

O POŁOŻENIU PRAWNYM MARYNARZY
WEDŁUG RÔLES D'OLÉRON I USTAWODAWSTWA
ZWIĄZKU MIAST HANZEATYCKICH Z XIV i XV W.*

Rôles d'Oléron i morskie ustawodawstwo Związku Hanzeatyckiego z XIV i XV w. wywarły decydujący wpływ na rozwój prawa morskiego u zachodnich wybrzeży Europy oraz u wybrzeży Morza Północnego i Bałtyckiego. Rôles¹ d'Oléron, zbiór prawa zwyczajowego, który powstał prawdopodobnie w w. XII², był szeroko stosowany w Europie zachodniej

* Rozpatrujemy tutaj tylko pierwotny zbiór Rôles d'Oléron, zawierający 24 artykuły. Jest to redakcja nazwana przez Twissa gaskońską. Również flamandzkie i kastylijskie tłumaczenia Rôles d'Oléron zawierają tylko 24 artykuły. Późniejsze teksty uległy powiększeniu: manuskrypty angielskie Rôles d'Oléron z początku XV w. wymieniają 34 artykuły; Clairac w *Us et Coutumes de la mer* wyd. 1647 podaje 47 art. Garcie dit Ferrand w *Grand Routier de la mer*, wyd. 1541, 46 artykułów, itp. Na późniejszy okres powstawania dorzuconych przez tych autorów artykułów wskazuje język (styl i ortografia francuszczyzny XVI w.). — Pardessus *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII s.* t. I, 1828, s. 284, 285, 312; R. Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Lipsk 1884, s. 67. Powyższe wywody powtarza Stanisław Matysik w artykule *Początki prawa pracy w średniowiecznym prawie morskim „Państwo i Prawo”* Rok V, maj - czerwiec 1950, zeszyt 5—6 (51—52), s. 130, przypis 21.

¹ Rooles: nazwą tą określano we Francji akta trybunałów (parlements), napisane na zwojach pergaminu w epoce, zanim trybunały obrały sobie stałą siedzibę około XI w. Pardessus, op. cit., t. I, s. 303.

² R. Wagner wyraża pogląd, że Rôles d'Oléron są zbiorem orzeczeń sądowych, wydanych przez sławny trybunał morski z wyspy Oléron, znajdującej się u zachodnich wybrzeży Francji i od najdawniejszych czasów posiadającej duże znaczenie dla handlu solą i winem. Ten zbiór orzeczeń został następnie rozprzestrzeniony i recypowany drogą zwyczajową w całej zachodniej i północnej Europie. — R. Wagner, op. cit., s. 67. Pardessus nie podziela poglądu o powstaniu Rôles d'Oléron na wyspie Oléron i określa czas ich powstania na koniec XI w. — Pardessus, op. cit., t. I, s. 301, 303, 304, 306; Th. Kiesselbach, *Der Ursprung der roles d'Oléron und des Seerechts von Damme*, *Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 1906, s. 7, 15; Th. Kiesselbach w artykule *Der Ursprung der rôles d'Oléron und des Seerechts von Damme*, *Hansische Geschichtsblätter*, Jg. 1906, Heft I, s. 1—60, zajmuje się szczegółowo kwestią powstania Rôles d'Oléron. Analizuje on poglądy Adriana Verwer, Pardessus, Travers Twiss, Wagnera, L. Goldschmidta i Polsa. Dochodzi do następujących wniosków: Rôles d'Oléron są prawem zwyczajowym (pogląd zgodny ze zdaniem innych autorów) przewoźników morskich z wyspy Oléron, zajmu-

i północnej. W r. 1266 jest już przetłumaczony na język kastylijski³. W XIV w. w tłumaczeniu na język flamandzki znany jest w Flandrii jako „Vonnese von Damme“ (Wilkierz z Damme)⁴. W tym samym wieku dociera do Anglii⁵. Znany jest również w Portugalii i Szkocji⁶. W XV w. wchodzi jako część składowa zbioru prawa morskiego zwanego „Waterrecht“, a w w. XVI zbioru zwanego Prawem Morskim Wisbijskim (Jus Maritimum Visbyense)⁷. Część przepisów Rôles d'Oléron włącza w r. 1497 Hamburg do swego zmodyfikowanego prawa morskiego⁸. Również ustawodawstwo Związku Hanzeatyckiego pozostawało pod wpływem Rôles d'Oléron. Związek ten przejmował niektóre postanowienia Rôles d'Oléron nadając im, po uprzednim dostosowaniu do warunków hanzeatyckich, moc obowiązującą poprzez przyjęcie odpowiedniego przepisu jako uchwały zjazdu hanzeatyckiego⁹. W ten sposób poza prawem partykularnym poszczególnych miast powstało prawo nadrzędne: prawo Związku Hanzeatyckiego. Narastało ono stopniowo w miarę powstawania konieczności uregulowania danego zagadnienia na płaszczyźnie związkowej. Analogiczny był również proces powstawania interesującego nas morskiego ustawodawstwa pracy Hanzy. Porównanie części tego prawa, powstałego na przestrzeni wieków XIV i XV, z przepisami Rôles d'Oléron, pochodzącymi z w. XII, a nawet i z wcześniejszego okresu¹⁰, rzucić może dużo ciekawego światła na stosunki społeczno-ekonomiczne feudalizmu.

jących się transportem wina z zachodnich wybrzeży Francji (La Rochelle, Bordeaux) do Flandrii (Sluis). Nie są one natomiast miejscowym prawem morskim wyspy Oléron. Ich powstanie w w. XII nie jest w zupełności udowodnione. Rozrost średniowiecznego handlu winem przyczynił się do rozprzestrzenienia Rôles d'Oléron.

³ Th. Kiesselbach, op. cit., s. 2; Pardessus, op. cit., t. I, s. 299, 306.

⁴ K. Koranyi, Z zagadnień prawa morskiego w dawnej Polsce. Odbitka ze sprawozdań Towarzystwa Naukowego we Lwowie, rocznik XIX, z. 1, Lwów 1939, s. 1, 2; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 30, a w szczególności zestawienie tekstów Rôles d'Oléron i Vonnese von Damme na s. 44—60; R. Wagner, op. cit., s. 44, 68; Pardessus, op. cit., t. I, s. 311.

⁵ Pardessus, op. cit., t. I, s. 296, 299, 306; R. Wagner, op. cit., s. 44, podaje w. XIII lub wcześniejszy okres.

⁶ R. Wagner, op. cit., s. 44.

⁷ K. Koranyi, op. cit., s. 4, 5; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 3; Pardessus, op. cit., t. I, s. 311; R. Wagner, op. cit., s. 45.

⁸ Th. Kiesselbach, op. cit., s. 3, 39.

⁹ Rady miast hanzeatyckich wysyłały swoich delegatów, którzy obradowali na wspólnych zjazdach (Hansetage). Powzięte tam decyzje spisywano w formie protokołu, zwanego recesem. Zasady głosowania nie były ściśle ustalone; w niektórych wypadkach decydowała większość głosów, w innych jednomyślność, a w jeszcze innych uchwały zjazdu podlegały zatwierdzeniu przez rady miast poszczególnych.

¹⁰ Pardessus przyjmuje koniec w. XI za okres powstania Rôles d'Oléron, Pardessus, op. cit., t. I, s. 301. Nawet, jeżeli przyjmujemy, że powstały one w połowie w. XII, nie należy zapominać, że są one pisemnym ujęciem panujących już wcześniej na zachodnich wybrzeżach Francji zwyczajów, usankcjonowanych orzecznictwem sądowym i opinią publiczną.

