (art. 19).

Kilka pozostałych przepisów ordynacji reguluje inne prawa i obowiązki marynarza. Tak więc marynarz, który przybył na statku do portu — wymieniony jest znowu Amsterdam — powinien pozostawać na statku tak długo, dopóki statek nie został wyładowany i ponownie zbalastowany, tak iż może już pozostawać bezpiecznie w porcie (art. 18).

Kapitan może usunąć marynarza z pracy na statku w pierwszym porcie, do którego zawinął, za popełnienie wykroczenia, które zostanie udowodnione przy pomocy zeznania dwu innych marynarzy. W razie takiego wyrzucenia ze służby na statku, kapitan nie wypłaca marynarzowi żadnego wynagrodzenia i nie powinien ponosić straty z jego powodu (art. 26), co być może oznacza, że marynarz musi coś jeszcze zapłacić kapitanowi. Za ucieczkę marynarza z powierzonymi mu przez kapitana pieniędzmi — na przykład w formie zaliczki — ordynacja (art. 25) przewiduje karę

szubienicy, jeżeli fakt ten zostanie udowodniony zeznaniem dwu marynarzy.

Sternik lub marynarz może się zwolnić z pracy u kapitana wówczas, gdy: a) zakupuje statek, który sam zamierza prowadzić (art. 27), albo b) ożeni się i zdecyduje pozostać na lądzie przy żonie (art. 28). W obu tych przypadkach powinien jednak zwrócić kapitanowi otrzymane wynagrodzenie. Z treści tych przepisów nie wynika jednak czy chodzi tu tylko o zwrot nadpłaconego wynagrodzenia za okres nieprzepracowany, czy też o zwrot pełnego wynagrodzenia; wnioskując z analogii poprzednio omawianych przepisów można dojść do wniosku, że domagano się zwrotu całości wynagrodzenia.

Tak przedstawiają się przepisy interesującego nas pomnika prawa morskiego dotyczące służby marynarza. Jest ich jak widać sporo i — mimo wielokrotnie zarysowującej się surowości — mają one zapewnić pewną opiekę nad marynarzem. Inna sprawa w jakim stopniu były respektowane. Wydaje mi się, po uważnym wczycaniu się w treść prawną obu części zbioru (*Vonnesse* — ordynacja), że wśród marynarzy istniały na pewno różnice majątkowe, że zarysował się pomiędzy nimi podział, widoczny choćby z ostatnio omówionych postanowień. Już w *Vonnesse* widzieliśmy, iż marynarz mógł przewozić niewielką część towaru na własny rachunek, że zdanie jego i współświadeństwo brane było przez prawo pisane pod uwagę. Z ordynacji dowiadujemy się, że marynarz mógł zakupić statek, zostać kapitanem swego czy choćby w pewnej części swego statku. W dobrze rozumianym interesie kupca-właściciela towarów wozonych na statku leżało zapewnienie marynarzowi niezbędnego minimum zainteresowania w wyniku jego pracy; stąd te „stosunki płacy ukryte pod formami spółek z udziałem w zyskach”²¹, jak to można nazwać udział marynarzy w przewozie pewnej partii ładunku, przyznanie mu np. prawa do wina, aby nie dobrał się do wina stanowiącego ładunek statku itp.

4. UMOWA FRACHTOWA — UMOWA PRZEWÓZU TOWARÓW

Przepisy o umowie przewozu towarów, zwanej w *Waterrecht* umową frachtową, zawarte są w różnych miejscach obu części zbioru, to jest *Vonnesse* i ordynacji. Warto tu marginesowo zaznaczyć, że obydwie zbiory dalekie są od jakichkolwiek prób uporządkowania zawartych w nich przepisów i do jednej i tej samej instytucji prawa morskiego powraca się w różnych artykułach.

Zgodnie z współcześnie stosowaną systematyką omawiamy poniżej instytucje w pewnej kolejności, a umowę frachtową postaramy się przed-

²¹ F. Engels, *Ergänzung und Nachtrag zum III Band des „Kapitals“* — K. Marx, *Das Kapital*, t. III, Berlin 1951, s. 39.

stawić w kolejności w jakiej poszczególne jej czynności są wykonywane (zawarcie umowy, załadowanie, rozpoczęcie podróży, podróż, ewentualne wypadki w czasie podróży, zakończenie podróży i płatność frachtu, przesyłanie zboża w czasie podróży i wyładunek).

Sposób zawarcia umowy i jej forma pozostawione zostały uregulowaniu zwyczajowemu; nie ma o nich wcale mowy w *Waterrecht*. Zdarzało się niewątpliwie, jak o tym wspomina art. 22 *Vonnesse*, że kapitan statku zafrachtował swój statek kupcowi i umówił się, że załadowanie statku nastąpi w określonym umową terminie. Problem, dziś jeszcze żywy dla żeglugi handlowej, polega na tym, jaka jest odpowiedzialność majątkowa, jeżeli termin ten nie został dotrzymany. Otóż według *Vonnesse*, jeżeli kupiec nie załaduje statku i przetrzyma go 15 dni lub dłużej, a kapitan utraci z winy kupca — zapewne inny — fracht, wtedy kupiec jest obowiązany zapłacić kapitanowi odszkodowanie, z którego załoga otrzymuje jedną czwartą, a kapitan jedną trzecią²², ponieważ, jak wyjaśnia tekst przepisu, musi on pokryć koszt utrzymania załogi. Widzimy przeto, że dopiero 15-dniowe przetrzymanie statku w porcie załadunku i utrata ewentualnego innego ładunku do przewozu pociągały za sobą odpowiedzialność kupca — frachtującego. Sposób obliczenia należnego kapitanowi odszkodowania nie został podany.

Po zafrachtowaniu — czyli zawarciu umowy o fracht, o przewóz towarów, za co należy się statkowi właśnie fracht — i załadowaniu statku towarem, kapitan powinien skorzystać z pierwszego pomyślnego wiatru i wyruszyć w umówioną podróż. Może się jednak zdarzyć, że statek pozostaje, widocznie oczekując na wiatr, tak długo w porcie po załadowaniu, iż kapitanowi zabraknie pieniędzy; lecz i w takim przypadku kapitan nie powinien omieszkąć dogodnego wiatru mimo, że może posłać (list? lub posłańca?) do swego kraju po pieniądze. Gdyby kapitan nie wykorzystał pomyślnego wiatru, wówczas jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania kupcom — zapewne właścicielom załadowanych już towarów. Na pilne potrzeby statku kapitanowi wolno wprowadzić wziąć część towarów kupieckich, znajdujących się na statku, lecz po przybyciu statku do portu wyładunku kapitan musi zapłacić za zabrany towar po średniej cenie za jaką sprzedawany jest pozostały towar ze statku. Od sprzedanego tak ładunku, zapłaconego następnie kupcowi przez kapitana, należy się kapitanowi pełny fracht; innymi słowy traktuje się całą transakcję tak, jak gdyby w ogóle do sprzedaży nie doszło, kapitan bowiem musi zapłacić kupcowi nie tę cenę po jakiej rzeczywiście sprzedał towar z konieczności (a z okoliczności wynika, że niewątpliwie sprzedał on

²² Tak brzmi przepis dosłownie; być może, że pod „trzecią częśćią” należy rozumieć, jak to przyjmuje np. B. Janik, trzy czwarte, które biorąc logicznie powinny były przypadać na kapitana.

towar w porcie załadunku, więc na pewno taniej niż wart był towar w porcie wyładunku) lecz cenę średnią w porcie przeznaczenia, a w zamian za to otrzyma, bądź potrąci sobie, pełny fracht, który wszakże na pewno nie skompensuje w pełni różnicy cen.

Ten obszerny artykuł ordynacji (art. 5) jest niemal dosłownym przekładem art. 23 zwojów olerońskich i zawarty jest przeto w *Waterrecht* dwukrotnie — raz w ordynacji i drugi raz w *Vonnesse* (art. 23). Fakt ten dowodzi ponownie, po pierwsze, że redaktorzy ordynacji korzystali z *Vonnesse* i po wtóre, że nie leżało w ich pierwotnych zamiarach połączenie ordynacji z *Vonnesse* w całość. Już drugi z kolei gdański rękopis *Waterrecht*, a także wszystkie następne opuszczają art. 5 ordynacji, usuwając w ten sposób zbędne powtórzenie. Dobrze to świadczy o pisarzach przepisujących czy ponownie redagujących w ten sposób *Waterrecht*; niestety w gdańskim wydaniu drukiem powtórzenie to pozostawiono.

Po zabraniu pełnego ładunku na statek, kapitanowi nie wolno przyjmować na statek innego jeszcze towaru, chyba za zgodą kupca — frachtującego. Gdyby kapitan zrobił inaczej musiałby zapłacić tyle ile wart jest towar, który dodatkowo zabrał, chyba że — jak to niezbyt jasno wynika z tekstu — zgłosi kupcowi dodatkowo zabrany towar. Jest to art. 6 ordynacji, z niewielką zmianą redakcyjną obowiązujący do dziś we wszystkich państwach nadbałtyckich; kapitanowi nie wolno bez zgody frachtującego zabierać towarów na statek w całości zafrachtowany.

Przepisy powyższe, jak widzimy, regulują jedynie niektóre obowiązki stron umowy przewozu; nie znajdziemy w zbiorze ogólnego przepisu, który mówiłby np., że umowa przewozu jest odpłatna. To było chyba oczywiste, zwyczajowo przyjęte tak samo, jak zwyczaj regulował formę umowy — czarterpartię, zwaną niekiedy krótko „zerterem”. Natomiast celowe wydawało się redaktorom zwojów olerońskich unormowanie obowiązków w razie katastrofy statku z towarem.

W razie katastrofy statku marynarze są obowiązani ratować znajdujące się na statku towary w możliwie najlepszy sposób; jeżeli zrobią to, pomagając kapitanowi, wówczas jest on obowiązany wypłacić im wynagrodzenie. Gdy jednak marynarze nie pomagają w ratowaniu, wtedy kapitan nie wypłaca im nic. Widoczna jest więc chęć materialnego zainteresowania załogi w akcji ratowniczej. Kapitan powinien w tych okolicznościach działać możliwie najuczciwiej, pod groźbą zapłaty ewentualnego odszkodowania. Taka jest treść art. 3 *Vonnesse*. Tę samą zasadę powtarza i art. 4 *Vonnesse*: w razie rozbicia statku należy ratować możliwie jak największą ilość wina (towarów). Dalsze zdanie, niezupełnie jasno sformułowane, przewiduje, że kupcy mogą otrzymać towary po katastrofie, po zapłaceniu całego frachtu, w takiej wysokości, jaka się należy. Być może, że pod tym sformułowaniem trzeba rozumieć znany

współcześnie nam fracht dystansowy, to znaczy fracht od uratowanych towarów za faktycznie przebytą część drogi. Wynika to — niezupełnie znowu jednoznacznie — z dalszego zdania, według którego kapitan może zdecydować się naprawić statek, jeżeli taka naprawa jest możliwa w niedługim czasie, a kupcy-właściciele towarów powinni poczekać na tę możliwość kontynuowania podróży. Jeżeli statku nie można naprawić, kapitan może dokonać przewozu towarów na innym statku, przypuszczalnie zafrachtowanym przez siebie samego, i należy mu się fracht za cały towar uratowany — jak sądzę, właśnie wtedy należy mu się fracht w pełnej, umówionej wysokości.

Ordynacja, podobnie jak to wynika z powyżej omówionych dwu artykułów *Vonnesse*, stoi również na stanowisku, że umowa przewozu towarów powinna być, w miarę możliwości wykonana w pełni, nawet w razie katastrofy lub uszkodzenia statku. Kapitan powinien kontynuować podróż z powierzonym mu towarem, jeżeli po katastrofie kupiec — frachtujący wraz z nim oraz większością załogi uznają, że statek może być naprawiony, że zdalny jest do naprawy. Jeśli jednak statku nie zdoła się naprawić (tekst mówi tu kazuistycznie, że albo statku nie chce się naprawić, czyli zapewne, że większość zdecydowała, iż nie warto go naprawiać, albo też, gdy nie uda się statku naprawić), wtedy od towarów przewożonych i uratowanych z katastrofy statku należy się kapitanowi pełny fracht. Jeżeli kupiec-właściciel towaru nie ma pieniędzy na zapłacenie frachtu²³, to kapitan może zatrzymać odpowiednią część uratowanych towarów na pokrycie należnego mu frachtu, licząc towary te po takiej cenie, po jakiej kupiec sprzedaje swój towar na rynku. Tu przeto spotykamy się z ustawowym prawem zatrzymania części ładunku z tytułu należnego frachtu. I tę zasadę odnaleźć można bez trudu we współczesnym prawie morskim. Jest to art. 1 ordynacji, lecz do prawa zatrzymania przysługującego kapitanowi powraca ordynacja jeszcze raz w art. 21: do czasu zapłaty przez kupca frachtu i należnych kapitanowi kosztów towary mogą być zatrzymane po wyładowaniu (i przewiezieniu) przy burcie statku. Ordynacja dodaje, że prawo to kapitan może wykonać, gdy kupcowi nie dowierza.

Nasuwa się pytanie jakiego to jeszcze rodzaju należności oprócz frachtu ciąży na towarze i przysługują kapitanowi? Częściową odpowiedź na to pytanie daje art. 9 *Vonnesse*, zgodnie z którym kupcy powinni zapłacić kapitanowi oprócz frachtu, przed odebraniem towaru ze statku po przewozie, także i należną od towaru składkę z tytułu ewentualnej awarii wspólnej (zob. pkt 6). Ten sam artykuł *Vonnesse* przewiduje, że kapitanowi należy się fracht także od towarów, które zaciekły oraz od

²³ Fracht był przeto płatny z dołu, po ukończeniu podróży.

beczek, z których wyciekł towar (wino), jeżeli statek utknął na mieliźnie, kapitan chciał dokonać wyrzucenia części towarów do morza, kupcy nie zgadzali się na to od razu i wobec ich sporu i przedłużania się czasu pozostawiania statku na mieliźnie, wystąpiła tego rodzaju szkoda. Jak wiadomo, składka z tytułu awarii wspólnej — jeżeli miała ona miejsce — ciąży i dziś na ładunku, a każdy kapitan statku przed wydaniem towaru odbiorcy będzie domagał się jej zapłacenia lub złożenia gwarancji.