Na wstępie należy podkreślić, że w rozpatrywanych przez nas pomnikach prawnych epoki feudalizmu mamy do czynienia z wolnymi siłami roboczymi zatrudnionymi w handlu i przewozie morskim ¹¹.

Wśród przepisów *Rôles d'Oléron* możemy się dopatrzeć trzech form wynagradzania marynarzy: 1. udziału proporcjonalnego we frachcie, 2. prawa przewiezienia takiej ilości towarów, za które fracht przedstawiał równowartość płacy marynarza, 3. określonej sumy pieniędzy za podróż do portu przeznaczenia i z powrotem ¹². Pierwsze dwie formy zapłaty były przedmiotem dowolnego wyboru przez marynarza w chwili zaciągu, którego kapitan zobowiązany był zapytać, jaki wybiera sposób zapłaty. W wypadku wyboru wynagrodzenia w postaci prawa przewiezienia na statku takiej ilości towarów, za które fracht przedstawiał równowartość płacy, kapitan zobowiązany był jedynie do dostarczenia marynarzowi odpowiedniej przestrzeni ładunkowej. W danym wypadku marynarz nabywał prawo dowolnego dysponowania tą przestrzenią. Mógł zatem załadować ją własnymi towarami lub poumieszczać tam beczki z wodą zamiast z winem, a nawet mógł odstąpić pełnię swych praw kupcowi ¹³. Trzeci sposób wynagradzania marynarzy, polegający na przyznaniu im określonej sumy pieniędzy jako zapłaty, wymienia przepis regulujący wypadek, gdy kapitan w porcie wyładowania nie znajduje ładunku dla podróży powrotnej i w celu jego znalezienia chce płynąć dalej. Proporcjonalne zwiększenie płacy przysługuje jedynie marynarzom otrzymującym określoną sumę pieniędzy jako wynagrodzenie w zamian za odbycie wyprawy do portu przeznaczenia i z powrotem. Marynarze, których płaca polega na udziale w frachcie, zobowiązani są do kontynuowania wyprawy ¹⁴ z tym, że ewentualne otrzymanie ładunku i z tym związane zarobienie przez statek dodatkowego frachtu zwiększy ich zarobki.

Skrócenie podróży nie wpływa na zmniejszenie płacy marynarzy, wynajętych do odbycia podróży do określonego miejsca, pod warunkiem odstawienia statku do portu wypłynięcia, do bezpiecznego miejsca, według życzenia kapitana ¹⁵.

Kapitan może w porcie wyładowania zagwarantować odstawienie statku przez marynarzy do portu wypłynięcia poprzez odmowę wypłacenia zarobków, o ile marynarze nie mają na statku łóżka i bagażu osobistego

¹¹ Zob. R. Wagner, op. cit., s. 6.

¹² Pardessus, op. cit., t. I, s. 336 § 18, uwaga 3; s. 337, uwaga 5; St. Matysik, op. cit., s. 127

¹³ Pardessus, op. cit., t. I, s. 336, art. 18; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 56—57, art. 18.

¹⁴ Pardessus, op. cit., t. I, s. 337—338, art. 20; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 57—58, art. 20.

¹⁵ Ibidem.

lub o ile nie dadzą wystarczającego poręczenia, że będą kontynuowali podróż¹⁶.

Morskie ustawodawstwo pracy Związku Hanzeatyckiego przewiduje jedynie dwie formy wynagradzania marynarzy: 1. określoną płacę pieniężną, 2. prawo przewiezienia przez marynarza na własny rachunek pewnej ilości towarów¹⁷. Przy tym ten drugi sposób zapłaty miał jedynie charakter pomocniczy i nigdy nie był jedyną formą zapłaty. Niewątpliwie to przesunięcie punktu ciężkości na wynagrodzenie pieniężne w w. XIV i XV pozostaje w ścisłym związku z coraz donioślejszą rolą gospodarki pieniężnej w tym okresie na terenach działalności Hanzy, jak i w życiu gospodarczym Europy¹⁸. O prawie przewożenia przez marynarzy pewnej ilości towarów na własny rachunek wspominają kilkakrotnie uchwały zjazdów hanzeatyckich, jednak bliżej go nie określają. Szczegółowo zajmuje się nim zjazd w r. 1482^{18a}. Ustala on, że marynarze mają otrzymywać dwa łuszy zboża na siedmiu, a z towarów przewożonych w beczkach każdy cztery beczki¹⁹. W ten sposób ujednolicono tę formę wynagradzania dla wszystkich wypadków zawierania umów pracy pomiędzy kapitanami hanzeatyckimi a marynarzami.

Podstawową formą wynagradzania marynarzy hanzeatyckich była płaca pieniężna. Zagadnienia z nią związane uregulowano daleko drobiazgowiej w uchwałach Związku Hanzeatyckiego aniżeli w przepisach

¹⁶ Pardessus, op. cit., t. I, s. 377, art. 19; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 57, art. 19.

¹⁷ Th. Kiesselbach, Grundlagen und Bestandteile des ältesten Hamburgischen Schiffsrechts, Hns. Gesch. Bl. Jg. 1900, s. 70. W średnio-dolno-niemieckim języku określano towary, które marynarz miał prawo przewieźć na własny rachunek, jako *voringe* lub *foringe*.

¹⁸ Zob. Fr. Engels, O upadku feudalizmu i początkach rozwoju burżuazji. Warszawa 1949, s. 6—8; Ostrowitianow K. W., Zarys ekonomiki przedkapitałistycznych formacji, Warszawa 1949, s. 154.

^{18a} Genezy uchwały z r. 1482 szukać należy w żądaniach sformułowanych w roku 1460 przez kapitanów hanzeatyckich, licznie zebranych na targu zimowym w Bergen op Zoom. Do tego kroku zmusił ich rzekomo brak karności i uczciwości oraz nieposłuszeństwo marynarzy. Stan ten miał zagrażać możliwości dalszego uprawiania żeglugi — HR (Hanserecesse) III, 1, nr 317.

Lista zaproponowanych przez nich postanowień została przesłana za pośrednictwem kantoru w Brugii do Lubeki, Tallinna, Hamburga, Gdańska i Rygi. Były one przedmiotem obrad rady miast Lubeki i zjazdu hanzeatyckiego miast wendyjskich w r. 1481, którego uchwały przesłano do Gdańska. Zostały one przez Gdańsk zaaprobowane z małymi poprawkami. W tej nowej formie zostały wciągnięte do uchwał zjazdu hanzeatyckich miast wendyjskich w r. 1482. — HR III, 1, nr 318; III, 1, nr 334, § 36—38; III, 1, nr 357; III, 1, nr 365, § 15. Nie były to zatem uchwały zjazdu ogólnohanzeatyckiego. Przyjęcie ich jednak przez przodującą w Związku Hanzeatyckim grupę miast wendyjskich z Lubeką na czele oraz przez Gdańsk, który pod koniec XV w. stał się potęgą handlową na Bałtyku, nadało tym przepisom prawnym duże znaczenie praktyczne w żegludze hanzeatyckiej. Z tych powodów zostały one w niniejszym artykule również wzięte pod uwagę.

¹⁹ HR III, 1, nr 367, § 11.

Rôles d'Oléron, gdzie ta forma wynagrodzenia miała charakter drugorzędny. Zjazd w Wyszomierzu (Wismar) w dn. 21 października 1380 r. postanawia, że gdy kapitan zwerbuję marynarza na jedną podróż, opłacać winien go pod karą 3 grzywien srebra, w następujący sposób:

$\frac{1}{3}$ umówionej zapłaty wręczyć marynarzowi w chwili wypłynięcia z portu,

$\frac{1}{3}$ w porcie wyładowania,

$\frac{1}{3}$ po powrocie do portu, z którego wypłynął ²⁰.