Umiejętność właściwego rozmieszczenia i zamocowania towarów w ładowniach statku, czyli sztauierka, potrzebna była dla zabezpieczenia towaru przed uszkodzeniami w czasie podróży. W *Waterrecht* brak jeszcze generalnego postanowienia w tej sprawie; art. 11 *Vonnesse* dotyczy tylko przewozu towarów (wina) w beczkach i wspomina o tym, że beczki te są zabezpieczane odpowiednim urządzeniem, czymś w rodzaju kratownicy, w której umieszczano każdą beczkę z osobna, aby zabezpieczyć je przed toceniem się i rozbiciem. Gdy to nie zostanie należycie dokonane przez marynarzy i w czasie sztormu beczki rozbijają się i wino wycieknie, wtedy możliwe jest uwolnienie się od odpowiedzialności przez kapitana w drodze złożenia przysięgi przez niego i 3 lub 4 ludzi z załogi, wybranych przez kupców. Przysięga ma stwierdzać, że beczki nie rozbiły się skutkiem nienależytego zabezpieczenia. W razie odmowy przysięgi, kapitan — jak się wydaje wraz z załogą („oni”) — obowiązany jest zapłacić odszkodowanie. We współczesnym nam prawie morskim wielu krajów odpowiedzialność za należyte sztautowanie spoczywa także na przewoźniku, a ze wspomnianej tu przysięgi wywodzi się niewątpliwie tzw. protest morski.

Art. 13 *Vonnesse* miał na celu uregulowanie podziału niektórych kosztów związanych z podróżą statku z ładunkiem. Tekst tego artykułu w gdańskim rękopisie, a także w niektórych innych, uległ dość znacznemu skażeniu i stał się częściowo niezrozumiały, a na pewno nieaktualny. Pamiętajmy, że był to przecież przepis zwojów olerońskich i, jak z niego wynika, dotyczył podróży odbywanej do Bordeaux, trasami wzdłuż wybrzeży Bretanii, koło wyspy Batz, koło Calais, koło Yarmouth. Była to zapewne podróż po ładunek wina lub też powrotny rejs statku płynącego np. ze Szkocji; wszystkie te przytoczone powyżej nazwy miejscowe wymienione są w tekście przepisu. Jak się wydaje, w okolicach tych ponoszono pewne opłaty pilotowe a także holownicze; artykuł ten nakłada na kupców koszty czarterpartii (tj. przypuszczalnie koszty jej spisania, pisarza, notariusza, papieru itp.) oraz koszty holowania i małego pilotażu. Przepis zdaje się ustalać, gdzie świadczone usługi pilotowe mają charakter „małego pilotażu”. Z całą pewnością dla żeglugi gdańskiej dyspozycje te były bez większego znaczenia, szczególnie w XV w., ponieważ po pierwsze podróże statków do Bordeaux były raczej rzadkie, a po wtóre, nie

wiemy czy statki bałtyckie korzystały z usług tych pilotów jak i z usług holowniczych? Gdańskie i niektóre flandryjskie rękopisy mówią tylko o kosztach holowania, pomijając w ogóle koszty czarterpartii i pilotażu. Toteż późniejsi pisarze gdańscy dokonywający odpisów *Waterrecht* w XVI i XVII w. pominęli ten artykuł, jako niewątpliwie zbędny. Nie pominęło go tylko gdańskie wydanie drukiem *Waterrecht* z 1538 r.

Kazuistyczny przepis art. 17 ordynacji dotyczy podróży statku ze Skanii do Flandrii, lecz dodano w obu przypadkach, że może to być podróż z innego i do innego portu, w czasie której zajdzie konieczność wejścia statku do Amsterdamu z powodu niebezpieczeństwa. Innymi słowy Amsterdam jest w tym przypadku portem schronienia. Kapitan wraz ze sternikiem i dwoma marynarzami powinien wówczas złożyć przysięgę, że wejście do Amsterdamu nastąpiło w wyniku konieczności. Jeżeli kapitan następnie nie jest w stanie przygotować statku do dalszej podróży celem jej ukończenia, wtedy powinien on przesłać towar — widocznie do miejsca przeznaczenia, którym, jak pamiętamy, zgodnie z pierwotną dyspozycją była Flandria — na koszt frachtu, z tym że opłaty celne obciążają kupca. Jest to przeto ustalenie dość ważnej zasady co do podziału kosztów przesłania towaru do miejsca przeznaczenia, w razie wcześniejszego zakończenia podróży. Zasada ta przyjęła się na długie stulecia w morskiej żegludze handlowej.

Towary kupców załadowane na statek powinny być dowieszone do portu przeznaczenia w odpowiednim stanie; o tym na czym ta odpowiedzialność polega decyduje kapitan, sternik i frachtujący. Jest to zasada ogólna wyrażona w art. 9 ordynacji, podczas gdy dwa następne (10 i 11) artykuły ustalają wysokość wynagrodzenia za pewne czynności marynarzy związane z towarem. Logicznie wszystkie te trzy postanowienia wiążą się w jedną całość, toteż już w drugim z kolei gdańskim rękopisie *Waterrecht* i wszystkich następnych połączono je w całość, w jeden artykuł.

Pierwszą z wymienionych tu czynności jest przesypywanie zboża, żyta i pszenicy. Dokonywane ono było w celu zapobieżenia zagrzeniu i zepsuciu. Za przesypywanie ordynacja ustala wynagrodzenie marynarza w wysokości jednego grosza od każdego łasztu za jednorazowe przesypywanie. Ponieważ czynność ta należy do obowiązków marynarzy, wobec tego gdy nie chcą jej wykonać muszą zapłacić odszkodowanie, o którego wysokości orzec ma kapitan i sternik.

Drugą czynnością jest wyładowywanie towaru, za co ordynacja również ustala wysokość wynagrodzenia dla marynarzy. Wymienione są tu liczne towary pochodzące z basenu Morza Bałtyckiego, a mianowicie: żyto i pszenica, wańczos, bale drewniane, popiół, śledzie, smoła i dziegieć. Najczęstszym wynagrodzeniem jest jeden grosz od jednostki, którą jest bądź łaszt (śledzi, smoły, dziegiu i zapewne zboża), bądź beczka

(popiołu), bądź setka (bali, wańczosu). W tych przypadkach, gdy przeładowywano widocznie większe jednostki opakowania przy pomocy prymitywnego dźwigu (wielokrażka?) stawka wynagrodzenia wynosiła dwa grosze (beczka lnu, paka tkanin, wielka beczka — tzw. pipa — wina).

W razie uszkodzenia towarów z niedbalstwa, szkodę obowiązani są pokryć ci marynarze, którzy otrzymują wspomniane wynagrodzenie za przeładunek.

Marynarze mogą się zapytać kapitana lub sternika czy liny, na których wciągają towary są dostatecznie wytrzymałe, a w razie pozytywnej odpowiedzi kapitana lub sternika i następnie zerwania lin za szkodę odpowiedzialny jest kapitan. Jeżeli jednak marynarze nie zadali tego pytania pokrywają sami szkody. Formalistyka tego przepisu jest oczywista. Wydaje się, że redaktorzy ordynacji zapożyczyli to rozwiązanie z art. 10 *Vonnesse*, który jednak brzmi nieco odmiennie. Kapitan po ukończeniu podróży powinien pokazać kupcom liny i inne urządzenia, którymi chce dokonać wyładunku. Następnie kapitan powinien naprawić ewentualne braki w tych narzędziach, a gdy w trakcie wyładunku utracona zostanie beczka szkodę pokrywa kapitan i marynarze, ponieważ, jak czytamy, kapitan pobiera, widocznie na równi z innymi marynarzami, wynagrodzenie za wyładunek. Wynagrodzenie to należy najpierw przeznaczyć na pokrycie szkód wyrządzonych przy wyładunku, a dopiero pozostałość można podzielić pomiędzy marynarzy. W dalszym ciągu tego przepisu czytamy, że tylko w razie uszkodzenia towaru przed pokazaniem lin kupcom, kapitan i marynarze pokrywają całość szkody; natomiast po pokazaniu sprzętu kupcom i zaaprobowaniu go przez nich, kupcy płacą „równą” część szkody, zapewne przeto po połowie z marynarzami.

Trzy kazuistyczne przepisy ordynacji (art. 15, 16 i 22) ustalają terminy rozładunku statków po ich przybyciu do portu wyładunku. I tak statki przybywające z Norwegii lub opływające Skanie, czyli przybywające do Flandrii z Bałtyku, powinny być rozładowane w terminie 14-dniowym, statki z Hamburga „i innych krajów”, czyli zapewne miast, w terminie 8-dniowym, a lichtugi, które zabrały towar ze statku najwidoczniej pozostającego na redzie, w terminie pięciu dni. Prawdopodobnie wiążą się te terminy z wielkością rozładowywanych jednostek. Im większy statek, tym dłużej musiał trwać jego wyładunek. W dwu pierwszych przepisach wspomniano również, że w tym samym terminie, przeznaczonym na wyładunek statku, powinien on, tj. statek, a właściwie kapitan, otrzymać swój fracht. Z tego i paru poprzednich postanowień wynika, że fracht był płatny w zasadzie z dołu, po dokonanych przewozie.

Dla porównania warto dodać, że w gdańskich przepisach morskich terminy dla rozładunku burdyn, tj. lichtug, przewożących towary ze statków stojących na redzie do portu wynosiły: w wilkierzu z ok. 1438 r.

zaledwie jeden dzień, z ok. 1455 r. — już trzy dni, co utrzymało się jeszcze w 1597 r. Dla statków ten ostatni wilkierz przewidywał termin 14-dniowy²⁴.

5. AWARIA WSPÓLNA

Waterrecht zawiera, w załączkowej co prawda formie, postanowienie o trzech później rozwiniętych odmianach awarii, jakkolwiek nie używa jeszcze tego terminu (awaria). Do pierwszej z nich zaliczamy wszystkie te szkody, które są wyrządzone rozmyślnie, dla ratowania statku i towaru; jest to przede wszystkim wyrzucenie części towarów do morza, zcięcie masztu itp. Wyrzucenie części towarów do morza jest klasycznym przykładem awarii wspólnej, znanym, jak wiadomo Digestom (D. XIV, 2, *Lex Rhodia de iactu*). Zabieg ten w prymitywnych warunkach nawigacji owych czasów pozwalał m. in. na „ulżenie” statkowi i zejście z mielizny, wyprostowanie przechyłu statku spowodowanego w czasie burzy i falowania przez przesunięcie części towaru na jedną burtę itp. Ciężar szkód zaliczanych do awarii wspólnej rozkłada się proporcjonalnie na statek i ładunek uratowany. Przeciwnieństwem awarii wspólnej jest awaria partykularna, pod pojęciem której rozumiemy dziś koszty i szkody ponoszone samodzielnie przez poszkodowanego. *Waterrecht* wspomina w paru miejscach o takich właśnie stratach, stanowiąc że nie należy ich rozliczać, czyli, że każdy ponosi je sam. Oprócz tych dwu rodzajów awarii, istniejących i w dzisiejszym prawie morskim, *Waterrecht* wyróżnia jeszcze i takie koszty, które powinny być poniesione w $\frac{2}{3}$ przez statek i w $\frac{1}{3}$ przez towar; jest to, znana później w basenie Bałtyku, tzw. awaria mała, lub zwykła, o której wspomina późniejsza praktyczna jak i teoretyczna literatura²⁵.

Jak wspomniano, ordynacja zna przede wszystkim pierwotną formę awarii wspólnej, polegającą na wyrzuceniu części towarów do morza. Z propozycją dokonania „wyrzucenia” występuje kapitan, lecz przed dokonaniem tego należy się zapytać kupca-frachtującego o jego zgodę. Kupiec ten, niewątpliwie właściciel towarów, w okresie powstania ordynacji znajdował się często na statku i towarzyszył swym przewożonym towarom. Można przypuszczać, że mimo obawy o swe życie frachtujący niełatwo godził się na straty i nie udzielał swej zgody na wyrzucenie części swych towarów do morza. W tym przypadku ordynacja przewiduje, że decydują ostatecznie kapitan i dwaj lub trzej członkowie załogi i ich decyzję należy wykonać, lecz następnie, po szczęśliwym dotarciu do lądu, w pierwszym porcie zawinięcia statku lub, być może, w porcie

²⁴ Por. St. Matysik, *Prawo morskie Gdańska*, s. 105.

²⁵ Np. K. Büsch, *Theoretisch-Praktische Darstellung der Handlung*, Hamburg 1792, cz. II, s. 34—37.

ukończenia podróży, dwaj lub trzej członkowie załogi powinni na żądanie kupca złożyć przysięgę, że wyrzucenie towarów dokonane było li tylko z konieczności. Gdy kupca-frachtującego nie było na statku w chwili dokonywania wyrzucenia towarów do morza, to decyzja należała już bezpośrednio do kapitana i większości załogi.

Po wyrzuceniu towarów do morza, czyli po dokonaniu aktu awarii wspólnej, jak to dziś określilibyśmy, powinno nastąpić rozliczenie awarii. Jego sposób nie jest zupełnie jasno określony w ordynacji. Wiadomo jedynie, że wartość towarów wyrzuconych powinna być obliczona po ocenie rynkowej i niewątpliwie rozłożona na pozostałe wartości uratowane, tzn. na towar oraz na statek, z tym jednak, że kapitan płaci swoją część udziału (dziś powiedzielibyśmy swoją składkę awarii wspólnej) albo ze statku, albo z frachtu, to znaczy, jak rozumiem, albo w stosunku do wartości statku, albo też w stosunku do wartości frachtu; wybór jednej z tych wartości należy do kupców, którzy powinni jednak zaaprobować oszacowaną przez kapitana wartość statku w czasie jednego pływu, a więc w ciągu zaledwie kilku godzin (od przypływu do odpływu lub odwrotnie).