Zjazd w r. 1482 potwierdza powyższy przepis, uzupełniając go jedynie postanowieniem o wypłaceniu marynarzowi połowy zapłaty w chwili zwerbowania, a reszty w chwili wyładowania statku, o ile umowa o pracę przewiduje zaciąg jedynie na połowę wyprawy ²¹.

Wszelkie formy wynagradzania marynarzy ulegały, zgodnie z powyższymi na zjeździe hanzeatyckim w r. 1482 uchwałami, zawieszeniu aż do ukończenia podróży w pewnych szczególnych wypadkach. Dotyczyły one załogi statku, wynajętego dla odbycia naglącej podróży, który z uwagi na konieczność oczyszczenia kadłuba z narośli i mułu winien podróż przerwać. Gdy temu się jednak sprzeciwili kupcy i ich wspólnicy żądając kontynuowania podróży, dla zmuszenia załogi do spełnienia ich życzenia przewidziano zawieszenie wszelkich wypłat wynagrodzenia aż do ukończenia wyprawy ²². Uchwała stwarza legalne narzędzie wywierania presji na załogę w wypadkach, gdy uzasadniona odmowa z jej strony kontynuowania wyprawy morskiej zagrażała interesom kupców.

Na tym samym zjeździe z r. 1482 ustalono ogólną i zasadniczą regułę w dziedzinie zaciągu, głoszącą nienaruszalność zawartych przez kapitana, sternika czy marynarza umów i obowiązek odbycia podróży, do której się wynajęli ²³.

W przeciwieństwie do Rôles d'Oléron uchwały zjazdów hanzeatyckich przewidują daleko większą skalę środków zabezpieczających kapitana przed ewentualną ucieczką marynarzy. Jeżeli marynarz ucieknie z zapłatą od kapitana i ten wniesie skargę, gdziekolwiek marynarz zostanie schwytany, osadzony będzie w więzy o chlebie i wodzie na trzy miesiące i będzie musiał zwrócić kapitanowi jego pieniądze — głosi uchwała zjazdu hanzeatyckiego z r. 1418 ²⁴. Uchwała z r. 1482 przejmuje powyższy przepis, zmieniając tylko wymiar kary i przewidując jej obostrzenie w wypadku recydywy. Za pierwszym razem marynarz, który dopuścił się ucieczki z zapłatą od kapitana, zwrócić musi otrzymane pieniądze i podlegać będzie karze, której wymiar zależeć będzie od okoliczności sprawy.

²⁰ HR I, 2, nr 220, § 18

²¹ HR III, 1, nr 367, § 1, 2, 3

²² HR III, 1, nr 367, § 13.

²³ HR III, 1, nr 367, § 24.

²⁴ HR I, 6, nr 556, § 67.

Za drugim razem grozi mu chłosta publiczna, a za trzecim kara śmierci²⁵. W ten sposób uchwały zjazdów hanzeatyckich pragną zabezpieczyć kapitana przed stratami powstającymi na skutek ucieczek marynarzy z za-
płatą. Straty te nie mogły być wielkie z uwagi na wprowadzony przymus wypłacania marynarzom zarobków partiami. Pomimo tego na zjazdach hanzeatyckich zapadają dla ochrony interesów kapitana wyżej omówione uchwały.

Oprócz zasadniczego wynagrodzenia wypłacanego, jak to przedstawiliśmy, według przepisów Rôles d'Oléron w trzech różnych formach, a w myśl uchwał zjazdów hanzeatyckich w dwu postaciach, tak pierwsze, jak i drugie przepisy prawne przewidują nadzwyczajne wypadki, w których marynarzom przysługuje dodatkowe albo innego rodzaju wynagrodzenie niż wyżej omówione. Według przepisów Rôles d'Oléron marynarzowi, który swoje wynagrodzenie w formie prawa przewiezienia ilości towarów, za które fracht przedstawia równowartość jego płacy, wykorzystuje w ten sposób, że zamiast beczek wina umieszcza beczki z wodą (mógł to uczynić, gdyż miał prawo dowolnego dysponowania oddaną do jego rozporządzenia przestrzenią ładunkową) w wypadku awarii wspólnej wyrzucone beczki z wodą miały być policzone za beczki z winem lub za równoważne innym towarom. W ten sposób chciano mocniej zainteresować marynarzy w zapewnieniu bezpieczeństwa statku w czasie podróży, jak głosi odpowiedni przepis Rôles d'Oléron. Ten sam przywilej przyznano również kupcowi, któremu marynarz scedował swoje prawa do przewiezienia towarów na własny rachunek²⁶.

Taką samą myśl odnajdujemy w przepisie Rôles d'Oléron, dotyczącym również wypadku ratowania statku w czasie burzy przez wyrzucenie części ładunku (awaria wspólna). Członkowie załogi, którzy pracują gorliwie w akcji ratowania statku, otrzymują zwolnienie jednej beczki przewożonych na własny rachunek towarów od współudziału w pokryciu strat powstałych na skutek awarii wspólnej²⁷. Ci spośród załogi, którzy nie pracowali z należytą gorliwością, pozbawieni byli tej korzyści. W wypadkach spornych odwołać się należało do przysięgi kapitana²⁸.

²⁵ HR III, 1, nr 367, § 7.

²⁶ Pardessus, op. cit., t. I, s. 336—337, art. 18; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 56—57, art. 18.

²⁷ Podlega dyskusji uwaga Stanisława Matysika „otrzymuje je (zwolnienie jednej beczki, *przyp.* E. C.) każdy marynarz, a nie tylko ten, który zgodził się na pracę w zamian za część pomieszczeń ładunkowych”. Jest to formalnym przedstawieniem sprawy. Praktycznie jednak przepis ten nie mógł przynieść żadnej korzyści marynarzom, których wynagrodzenie polegało na otrzymaniu określonej sumy pieniędzy lub na udziale w frachcie. Pardessus zwraca również uwagę na fakt, że przepis ten odnosi się głównie do marynarzy, których wynagrodzenie polegało na prawie przewiezienia pewnej ilości towarów, Pardessus, op. cit., t. I, s. 329, uw. 3. St. Matysik, op. cit., s. 128, przypisek 15.

²⁸ Pardessus, op. cit., t. I, s. 328—329, art. 8; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 49—50, art. 8.

O ile statek ulega rozbiciu, marynarze zobowiązani są do uratowania możliwie najwięcej ładunku i szczątków statku. W zamian otrzymać mają od kapitana słuszną zapłatę oraz kosztu powrotu do kraju ojczystego w stopniu, w jakim wartość uratowanych przedmiotów może do tych celów wystarczyć (ponownie bodziec ekonomiczny dla zachęcenia marynarzy do gorliwej akcji ratowniczej). Kapitan bowiem, nie mając wystarczającej ilości pieniędzy, może zastawić (nie sprzedać) uratowane przedmioty w celu pokrycia kosztów powrotu marynarzy do ich kraju ojczystego. Jeżeli marynarze odmawiają udziału w akcji ratowniczej, tracą wszelkie prawa do wynagrodzenia, o ile statek zatonie²⁹.

Żałodze przyznano, według Rôles d'Oléron, również prawo do części odszkodowania, płatnego przez kupca, który wynajął statek i umownie się zobowiązał do jego załadowania w określonym terminie i który terminu tego nie dotrzymuje, opóźnia załadowanie o piętnaście lub więcej dni, a tym samym pozbawia kapitana frachtu. Z odszkodowania tego $\frac{1}{4}$ przypada żałodze, a $\frac{3}{4}$ kapitanowi, który pokrywa wydatki związane z utrzymaniem załogi³⁰.