Dalsze szczegóły rozłożenia ciężaru awarii wspólnej, przewidziane ordynacją, dotyczą uratowanych pieniędzy, znajdujących się w skrzyniach na statku. Pieniądze te uczestniczą w składce awarii wspólnej w sposób bardziej korzystny, ponieważ liczy się je tylko w połowie, po dwa fenigi za jeden, podobnie jak i inne mienie przewożone w skrzyniach i następnie uratowane. Warunkiem takiego ulgowego liczenia jest jednak uprzednie zgłoszenie ich przez właściciela, przed dokonaniem wyrzucenia. Natomiast pieniądze, które ktoś wydobył ze skrzyni i miał przy sobie w czasie dokonywania wyrzucenia towarów do morza, nie uczestniczą w rozliczeniu i nie płaci się za nie nic (nie nakłada się składki).

Ordynacja następnie zawiera pewne kazuistyczne i sztywne postanowienia o przyjęciu wartości niezadeklarowanych rzeczy. I tak np. skrzynia o zawartości nieujawnionej, czy została wyrzucona czy też nie, winna być oceniona nie wyżej niż trzy talary, pod warunkiem, że była okuta; jeżeli okuć nie miała należy ją zapłacić według jej wartości. Trudno uchwycić tutaj motyw takiego właśnie rozwiązania. Wartość wyrzuconego posłania, tj. zapewne maty z kocem itp., określa się również na trzy talary. Nie bardzo rozumiemy, jaki był cel ewentualnego wyrzucenia do morza tak lekkiej rzeczy, jak posłanie marynarza lub kupca? Chyba trzeba przyjąć, że dokonano tego po prostu w zapale wyrzucania wszystkiego co wpadło w rękę.

Być może wreszcie, że decyzję co do tego, co należy wyrzucić pozostawiono losowi; ordynacja przewiduje (tekst jest w tym miejscu niezbyt jasny), że w takim przypadku należy naradzić się z kupcem frachtującym,

o ile jest on na statku, lecz mimo jego sprzeciwu decyduje kapitan z większością załogi, a w razie nieobecności kupca, bezpośrednio kapitan i załoga.

Okup, płacony przypuszczalnie piratom lub korsarzom lub też, być może, składany na cele kościelne w formie votum²⁶ (być może wobec złożenia przez obecnych na statku i zagrożonych niebezpieczeństwem jakichś ślubów złożenia ofiary za uratowanie) powinien być zapłacony w wysokości uzgodnionej, odpowiadającej rzetelności i zgodny ze zwyczajem; wysokość okupu dzieli się na wartości uczestniczące.

Drugą bardzo starą formą awarii wspólnej było zrabanie masztu. Forma ta znana jest Dig. XIV, 2; podobnie jak ucięcie kabla kotwicznego i poświęcenie kotwicy lub ucięcie części takielunku. Gdy zachodzi konieczność dokonania takiego zabiegu kapitan również powinien zapytać o zgodę kupców i wyjaśnić im, że w danej sytuacji dokonuje tego poświęcenia w celu ratowania życia ludzkiego, statku i towarów. Straty rozdzieli się tak samo jak przy wyrzuceniu towarów. Brak zgody kupca-frachtującego na dokonanie powyższych poświęceń znów nie wstrzymuje ich rozliczenia, jeżeli kapitan z dwu innymi członkami załogi przysięgnie po zejściu na ląd, że poświęcenia dokonano z konieczności.

W razie utknięcia statku na mieliźnie koszty odładowania, tj. przeładunku towarów na lichtugi, zaliczane są do awarii wspólnej. Gdyby na statku nie było ani jednego kupca-właściciela towarów i wtedy potrzebna jest przysięga kapitana oraz dwu marynarzy, stanowiąca dowód na tę okoliczność, że statek i ładunek były w niebezpieczeństwie — na mieliźnie. Jest to art. 19 ordynacji.

Vonnesse w art. 8 przewidują bardzo podobny stan faktyczny jak ordynacja w powyżej omówionym art. 2. Statek spotyka sztorm w czasie podróży z towarem, konieczne staje się wyrzucenie części towaru do morza, kapitan pyta o zdanie kupców. W razie ich zgody sprawa jest prosta, lecz i w braku zgody kupców decyduje kapitan — i tu nie wspomina się, w przeciwieństwie do ordynacji, o decyzji większości załogi, ale po zejściu na ląd trzech ludzi z załogi musi złożyć przysięgę, że wyrzucenie dokonane było dla ratowania życia, statku i towarów, a ponadto mają oni zeznać co wyrzucono ze statku. Wyrzucone towary mają być oszacowane, a suma strat powinna być podzielona na kupców-właścicieli towarów, które pozostały na statku. W pokryciu straty uczestniczy kapitan albo statkiem albo frachtem. Brak w *Vonnesse* wzmianki o tym, kto dokonuje wyboru jednej z tych dwu wartości; w ordynacji byli to kupcy.

²⁶ Jak to ustalił B. Janik chodzi tu o okup płacony w znaczeniu votum, a więc albo wypłacany rozbójnikom w zamian za uwolnienie statku albo też na ofiarę przyobiecaną w chwili ciężkiej na morzu.

W dalszym ciągu *Vonnesse* przyznają marynarzom — czego nie ma w ordynacji — jedną beczkę własnego ładunku wolną od udziału w awarii wspólnej. Rozumieć przez to trzeba, że jest to ładunek stanowiący własność marynarza, który nie ponosi ciężaru składki awarii wspólnej. Lecz, gdy marynarz ma na statku więcej towaru niż jedną beczkę, to na nim ciąży udział w składce. Gdyby zachowanie się marynarza w czasie dokonywania wyrzucenia towarów było nieodpowiednie, wtedy, jeżeli kapitan zezna to pod przysięgą, nie przyznaje się marynarzowi zwolnienia od składki do awarii wspólnej nawet tej jednej beczki.

Art. 9 *Vonnesse* zbliżony jest do art. 3 ordynacji; tak samo chodzi tu o zcięcie masztu podczas sztormu lub o odcięcie kabla kotwicznego — wszystko dokonane dla ratowania życia, statku oraz towarów. Koszty tych szkód rozkłada się na wartości uczestniczące. Zapłata składki w awarii wspólnej przez kupców powinna być dokonana przed odebraniem towarów ze statku.

Ostatnie zdanie tego artykułu dotyczy pewnych konsekwencji awarii wspólnej dla umowy przewozu; oto gdy statek utknął na mieliźnie, a przeto wyrzucenie towarów jest niezbędne dla wynurzenia statku i zejścia z mielizny i kupcy nie mogąc się zdecydować przedłużają czas utknięcia statku, wówczas gdy zamoknie towar lub beczki wyciekną, fracht od utraconego ładunku należy się kapitanowi, ponieważ nie powinien on ponosić straty.

Jeszcze jeden z przepisów *Vonnesse* wiąże się z awarią wspólną. Jak wspomniano wyżej, marynarze mogą być opłacani poprzez przyznanie im wolnego od frachtu ładunku na statku. Mogą oni przeto przewieźć pewną ilość towaru na swój rachunek; gdy jednak nie mają tego towaru mogą zająć przysługującą im przestrzeń ładowną nawet beczką z wodą i gdy następnie wyrzuci się tę właśnie beczkę z wodą do morza, wtedy rozliczyć ją należy tak, jakby to było wino lub inny towar. Marynarz mógł także oddać kupcowi — zapewne za opłatą na swoją rzecz — tę wolną przestrzeń jaka mu przysługiwała. W takim przypadku umieszczony przez kupca towar, w razie awarii wspólnej, korzystać miał z omówionego powyżej wyłączenia, przysługującego marynarskiemu wolnemu ładunkowi. Tak brzmiał ten artykuł (art. 18 *Vonnesse*) w jego pierwotnym brzmieniu (w zwojach z Oléron); w *Vonnesse* uległ on skazaniu, które zaciemniło jego istotną treść.

Dyspozycja przepisu o tzw. awarii małej (art. 20 ordynacji) przewiduje, że statek z towarem płynący niewątpliwie do Amsterdamu lub Staveren nie może przejść przez jedną z dwu wymienionych cieśnin, a mianowicie przez Vlie, pomiędzy wyspą Terschelling a wyspą Vlieland, lub przez Marsdiep, między wyspą Texel i wybrzeżem północnej Holandii. Niezbędne jest przeto wezwanie lichtug i częściowe przeładowanie to-

waru ze statku na lichtugi. Koszty lichtug w dwu trzecich powinny być pokryte przez statek, a w jednej trzeciej przez towar. Tylko wówczas, gdyby mimo przeładunku towaru na lichtugi statek nie zdołał przejść przez cieśniny, wtedy całość kosztów lichtug i za pracę przy przeładunku spada na statek.

Przepis jest prostą konsekwencją faktu, że pływaczni te musiały być znane kapitanom statków handlowych, którzy przyjmując towar do portów położonych za cieśninami zobowiązywali się do dowiezienia do nich towaru, lecz względy słuszności a także zapewne stałość praktyki korzystania z usług lichtug nasunęła rozwiązanie w postaci pewnego podziału stale występujących kosztów. Być może, że poziom wody w cieśninach bywał zmienny w różnych porach roku w zależności od pływów itp. Słuszna wydaje się być i myśl dalsza, aby przerzucić na statek całość tych kosztów wtedy, gdy statek (w osobie swego kapitana), podjąwszy się dowieźć towar poprzez te cieśniny, nie był w stanie tego dokonać, mimo pomocy lichtug; najwidoczniej bowiem statek o tym zanurzeniu w ogóle nie mógł wejść na Zuyderzee.

Powyższe przepisy o awarii wspólnej z całą pewnością rozwijały się zwyczajowo w praktyce żeglugi handlowej zanim doczekały się spisania. Mimo iż są w pewnym sensie powtórzone w ordynacji za *Vonnesse*, to jednak zawierają inaczej ujęte sformułowania i wydają się być wynikiem do pewnego stopnia niezależnego rozwoju. Bez trudności możemy w tych przepisach dopatrzeć się prawzoru postanowień o awarii wspólnej późniejszych kodyfikacji prawa morskiego w państwach północnej Europy; oczywiście zmieniły się szczegóły, sprecyzowały się nie dość ściśle ujęcia, lecz zasada pozostała w swej istocie nie zmieniona.

6. PILOTAŻ

W okresie powstania ordynacji zdarzało się już niewątpliwie świadczenie usług pilotowych przez bardziej doświadczonych żeglarzy, którzy byli obeznani dobrze z pewnym odcinkiem drogi morskiej. Pilotaż wspomniany jest także i we wcześniejszej od ordynacji części *Waterrecht*, to znaczy w *Vonnesse*. Usługi pilota polegały zapewne na podawaniu wskazówek, a być może nawet wprost rozkazów nawigacyjnych, słowem na kierownictwie nautycznym statku.

Ordynację interesuje przede wszystkim sposób ponoszenia kosztów pilotażu. Koszty te, jak świadczą dwa przepisy ordynacji, art. 24 i 23, ponoszone były w dwojaki różny sposób. Bardziej ogólny przepis przewiduje, że statek przybył na wody cieśniny *Vlie*, położonej pomiędzy wyspami *Vlieland* i *Terschelling*, albo też na wody cieśniny *Marsdiep*, dzielącej wyspę *Texel* od północnej Holandii i w tych miejscach wzięto

na statek pilota w celu doprowadzenia statku do bliżej nieokreślonego portu. W takim przypadku utrzymanie pilota obciąża kapitana, czyli przechodzi na koszt statku, natomiast wynagrodzenie pilota obciąża kupców, czyli ciąży na towarze. Jest to przyjęty podział kosztów pilotażu pomiędzy statek i towar, który to podział, jak o tym wspominaliśmy powyżej, określany był później mianem awarii małej, w odróżnieniu od awarii wspólnej, dzielonej proporcjonalnie pomiędzy statek i towary i awarii partykularnej, obciążającej jedynie właściciela przedmiotu uszkodzonego.

Drugi sposób pokrywania kosztów pilotażu występuje w przypadku wzięcia pilota jedynie po przyjeździe statku w pobliże portu w razie konieczności, w ucieczce przed burzą i wobec nieznamości wód miejscowych. W takim razie wynagrodzenie pilota — a być może i jego utrzymanie, choć przepis tego nie wspomina wyraźnie — zaliczane jest do awarii wspólnej, zgodnie z jej zasadami omówionymi powyżej.

Art. 24 — i ostatni — *Vonnesse* również mówi o pilocie, wziętym za wynagrodzeniem na statek w celu doprowadzenia statku do portu wyładunku. Wskazanie miejsca wyładunku w samym porcie należy, zgodnie z tym postanowieniem, do kapitana; pilot ma jedynie obowiązek doprowadzić statek do samego wejścia do portu, czyli, jak tu czytamy, do łańcuchów jakimi widocznie w okresie powstania zwojów oleronkich zamykano wejścia do portów. Jest rzeczą charakterystyczną, że ten artykuł *Vonnesse* został opuszczony w gdańskich rękopisach pochodzących z 1522 i 1611 r. Przypuszczalnie w warunkach bałtyckich, a może tylko gdańskich, nie zdarzył się tego rodzaju pilotaż „dalekomorski”, polegający na prowadzeniu statku z jednego portu do innego, a także nie było łańcuchów zamykających port.

7. ZDERZENIE STATKÓW

Odpowiedzialność majątkowa za szkody wynikłe ze zderzenia statków uregulowana jest w *Waterrecht* dwukrotnie: raz w części *Vonnesse* (art. 15) i ponownie w dwu artykułach ordynacji (12 i 13). Jakkolwiek nie ma dużej merytorycznej różnicy pomiędzy tym podwójnym uregulowaniem, to jednak tekst *Vonnesse* jest bardziej kazuistyczny i nie wyraża wprost zasady utrwalonej w ordynacji.