Przy określaniu praw i obowiązków marynarzy w wypadku zaistnienia niebezpieczeństwa dla statku, moment pobudzenia zapłał marynarzy do ratowania statku poprzez zapewnienie im dodatkowych korzyści materialnych, tak wyraźnie przebijający w przepisach Rôles d'Oléron, schodzi na plan drugi w uchwałach Związku Hanzeatyckiego. Decydujące znaczenie mają tutaj kary. Wprawdzie uchwała z r. 1412 przewiduje przyznanie żałodze uczciwej zapłaty, gdy statek ulegnie katastrofie na morzu, a żałoga spełnia swój obowiązek pomagania w ratowaniu towarów kupca³¹, odmowa jednak wzięcia udziału w możliwym stopniu i z należytą gorliwością w akcji ratowniczej pociąga za sobą zastosowanie kar wobec załogi. Jeżeli kapitan lub kupcy hanzeatyccy wniosą skargę w pierwszym mieście lub przed starszych kantoru hanzeatyckiego, do którego przybędą, miasto lub starsi osadzą sprawę na podstawie opinii (zeznań) kapitana i kupców, którzy byli obecni przy akcji ratowniczej i ukarzą winnych marynarzy w ten sposób, ażeby każdy brał z tego wyroku przykład, jak należy pracować przy ratowaniu towarów kupca³². Zjazdy hanzeatyckie z lat 1417, 1418 i 1447 przejmują te przepisy do swoich uchwał³³.

Użyte w powyższych uchwałach bliżej nie określone pojęcie „uczciwej zapłaty“ mogło stać się przedmiotem sporów pomiędzy żałogą a kapitanem i kupcami. Spory te w myśl postanowień uchwał z r. 1412, 1417, 1418

²⁹ Pardessus, op. cit., t. I, s. 324—325, art. 3; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 46—47, art. 3.

³⁰ Pardessus, op. cit., t. I, s. 338—339, art. 22.

³¹ HR I, 6, nr 68, § 32.

³² HR I, 6, nr 68, § 33.

³³ HR I, 6, nr 398, § 16, 17; I, 6, nr 397, § 114, 115; I, 6, nr 557, § 20; II, 3, nr 288, § 30, 31.

i 1447 rozstrzygało pierwsze miasto lub starsi kantoru hanzeatyckiego, do którego strony przybywały. Zasadniczą podstawą wyroku była opinia (zeznania) kapitana i kupców, którzy byli obecni przy akcji ratowniczej. Kto nie brał udziału w akcji ratowniczej, nie otrzymywał żadnego wynagrodzenia ³⁴.

Dzięki przyznaniu zeznaniom kupców i kapitanów decydującego znaczenia rządzący Związkiem Miast Hanzeatyckich patrycjat zapewnił sobie korzystne rozstrzyganie sporów o wynagrodzenie dla marynarzy za udział w akcji ratowniczej w wypadkach odwołania się do rozpatrzenia sprawy przez sąd. Równocześnie pozbawiono marynarzy możliwości skutecznej obrony przeciwko oskarżeniom o nienależyte wypełnienie obowiązków przy akcji ratowniczej, gdyż zeznaniom przedstawicieli klasy rządzącej — kupcom i kapitanom — przyznano decydujące znaczenie dla wydania wyroku.

Uzupełnieniem powyższych przepisów są uchwały zjazdu z r. 1418, powtórzone przez zjazd w r. 1447, dotyczące kar za odmowę udzielenia przez załogę pomocy kapitanowi, który znalazł się w niebezpieczeństwie na morzu ze swoim statkiem i ładunkiem. Po wniesieniu skargi przez kapitana winni marynarze, schwytani w jakimkolwiek mieście lub kantorze hanzeatyckim, osadzeni będą w więzy o chlebie i wodzie na okres dwu miesięcy. W wypadku recydywy kara więzy zostaje podwyższona do trzech miesięcy. Równocześnie przewidziano dodatkową karę piętnowania winnego na uchu dla odstraszenia innych od podobnych czynów ³⁵.

Wypadek rozbicia się statku o ląd został uchwałą z r. 1482 uregulowany, o ile chodzi o uprawnienia marynarzy w danym wypadku, zupełnie analogicznie do przepisów Rôles d'Oléron, z tą jedynie różnicą, że pominięto postanowienie dotyczące wypłacenia załodze kosztów powrotu do kraju ojczystego ³⁶.

Marynarze hanzeatyccy, zaciągnięci na statek, który wiozł ładunek zboża, otrzymywali dodatkowe wynagrodzenie w zamian za wykonanie prac związanych z konserwacją zboża w czasie transportu morskiego. Na kapitanie takiego statku spoczywał obowiązek umówienia się z załogą i przypilnowania jej, ażeby przesypywała zboże w czasie transportu morskiego tylkokrotnie, ilekrotnie to okaże się konieczne. Za zaniedbanie tej czynności odpowiadał kapitan. Każdy marynarz otrzymywał za przesypywanie jednego łasztu zboża półtora grosza flamandzkiego — uchwały z r. 1412, 1417, 1418, 1447 i 1482 ³⁷.

³⁴ HR I, 6, nr 68, § 32; I, 6, nr 398, § 16, 17; I, 6, p. 397, § 114, 115; I, 6, nr 557, § 20; II, 3, nr 288, § 30, 31.

³⁵ HR I, 6, nr 556, § 66; I, 6, nr 557, § 30; II, 3, nr 288, § 55.

³⁶ HR III, 1, nr 367, § 14.

³⁷ HR I, 6, nr 68, § 34; I, 6, nr 398, § 18; I, 6, nr 557, § 21; II, 3, nr 288, § 32; III, 1, nr 367, § 12.

Nie ma istotnych różnic pomiędzy przepisami Rôles d'Oléron a uchwałami Związku Hanzeatyckiego, regulującymi wypadki zranienia lub choroby marynarza. O ile marynarze wysłani przez kapitana na ląd w służbie dla statku — głosi odpowiedni przepis Rôles d'Oléron — zostaną zranieni lub ulegną wypadkowi, koszt ich leczenia pokrywa statek³⁸. Ten sam przepis jednak szczegółowiej opracowany znajdujemy w uchwałach hanzeatyckich z r. 1482. Marynarze wysłani przez kapitana do pracy na jakiś statek, którzy zostają tam zranieni, mają być leczeni na koszt statku³⁹. To samo prawo przysługuje marynarzowi hanzeatyckiemu rannemu w czasie ratowania statku i ładunku przed piratami lub w czasie burzy. Koszta leczenia rannego marynarza obciążają w danym wypadku statek i ładunek⁴⁰.

W Rôles d'Oléron określono również ściśle obowiązki i świadczenia kapitana na rzecz marynarza, który zachorował w czasie pełnienia służby dla statku i z tego powodu nie może pozostać na statku. Kapitan winien wysadzić go na ląd, umieścić w jakimś domu, dostarczyć tłuszczu lub świec dla oświetlenia, przydzielić jednego ze służących statku lub wynająć kobietę, która by go pielęgnowała, i dostarczyć choremu takiego wyżywienia, jakie by otrzymywał na statku, gdyby był zdrowy. Do dalszych świadczeń nie jest zobowiązany, chyba że czyni to z własnej woli. Nie ma również obowiązku dostarczać choremu marynarzowi delikatniejszego pożywienia (od pożywienia na statku), z wyjątkiem, gdy się to dzieje na koszt chorego. Kapitan statku, gotowego do wypłynięcia, nie jest zobowiązany czekać na wyzdrowienie chorego marynarza, któremu po wyzdrowieniu przysługuje prawo do wynagrodzenia za cały okres. W wypadku śmierci prawo to przechodzi na żonę i spadkobierców⁴¹.