Według *Vonnesse*, w razie zderzenia statków, gdy kapitan statku „zderzającego się”, a więc wchodzącego na inny statek, przysięgnie, że nie uczynił tego rozmyślnie, wtedy szkody należy podzielić po połowie pomiędzy obydwie statki i kupców-frachtujących z obu statków. *Vonnesse* uzasadnia taką dyspozycję tym, iż jakoby się zdarzało, że stary statek stawał rozmyślnie „na drodze” innemu, lepszemu statkowi po to, aby po zderzeniu otrzymać od wchodzącego nań statku pełne odszkodowanie;

gdy zaś prawo przewiduje podział szkody po połowie, wtedy statek raczej zejdzie z drogi drugiemu. Uzasadnienia tego nie ma już w ordynacji; tu tylko bardziej wyraźnie przewidziano, że w razie nierozmyślnego zderzenia się statków szkody powinny być poniesione po połowie przez obydwa statki, a w razie rozmyślnego zderzenia statek, który wszedł na drugi płaci całe odszkodowanie. Drugi przepis ordynacji stanowi, że szkody pokrywają statki po połowie w razie gdy nastąpiło zdryfowanie jednego statku na drugi w samym porcie pod wpływem wiatru, prądu lub pływów. Ordynacja wymienia przy tym nazwę portu — Amsterdam, podczas gdy późniejsze gdańskie odpisy (XVI—XVII w.) pomijają tę nazwę.

Nie można odmówić znacznych cech słuszności temu rozwiązaniu problemów odszkodowawczych, wynikłych ze zderzenia statków morskich. Zasada dzielenia na równe części szkód wyrządzonych nierozmyślnie — jak się wydaje z winy obustronnej, lub w obustronnym braku winy — utrzymała się bardzo długo w prawie morskim wielu krajów; np. w Stanach Zjednoczonych zasada ta — z nieistotnymi zmianami — utrzymuje się do dziś. W państwach europejskich zastąpiły ją zasady konwencji brukselskiej z 1910 r. o ujednastajnieniu niektórych przepisów dotyczących zderzenia statków morskich.

IV

Jak wspomniałem, do pierwotnego tekstu *Waterrecht*, złożonego z dwu części, rychło dopisano artykuły pochodzenia lubeckiego. Gdański rękopis z ok. 1429 r. zawiera pięć tych dodanych artykułów, a dotyczą one:

- sporu pomiędzy właścicielem statku a kapitanem,
- prac ciesielskich przy statku oraz zakupu płótna — zapewne na żagle — i pokryciu kosztów tych prac bądź zakupu,
- poręki udzielonej przez kapitana dla celów statku i następnie obowiązku poręczenia przez właścicieli statku za kapitana,
- zderzenia statków,
- sprzedaży towaru po wyladowaniu i utracie statku.

W zasadzie przepisy te zawierają niewiele tylko nowej treści prawnej, niewątpliwie pochodzenia bałtyckiego; genezę ich można wyprowadzić ze znanych nam postanowień *Waterrecht*. To samo, z niewielkimi zmianami, można powiedzieć o dodanych następnie (w rękopisach z XVI i XVII w.) sześciu innych przepisach lubeckich, które dotyczą:

- obowiązku marynarza odbycia całej podróży,
- zaciągnięcia się do służby na statku przez osobę, która następnie nie potrafi pełnić swych obowiązków (powinna ona zwrócić wynagrodzenie i ponadto zapłacić dodatkowo połowę wynagrodzenia),

- odstręczenia od pracy sternika przez jednego kupca innemu,
- zakazu nocowania marynarzy na lądzie,
- zabierania ze statku sternika lub marynarza,
- zakazu przyjmowania do służby na statku marynarza, który zbiegł swemu kapitanowi.

W rękopisach z XVI i XVII w., zawierających powyższe postanowienia, pominięto jednak trzy pierwsze z poprzednich pięciu przepisów lubeckich. Można przeto sądzić, że większą wagę przywiązywano do dwu pierwszych części *Waterrecht*, do *Vonnesse* i ordynacji, podczas gdy dodatki lubeckie, wywodzące się częściowo z tamtych źródeł, były jedynie pewnym uzupełnieniem pierwotnego prawa morskiego.

Rozszerzając nasz temat moglibyśmy dojść do wniosku, że i wszystkie późniejsze akty prawne, źródła prawa morskiego zastosowane i obowiązujące choćby w jednym z portów bałtyckich — o ile zdały próbę życia i zgodne były z potrzebami żeglugi — stawały się po pewnym czasie wspólnymi źródłami dla całego basenu bałtyckiego. Tak się rzecz miała niewątpliwie z częścią postanowień hanzeatyckich zjazdów, z tzw. *recesami*, które usiły uregulować także i dziedzinę przewozów morskich. Lecz i największe kodyfikacje Hanzy — ordynacja z 1591 r. oraz prawo morskie z 1614 r.²⁷ — znajdują się pod znacznym wpływem dawnego *Waterrecht*, chociaż rozwijają, a nawet modyfikują jego zasady. Kodyfikacje duńskie i szwedzkie także pozostają w tym samym kręgu, choć znów łatwo wskazać nowe w nich momenty.

Jeden przykład niech uzasadni nasze twierdzenie o wzajemnym zapożyczaniu przepisów potrzebnych w pewnym okresie rozwoju. Oto w statucie Zygmunta I, króla Polski, z 20 VII 1526 r. dla Gdańska, znalazło się postanowienie, że każdy kto jest lub będzie w przyszłości kapitanem statku w Gdańsku, obowiązany jest stawić się wraz z właścicielem statku i — prawdopodobnie współwłaścicielami — przed radą miasta i w wystarczający sposób udowodnić, że jest człowiekiem uczciwym, wiernym i statecznym i że nie będzie używał swego statku ani też ludzi-załogi — których by uważał za niewiernych lub nieprzyjaznych dla miasta. Skoro jednak przekonaby się, że ktoś z jego załogi żywi takie uczucia, to niezależnie od tego czy wraca ze statkiem do Gdańska, czy przybędzie do kądkolwiek, doniesie o tym człowieku radzie miasta, a rada usunie go z miasta.²⁸

²⁷ Obydwa te zbiory ukazały się wielokrotnie drukiem, m. in. także i w Gdańsku, zob. moje *Prawo morskie Gdańska*, s. 51, 12 i 13.

²⁸ Tekst oryginalny (łaciński) statutów przedrukowuje P. Simson, *Geschichte der Stadt Danzig*, t. IV, nr 153. Por. moje *Prawo morskie Gdańska*, s. 191—192.

To postanowienie statutów Zygmunta I wiązało się z całą pewnością z postęпами reformacji, szerzącej się w tym czasie właśnie wśród załóg statków²⁹. Autorzy gdańskich zbiorów prawa morskiego, wydanych po statucie Zygmunto wskim, powoływali się niejednokrotnie na niego i prawdopodobnie przepis ten był „wygodny” dla miast, toteż zapożyczyła go Lubeka i przejęła do swego prawa z 1530 r., skąd próbowano go umieścić i w prawie Hanzy³⁰. Na przykładzie tym widoczne stają się próby dokonania zapożyczenia przepisu potrzebnego w danym okresie.

V

Nie było celem niniejszych uwag wyczerpywanie tematu i przedstawianie bez wyjątku wszystkich wspólnych źródeł prawa morskiego stosowanego na Bałtyku w przyszłości. Pełne studium w tej dziedzinie musi doprowadzić do napisania historii prawa morskiego na północy Europy. Już obecnie można jednak stwierdzić, że historia ta będzie musiała szczegółowo zająć się *Waterrecht*, którego gdańskie rękopisy doczekały się wreszcie bardzo starannego przygotowania edytorskiego oraz polskiego przekładu³¹.

*

Historia prawa morskiego stała się w naszym kraju przedmiotem wnikliwszych studiów dopiero od dwudziestu lat. Jednym z postulatów badawczych w tej dziedzinie powinno stać się zacieśnienie współpracy pomiędzy krajami nadbałtyckimi dla zapewnienia przede wszystkim lepszej informacji naukowej i możliwości prowadzenia badań źródłowych w archiwach i bibliotekach miast nadbałtyckich. Tak np. przykładem zbieżności w podjęciu pewnych tematów może być niedawno wydana praca Niitemaa na temat, który kilka lat przedtem opracowano w Polsce³².

Ujednolicenie prawa morskiego leży niewątpliwie w interesie wszystkich narodów prowadzących morską żeglugę handlową. Prowadzą do niego dziś inne drogi, na których współdziałamy wraz z wielu narodami morskimi, lecz chyba dobrze będzie zdawać sobie sprawę — w pełniejszej

²⁹ Stwierdził to S. Glucksmann, *Ruchy społeczne w Gdańsku w początkach reformacji (1522—1526)*, Sprawozdania z posiedzeń Tow. Naukowego Warszawskiego, wyd. II, 1937, r. XXX, z. 4/6, s. 36.

³⁰ Ustalił to O. Weber, *Die Schiffsgewalt des Kapitäns und ihre geschichtliche Grundlagen*, Tübingen 1907, s. 54.

³¹ Por. przypis 9.

³² Tak np. prawo nadbrzeżne doczekało się ostatnio opracowania przez fińskiego uczonego Vilho Niitemaa, *Das Strandrecht in Nordeuropa im Mittelalter*, Helsinki 1955, podczas gdy w 1949 r. temat ten był opracowany przez autora niniejszego szkicu (S. Matysik, *Prawo nadbrzeżne*, Toruń 1950).

mierze — z faktu, że były także i wspólne podstawy w przeszłości dla tego prawa, którym kierował się śmiały i twardy żeglarz średniowieczny w swej walce z żywiołem, torując drogę porozumieniu handlowemu nadbałtyckich państw.

Stanisław Matysik (Gdańsk)

LES SOURCES COMMUNES DU DROIT MARITIME EN VIGUEUR SUR LA BALTIQUE DANS LE PASSÉ

Résumé

Le présent article traite le premier plus important recueil du droit maritime qui peut être considéré comme la source commune de ce droit pour tout le littoral de la Baltique; c'est notamment la compilation nommée *Waterrecht* ou *Waterrecht ten Damme*.

Dans la formation, ou dans l'application du droit maritime dans le bassin de la Mer Baltique ont joué un certain rôle les qualités particulières de cette mer, qui la distinguent des autres mers de l'Europe du Nord. Ce sont notamment: le manque de flux et reflux, la petite profondeur des ports baltiques (du Sud) qui nécessitait le transbordement partiel en pleine mer, la congélation des ports qui avait lieu presque tous les ans. La plupart des marchandises transportées dans la Baltique portait le caractère de marchandises transportées en masse (sel, blé, bois), contrairement à celles qu'on transportait p. ex. en Méditerranée (cargaisons précieuses de colis). Ceci fut la raison de la prépondérance de contrats relatifs au transport des marchandises occupant tout le navire; les transports des colis documentés par des connaissements furent introduits relativement tard.

Les statuts des villes-ports sur la Baltique contenaient peu de résolutions relatives au droit maritime, ayant trait entre autres au transbordement des navires, à la protection de la profondeur des ports (interdictions de délester les navires dans le port), à la construction de bâtiments etc.

„Le droit de navigation de Damme” est une compilation qui fut vraisemblablement effectuée dans la première décade du XVe s. (1407). Les copies de ce recueil du droit se sont conservées tout au moins dans 20 villes européennes, dont certaines ne sont même pas situées sur le littoral. De nombreuses villes possédaient quelques ou plusieurs copies manuscrites du *Waterrecht*; à Gdańsk p. ex. nous en connaissons dix. Le *Waterrecht* se compose de deux recueils distincts du droit maritime: des si-nommés *Rôles d'Oléron*, provenant des XIIe et XIIIe siècles, parus sur les côtes françaises de l'Atlantique et réglant surtout les transports de vin et de la si-nommée *Ordinancie*, parue sans doute en 1407. On ajoutait parfois à ce recueil (dans certains manuscrits) des règlements du domaine de droit maritime, émanant du droit municipal, p. ex. de la ville de Lübeck.

En 1505 parut à Copenhague la première édition imprimée du *Waterrecht*; au cours du XVIe et du XVIIe s. on procéda au moins 8 fois à la réimpression de ce recueil (pas toujours des mêmes manuscrits). On édita le *Waterrecht* à Gdańsk déjà en 1538 — l'année de la fondation de la plus ancienne imprimerie de Gdańsk.

Dans les Archives de la Voïévodie de Gdańsk il s'est conservé jusqu'à nos jours huit copies manuscrites du *Waterrecht*, dont la plus ancienne date de la première décade du XVe s. Au XIXe et XXe s. on publia au moins 13 fois des éditions critiques du *Waterrecht*; une nouvelle édition (la première édition complète) des manuscrits de Gdańsk du *Waterrecht* est presque terminée (en cours de préparation par B. Janik).

Dans la suite l'article en question passe en revue ce fameux recueil du droit maritime; le matériel que contient cette compilation peut être divisé en groupes suivants: a) les règlements navigatoires d'ordre, b) les règlements concernant la navire — surtout les droits de propriété sur le navire, c) les ordonnances réglant les rapports réciproques entre le capitaine et l'équipage leurs droits et devoirs, d) les ordonnances relatives aux contrats de fret, c'est-à-dire au contrat du transport des marchandises, e) les règlements concernant l'avarie commune, dont la forme la plus fréquente consistait à l'époque à jeter dans la mer une partie des marchandises afin de sauver le reste de la cargaison, ainsi que le navire des dangers de la mer, f) les règlements relatifs aux pilotes et g) les ordonnances ayant trait aux collisions des navires en mer.

Le *Waterrecht* avait certainement des qualités, en constituant une bonne source du droit maritime, écrite avec connaissance des conditions de la navigation. Il ne fut pas pourtant le seul recueil du droit maritime qui devint commun pour tout le littoral de la Baltique; ainsi p. ex. une des ordonnances des statuts du roi de Pologne Sigismond I de 1526, émise pour Gdańsk, fut ensuite appropriée par le droit de Lübeck; il y eut même des tentatives afin de la joindre au recueil du droit de la Hanse.

La réception des ordonnances identiques du droit maritime par la réception du fameux recueil, le *Waterrecht*, et des règlements particuliers, propices à la navigation, fut la forme d'uniformisation du droit maritime. Cette uniformisation est sans aucun doute dans l'intérêt de toutes les nations qui entretiennent la navigation commerciale reliant leurs ports.