Uchwałą z r. 1482 powyższy przepis został przejęty do prawa morskiego Związku Hanzeatyckiego. Wszystkie powyższe uprawnienia w wypadku choroby przyznano jedynie marynarzom, którzy już dwukrotnie lub trzykrotnie służyli na statku⁴². W ten sposób znacznie ograniczono grono uprawnionych do korzystania z tych przepisów.

Tak przepisy Rôles d'Oléron, jak i uchwały hanzeatyckie zastrzegają, że w wypadku opuszczenia przez marynarzy statku bez zezwolenia kapi-

³⁸ Pardessus, op. cit., t. I, s. 327, art. 6 *in fine*; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 48, art. 6.

³⁹ HR III, 1, nr 367, § 18.

⁴⁰ HR III, 1, nr 367, § 22.

⁴¹ Pardessus, op. cit., t. I, s. 327—328, art. 7; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 48—49, art. 7. Niesłusznie St. Matysik, op. cit., s. 130 traktuje art. 7 Rôles d'Oléron jako dalszy ciąg art. 6. Każdy z nich dotyczy oddzielnego zagadnienia: w art. 7 mowa o chorobie (*malade, maladie*), a w art. 6 o zranieniu (*blessé, navré*, zob. znaczenie słowa *navré* E. Littré, Dictionnaire de la langue française, Paris, t. III, s. 701). Użycie różnych nazw wyraźnie wskazuje na odmiennność zagadnień.

⁴² HR III, 1, nr 367, § 19.

tana, upicia się, wszczęcia bójki i odniesienia ran kapitan nie jest zobowiązany do ich leczenia i ponoszenia jakichkolwiek świadczeń na ich korzyść. Rôles d'Oléron przewidują możliwość zwolnienia marynarzy, którzy postąpili w ten sposób. O ile jednak kapitan zmuszony jest zaciągnąć na ich miejsce nowe siły, na zwolnionych ciąży obowiązek zwrócenia mu nadwyżki płac, którą zapłaci nowo zaciągniętym^{42a}. Uchwała hanzeatycka z r. 1482 pomija kwestę zwolnienia. Nakazuje ona jedynie marynarzom, którzy po wzięciu zaliczki od kapitana opuścili samowolnie statek, upili się lub w czasie bójki odnieśli rany, zwrócić kapitanowi nie zarobione pieniądze⁴³.

Kapitan hanzeatycki korzystał z daleko szerszych uprawnień tak w dziedzinie jednostronnego zerwania lub zmienienia umowy o pracę z marynarzem, jak i w dziedzinie zapewnienia dyscypliny wśród marynarzy, aniżeli przyznawały je w XII wieku kapitanowi przepisy Rôles d'Oléron. Według Rôles, w razie kłótni pomiędzy kapitanem a marynarzem — marynarz mógł być wydany za pracę przez kapitana dopiero po trzykrotnym upomnieniu w formie wykluczenia od wspólnego posiłku. Jeżeli kapitan pomimo ofiarowanej mu przez winnego marynarza satysfakcji zwalnia go, marynarz może odejść i udać się za statkiem do portu przeznaczenia. Na miejscu, w porcie przeznaczenia, pod warunkiem gotowości dania zadośćuczynienia kapitanowi, przysługuje mu taka płaca, jak gdyby przypłynął na statku⁴⁴. W pewnym sensie zabezpieczenie przed samowolnym postępowaniem kapitana stwarza dalszy ciąg przepisu, nakładający na kapitana obowiązek wynagrodzenia — o ile ma z czego — ewentualnych

^{42a} Pardessus, op. cit., t. I, s. 327, art. 6; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 48, art. 6.

⁴³ HR III nr 367, § 18.

W hanzeatyckich przepisach dotyczących wypadków zranienia marynarza przy pracy na statku, choroby i zranienia w czasie bójki, jak wskazuje sama treść i sposób rozwiązania tych zagadnień, przejętych z Rôles d'Oléron, jeszcze jeden drobny szczegół świadczy o bezpośrednim związku tych przepisów hanzeatyckich z Rôles d'Oléron. Użyto w nich zamiast normalnie w uchwałach hanzeatyckich dla określenia kapitana spotykanego słowa *shipper* słowo *de meister*, przejętego z Rôles d'Oléron (*le mestre*).

⁴⁴ Pardessus, op. cit., t. I, s. 333—334, art. 14; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 53—54, art. 14.

Wyrażenia w art. 14, jak: „...le mestre soit tant cruel qu'il ne voile rien faire mais l'en mettre hors“ (w manuskrypcie londyńskim biblioteki Cotton „le met hors“, w manuskrypcie z Rennes, w wydaniu D. Morice i w dawnych wydaniach z r. 1485 i nast. „et le met hors“ — Pardessus, op. cit., t. I, s. 334), a szczególnie „...le marinier se poet aller et suir la neef a sa descharge et avoir aussi bon louer comme s'il estoit venu dedans la neef, ...“ nie dają żadnej podstawy do twierdzenia St. Matysika: „Wynika z tego przepisu, że kapitan nie może wysadzić nieposłusznego marynarza w drodze“ — St. Matysik op. cit., s. 129. Z treści tekstu (oryginalnego szczególnie) wynika wręcz przeciwny wniosek: kapitan może (nie musi) wysadzić w czasie drogi na ląd nieposłusznego marynarza z tym, że pod wymienionymi warunkami, w porcie wylądowania musi mu zapłacić całe wynagrodzenie.

Wobec niesłuszności pierwszego wniosku St. Matysika dalsze rozumowanie *a contrario* pozbawione jest podstaw.

szkód poniesionych przez statek i ładunek na skutek zastąpienia marynarza usuniętego mniej dobrym ⁴⁵.

Rôles d'Oléron przewiduje szereg kar prawie wyłącznie pieniężnych za znieważenie kapitana lub marynarza. Jeżeli marynarz znieważa współtowarzysza, grozi mu kara czterech *deniers* płatnych, zanim winny zasiądzie do wspólnego stołu. Podwójna kara, czyli ośmiu *deniers*, spada na marynarza, który znieważa kapitana i odwrotnie, na kapitana znieważającego marynarza. Marynarz nie ma prawa reagowania na pierwszy cios kapitana. Dopiero gdy ten wymierzy mu nowe ciosy, może się bronić. O ile marynarz pierwszy uderzy kapitana, podlega karze stu *sous* lub obcięcia pięści — rodzaj kary do wyboru winnego ⁴⁶.

Załodze statku załadowanego czy pustego, który zawinął do portu, nie wolno, w myśl postanowień Rôles d'Oléron, opuszczać statku bez zezwolenia kapitana. Jeżeli statek w czasie samowolnego opuszczenia przez marynarzy zaginie lub dozna szkód, winni będą musieli zapłacić odszkodowanie, jeżeli mają z czego. O ile jednak statek znajduje się w miejscu, gdzie jest przymocowany czterema cumami, przepis powyższy zostaje złagodzony. Wystarczy, jeżeli część marynarzy pozostanie na statku w celu jego pilnowania; pozostali mogą opuścić statek bez zezwolenia kapitana, jedynie pod warunkiem powrotu na wyznaczony czas na statek pod groźbą kary pieniężnej ⁴⁷.

W porcie najwyższej dwóch marynarzy opuścić może równocześnie statek, zabrawszy ze sobą prowiant, ale tylko w ilości przysługującej im na jeden posiłek z wykluczeniem wina. Winni oni rychło powrócić na statek, ażeby kapitan nie był pozbawiony ich pracy na statku. W przeciwnym wypadku będą musieli zapłacić odszkodowanie:

⁴⁵ Pardessus, op. cit., t. I, s. 333—334, art. 14 *in fine*; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 53—54, art. 14.

⁴⁶ Pardessus, op. cit., t. I, s. 332, art. 12; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 52—53, art. 12.

Słusznie zauważył Matysik, że w praktyce stosowano zapewne karę mutylacyjną, ponieważ sto *sous* przedstawiało bardzo dużą sumę w tej epoce — St. Matysik, op. cit., s. 129. W zestawieniu z tym zdaniem dziwnym i wątpliwym wydaje się dalszy pogląd St. Matysika: „Nawet jednak w samej teoretycznej możliwości stosowania alternatywnie albo kary grzywny, albo kary ucięcia pięści, i to według wyboru marynarza, tkwią już pewne pierwiastki postępowe“. Wybór pomiędzy karą pieniężną a cielesną znany już był w prawie wczesnego średniowiecza i w tym okresie, kiedy zapobiegał on krwawej zemście, miał charakter postępowy. W późniejszym czasie wychodził on na korzyść jedynie warstwy bogatych (klasy rządzącej). W wieku XII (Rôles d'Oléron) dla wyzyskiwanych, do których należy zaliczyć niewątpliwie marynarzy, wybór pomiędzy karą mutylacyjną a pieniężną ma jedynie charakter teoretyczny, jak słusznie zauważył St. Matysik, wobec szalonej wysokości kary pieniężnej. Jakże jest zatem kryterium postępowości tego przepisu w tym okresie (XII w.) według St. Matysika?

⁴⁷ Pardessus, op. cit., t. I, s. 326—327, art. 5; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 47—48, art. 5.

1. kapitanowi, który poniósł szkody;
2. marynarzowi, który zranił się na skutek braku pomocy.

Orzeka o tym kapitan i załoga⁴⁸.

Jak już wspominaliśmy, uchwały Związku Hanzeatyckiego daleko mocniej akcentowały władzę kapitana wobec załogi, aniżeli to czyniły Rôles d'Oléron. Kapitan hanzeatycki mógł marynarza, który nie spełniał swoich obowiązków, wysadzić na ląd w pierwszym porcie, do którego zawinął. Przy tym żadnemu kapitanowi hanzeatyckiemu nie wolno było zabierać go na swój statek — uchwała z r. 1378⁴⁹. Uchwała z r. 1482 zobowiązuje marynarzy do wykonywania prac związanych z załadowaniem, wyładowaniem i obciążaniem statku, ażeby ten „leżał“ bezpiecznie na wodzie, pod karą utraty należnej im w danym miejscu zapłaty⁵⁰.

Zjazdy w r. 1441 i w r. 1482 regulują znane już nam z Rôles d'Oléron zagadnienie samowolnego opuszczania statku przez marynarzy. Ustalają one zasadę, że marynarze, opłacani przez kapitana i będący na jego utrzymaniu, nie mają prawa opuszczania statku bez zezwolenia kapitana lub sternika. Za przekroczenie tego przepisu i spędzenie nocy poza statkiem marynarz traci połowę płacy i może zostać zwolniony z pracy przez kapitana⁵¹. Jeżeli jednak w czasie jego nieobecności powstaną szkody na statku, wymiar kary zaostrza się do roku więzienia o chlebie i wodzie, o ile winny marynarz nie jest w stanie naprawić powstałych szkód, i do kary śmierci, o ile w czasie nieobecności marynarza statek zatonął, a to spowodowało ofiary w ludziach⁵².

Kapitan hanzeatycki mógł również zaskarżyć sternika lub marynarzy w wypadku okazania przez nich nieposłuszeństwa — uchwały zjazdu z r. 1441. Miasto lub kantor, w którym wniesiono skargę, winno przesłuchać oskarżonych marynarzy oraz kapitanów lub kupców, którzy byli świadkami aktu nieposłuszeństwa, i zaprzysiąc ich, o ile to okaże się konieczne. Jeżeli sternik lub członkowie załogi zostaną uznani za winnych, podlegać mają karze, której wysokość al żeć będzie od okoliczności sprawy. Wyrok ma mieć jednak charakter odstrasżający dla innych. Ponownie zatem chodzi o prewencję ogólną, o utrzymanie w posłuszeństwie i uległości drogą zastraszenia marynarzy.

⁴⁸ Pardessus, op. cit., t. I, s. 338, art. 21; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 58, art. 21.

W tekście oryginalnym mowa jedynie o odszkodowaniu. Pardessus w swym tłumaczeniu wymienia odszkodowanie i kosztą leczenia „... de le faire guérir et de l'indemniser...“ zapewne dlatego, że, jak podaje w uwagach, w wydaniu D. Morice mowa o leczeniu „à le faire guérir...“; podobnie w dawnych wydaniach Rôles d'Oléron z r. 1485 i nast. „... a le faire guérir et a l'amender...“.

⁴⁹ HR I, 2, nr 157, § 3.

⁵⁰ HR III, 1, nr 367, § 4.

⁵¹ HR II, 2, nr 439, § 23; III, 1, nr 367, § 8.

⁵² HR II, 2, nr 439, § 23.

Kapitana zobowiązano jedynie do zwrotu załodze kosztów stawienia się przed sądem w wypadku niesłusznego oskarżenia jego strony⁵³.

Uchwały hanzeatyckie regulują pominiętą w Rôles d'Oléron sprawę dotyczącą niemożności praktycznego wykazania się kwalifikacjami, podanymi kapitanowi w chwili zaciągu przez sternika lub marynarza — uchwała z r. 1482. Sternik podlega karze redukcji do połowy płacy i ilości towarów wiezionych na własny rachunek, o ile nie wykaże się kwalifikacjami, podanymi w chwili zaciągu, na których zależy kapitanowi ze względu na własne życie i statek, a kupcom z uwagi na ładunek. Kapitan winien udowodnić brak kwalifikacji u sternika dwoma świadkami lub przy pomocy załogi. Dalszym warunkiem takiego rozwiązania sprawy była możliwość zastąpienia brakujących kwalifikacji sternika dwoma innymi ludźmi lub przy pomocy załogi⁵⁴. Można zatem wysnuć z tego logiczny wniosek, że o ile ten sposób ratowania sytuacji okazał się niemożliwy, kapitan mógł w jeszcze większym stopniu zmniejszyć wynagrodzenie sternika. Dalsza uchwała tegoż zjazdu hanzeatyckiego z roku 1482 przewiduje, że przepis o zmniejszeniu płacy i ilości wiezionego na własny rachunek towaru do połowy stosuje się również do marynarzy, o ile nie wykażą się kwalifikacjami podanymi w chwili zaciągu⁵⁵. O ile marynarz okazał się niezdatnym do pełnienia swych funkcji jeszcze przed wypłynięciem statku z portu, kapitan mógł po prostu zwolnić — uchwała z r. 1482. Jeżeli jednak kapitan nie mógł udowodnić tego faktu zwalnianemu marynarzowi, zobowiązany był do zapłacenia mu połowy należnej w danym miejscu płacy⁵⁶. W wypadku zwolnienia przez kapitana hanzeatyckiego marynarza bez oczywistej i widocznej winy z jego strony w Flandrii lub w innym miejscu, gdzie statek zostaje po raz pierwszy wyładowany lub ponownie załadowany, kapitan, w myśl dalszej uchwały z r. 1482, winien zapłacić marynarzowi całą płacę i dać mu całą ilość towarów wiezionych przezeń na własny rachunek. To samo winien zapłacić kapitanowi marynarz, który chce uzyskać w danym miejscu zwolnienie⁵⁷. Jeżeli powodem zwolnienia marynarza była wada lub choroba nóg (na dowód kapitan winien przedstawić dwu świadków spośród załogi), kapitan, zwalniając marynarza w pierwszym miejscu przybicia do lądu, nie ma go krzywdzić ani umniejszać należnej mu zapłaty — uchwała z r. 1482⁵⁸.

Kwestią wyżywienia marynarzy zajmują się jedynie Rôles d'Oléron ustalając, że marynarze z Bretanii otrzymywać mają tylko jeden posiłek

⁵³ HR II, 2, nr 439, § 24.

⁵⁴ HR III, 1, nr 367, § 5.

⁵⁵ HR III, 1, nr 367, § 6.

⁵⁶ HR III, 1, nr 367, § 16.

⁵⁷ HR III, 1, nr 367, § 17.

⁵⁸ HR III, 1, nr 367, § 20.

dziennie, ponieważ dostają wino w czasie podróży do portu przeznaczenia i z powrotem. Dla marynarzy z Normandii przewidziano dwa posiłki dziennie, ponieważ podczas podróży otrzymują tylko wodę. Z chwilą przybycia statku w okolice produkujące wino żądać mogą od kapitana wina i ten zobowiązany jest go dostarczyć ⁵⁹.

Sprawą wyżywienia marynarzy uchwały hanzeatyckie się nie zajmują.

Załoga statku jako całość została w zupełnie odmienny sposób potraktowana w przepisach Rôles d'Oléron i w uchwałach hanzeatyckich. Postanowienia Rôles d'Oléron nadają jej charakter rady kapitana i czynią ją w pewnych wypadkach odpowiedzialną na równi z kapitanem za losy statku i ładunku.

Kapitan nie może wypłynąć z portu bez zasięgnięcia rady załogi co do pogody. Dopiero gdy większość załogi oświadczy, że pogoda jest „dobra i piękna“, może opuścić port. W wypadku innego postępowania kapitana i ewentualnego zatonięcia statku, kapitan będzie musiał zapłacić odszkodowanie właścicielom statku i ładunku, o ile ma z czego ⁶⁰.

Załoga wraz z kapitanem odpowiedzialna jest wobec załadowców za szkody powstałe przy wyładowaniu ładunku z powodu złej jakości wind i lin, o ile w porcie wyładowania kapitan nie pokazał kupcom lin, którymi zamierzał windować towary. Liny, uznane przez kupców za nieodpowiednie, należy wymienić. Niezastąpienie tych lin nowymi lub ich niepokazanie kupcom pociągało za sobą obowiązek zapłacenia odszkodowania za ewentualne uszkodzenia towarów powstałe wskutek zerwania lin. Jako pokrycie tego odszkodowania służy opłata należna za windowanie (wyładunek). Jedynie pozostałość tej opłaty ma być rozdzielona pomiędzy kapitana i marynarzy. Jeżeli jednak pomimo uznania przez kupców lin za odpowiednie zostały one zerwane, każdy ponosi własne szkody, tzn. każdy kupiec traci wino, należące do niego ⁶¹.

Podobnie kapitan i załoga zobowiązani są do pokrycia szkód powstałych wskutek złego rozmieszczenia ładunku na statku. Od odpowiedzialności tej może ich zwolnić jedynie przysięga kapitana i trzech lub czterech marynarzy, dowolnie wybranych przez kupców, że szkody w ładunku wina nie powstały z ich winy ⁶².

Współodpowiedzialność załogi i kapitana znajdujemy również w dalszym przepisie Rôles d'Oléron dotyczącym przebywania kilku statków w porcie, gdzie z powodu braku miejsca jeden statek jest położony zbyt

⁵⁹ Pardessus, op. cit., t. I, s. 335—336, art. 17; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 55—56, art. 17.

⁶⁰ Pardessus, op. cit., t. I, s. 324, art. 2; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 46, art. 2.

⁶¹ Pardessus, op. cit., t. I, s. 330—331, art. 10; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 51, art. 10.

⁶² Pardessus, op. cit., t. I, s. 331, art. 11; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 52, art. 11.

blisko drugiego i może uszkodzić się o jego kotwicę. Kapitan tego statku powinien wezwać kapitana i załogę drugiego statku⁶³ do podniesienia i przesunięcia kotwicy; ewentualnie może tego dokonać z pomocą swojej własnej załogi. Jeżeli załoga i kapitan statku drugiego sprzeciwią się temu, zobowiązani będą do pokrycia szkód powstałych z tego powodu⁶⁴.

W innych wypadkach załoga powołana jest do poparcia oświadczeń kapitana. W czasie burzy kapitan może wyrzucić część ładunku (awaria wspólna) albo za zgodą kupców (w tym okresie kupcy płynęli razem z ładunkiem) albo wbrew ich woli, o ile to uzna za konieczne. Jednak w porcie wyładowania kapitan powinien przysiąc wraz z trzema członkami załogi, że wyrzucił część ładunku celem ratowania załogi statku i pozostałej części ładunku⁶⁵.

Podobna jest rola załogi, według Rôles d' Oléron, w wypadku zderzenia statku wpływającego do portu z statkiem tam zakotwiczonym. Całość szkód powstałych na obydwu statkach i w ich ładunkach pokrywa po połowie każdy statek i właściciele ich ładunków, z warunkiem jednak, że kapitan i załoga statku, który wywołał zderzenie, złożą przysięgę, że nie spowodowali zderzenia umyślnie⁶⁶.

Wszystkie powyższe funkcje załogi, wymienione w Rôles d' Oléron, zanikają w hanzeatyckim prawie morskim z XIV i XV w. Załoga nie występuje tutaj jako zwarta grupa, powołana do współodpowiedzialności i współdecydowania razem z kapitanem o losach statku i ładunku. Uchwa-

⁶³ W tekście oryginalnym podanym przez Pardessus mowa jedynie o marynarzach drugiego statku: „...le mestre de cele neef doit dire as autres mariners...”. W tłumaczeniu Pardessus wymienia kapitana i marynarzy: „...le patron de ce navire peut dire à l'autre et à son équipage...” zapewne dlatego, że, jak podaje w uwagach, w wydaniu D. Morice wymienia się kapitana i marynarzy, a w manuskrypcie z Rennes i wydaniach Rôles d'Oléron z r. 1485 i nast. wymienia się kapitana, marynarzy i kupców — Pardessus, op. cit., t. I, s. 335.

⁶⁴ Pardessus, op. cit., t. I, s. 335, art. 16; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 55, art. 16.

⁶⁵ Pardessus, op. cit., t. I, s. 328—329, art. 8; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 49—50, art. 8.

⁶⁶ Pardessus, op. cit., t. I, s. 334—335, art. 15; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 54—55, art. 15.

Niesłusznie St. Matysik twierdzi, że art. 15 Rôles d'Oléron przewiduje odpowiedzialność kapitanów i załóg: „Koszty szkód wyrządzonych statkom i ładunkowi w razie zderzenia statków w porcie ponoszą po połowie kapitanowie i załogi statków” — St. Matysik, op. cit., s. 127.

Ani tekst oryginalny przytoczony przez Pardessus ani tłumaczenie dokonane przez Pardessus nie daje podstaw do podobnego twierdzenia: „...le damage doit estre apprisé et parti moitié entre les deux neefz, et les wyns qui sont dedans les deux neefz deivent partir du damage, entre les marchantz...”; „le dommage total est supporté par moitié par chacun des navires et leur chargement...”.

Wypadek ten zatem uregulowano analogicznie do pokrycia kosztów wyrzucenia części ładunku (awaria wspólna) w czasie burzy — art. 8 — z tym jednak, że tam statek lub fracht (a nie statek, jak tutaj) współuczestniczył, zależnie od wyboru kapitana, w pokryciu szkód.

Kapitan i załoga mogli ewentualnie współuczestniczyć w pokryciu szkód, ale jako współwłaściciele statku lub ładunku, co zmienia jednak zupełnie ich sytuację.

ły hanzeatyckie z r. 1482 zajmują wręcz wrogie stanowisko wobec zorganizowanych wystąpień załogi wobec kapitana i traktują je jako przestępstwa. Za wszelkie zmowy i zrzeszanie się marynarzy celem uzyskania współwładzy nad statkiem i narzucenia swej woli kapitanowi przewidziano karę zwrotu kapitanowi otrzymanej zapłaty oraz chłosty publicznej przed pierwszą podróżą. Przy powtórzeniu zμών i zrzeszeń marynarze podlegają karze śmierci⁶⁷. Istnienie oddzielnego przepisu, regulującego to samo zagadnienie w wypadku jego zaistnienia na morzu, pozwala na wysnucie wniosku, że powyższy przepis dotyczył zμών i zrzeszeń marynarzy w czasie pobytu w porcie. Jeżeli bowiem wskutek zμών marynarzy na pełnym morzu kapitan poniósł szkody lub zmuszony był do zawinięcia do portu nie przewidzianego w planie wyprawy, co spowodowało powstanie szkód dla kapitana lub kupców, marynarze, którzy byli tego przyczyną, podlegają karze śmierci. Ten sam wymiar kary przewidziano za ucieczkę załogi wbrew woli i zgodzie kapitana⁶⁸.

Przepisy te świadczą o zaostrzonych przeciwieństwach klasowych, istniejących pomiędzy załogą a kapitanem. Antagonizmy te prowadziły, jak wynika z powyższych przepisów, do otwartej walki. Rządzący Związkiem Miast Hanzeatyckich patrycjat stanął po stronie kapitana i wprowadził surowe kary za wszelkie formy buntu ze strony marynarzy. Utrzymanie ich w posłuszeństwie było niezbędnym warunkiem sprawnego funkcjonowania hanzeatyckiego przewozu morskiego i handlu stanowiącego podstawę bogactwa patrycjatu miast hanzeatyckich.

Powyższy przegląd ustawodawstwa pracy, dotyczącego marynarzy, zawartego w Rôles d'Oléron i w uchwałach zjazdów hanzeatyckich z w. XIV i XV, pozwala na zorientowanie się w ewolucji, jakiej uległo położenie prawne marynarzy w okresie od XII do XV w.

Cechą charakterystyczną i dominującą w Rôles d'Oléron jest tendencja do związania marynarzy więzią gospodarczą z interesami kupców i kapitana, do wytworzenia pomiędzy nimi wszystkimi jak gdyby „wspólnoty interesów“. Cel ten osiągnięto w różny sposób:

1. poprzez wynagradzanie marynarzy w formie udziału we frachcie lub prawie wzięcia towarów na własny rachunek w ilości, za którą fracht równał się zapłacie⁶⁹;
2. poprzez przyznanie marynarzom dodatkowego wynagrodzenia w zamian za ratowanie statku i ładunku;

⁶⁷ HR III, 1, nr 367, § 3.

⁶⁸ HR III, 1, nr 367, § 9.

⁶⁹ Musiały to być zasadnicze formy wynagradzania marynarzy, gdyż o wybór jednej z tych dwu form zapytywał kapitan marynarzy przed wyruszeniem w podróż, art. 18. O trzecim sposobie wynagradzania marynarzy w postaci określonej sumy pieniężnej przepis w danym wypadku milczy. Wspomina o nim jedynie art. 20.

3. poprzez nadanie załodze w pewnych wypadkach charakteru rady kapitana i uczynienia jej współodpowiedzialną za losy statku i ładunku.

Przewidziane w *Rôles d'Oléron* kary mają charakter prawie wyłącznie pieniężny. Przy tym często uwarunkowane są wypłacalnością skazanego⁷⁰. Pominięto w nich w zupełności kary więzienia. Jedyną karą cielesną jest kara mutylacyjna obcięcia pięści, i to z możliwością jej zastąpienia karą pieniężną, według wyboru (i możliwości) zasądzonego⁷¹.

W innym świetle przedstawia się sytuacja marynarza i załogi statku hanzeatyckiego. Więż ekonomiczna ma tutaj daleko mniejsze znaczenie aniżeli kary. Główną formą płacy jest określona suma pieniędzy. Umowa o pracę marynarza ma charakter najmu i zatracą charakter współudziału, tak wyraźnie zaakcentowany w *Rôles d'Oléron*, uzależniający wysokość wynagrodzenia marynarza od całokształtu wyniku wyprawy morskiej (udział we frachcie i wiezienie towarów na własny rachunek). W uchwałach hanzeatyckich prawo wiezienia przez marynarzy towarów na własny rachunek zostaje mocno ograniczone i ma charakter drugorzędny. Udział marynarzy we frachcie jest zupełnie pominięty. Obok kar redukcji wynagrodzenia dużą rolę odgrywają kary więzienia, a nawet kary śmierci. Rola załogi jako rady kapitana została zupełnie pominięta⁷².

Głównej przyczyny podobnej zmiany położenia prawnego marynarzy nie można się dopatrywać w stanie wiedzy nautycznej. Wprawdzie w wieku XII handel morski należał do przedsięwzięć ryzykownych. Wyposażenie statków było prymitywne i wielką rolę odgrywało doświadczenie kapitana i załogi. Od nich zależało i życie kupca, który w tym okresie udawał się w podróż razem z towarem. Podkreślenie tych momentów oraz faktów, że „życie na morzu wychowuje nieco odmienny typ człowieka“, „marynarze nie byli elementem znoszącym potulnie złe traktowanie“ i „łatwiej jednak było upomnieć się o swe prawa w tym zamkniętym, wyodrębnionym społeczeństwie, aniżeli na lądzie, gdzie narzędzie klas wyzyskujących państwo i prawo były w pobliżu“⁷³, jak to czyni dr Matysik, nie daje pełnego wytłumaczenia, dlaczego położenie marynarzy według *Rôles d'Oléron* było tak korzystne, ani też dlaczego sytuacja prawna marynarza w w. XIV i XV tak silnie się pogorszyła, jak to widzimy na podstawie przepisów hanzeatyckich.

⁷⁰ Pardessus, op. cit., t. I, s. 326, art. 5; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 47—48, art. 5.

⁷¹ Pardessus, op. cit., t. I, s. 332, art. 12; Th. Kiesselbach, op. cit., s. 52—53, art. 12.

⁷² Pomimo że przepis *Rôles d'Oléron* o zasięganiu przez kapitana rady załogi co do rozpoczęcia podróży znajduje się jeszcze np. w Prawie morskim Hamburga z r. 1497 — Th. Kiesselbach, op. cit., s. 3.

M. Lappenber g, Die ältesten Stadt-, Schiff- u. Landrechte Hamburgs, Hamburg 1845, s. 308, art. IX.

⁷³ St. Matysik, op. cit., s. 131.

Przecież niejednokrotnie i kupcy hanzeatyccy dzielili niebezpieczeństwa podróży morskiej razem ze swoimi towarami⁷⁴. W zasadzie ani konstrukcja statków hanzeatyckich, ani ich wyposażenie techniczne nie uległo istotnym zmianom w porównaniu ze statkami pływającymi w XII w. u zachodnich wybrzeży Europy. Zastosowanie kompasu w XV w. i budowa udoskonalonych jednomasztowych, a po r. 1450 trójmasztowych holk w miejsce kog oraz konstrukcja pierwszych karawel w drugiej połowie XV w. nie zrewolucjonizowały żeglugi hanzeatyckiej⁷⁵. W dalszym ciągu i dla statków hanzeatyckich żegluga pozostawała przedsięwzięciem niebezpiecznym. Świadczą o tym liczne wypadki rozbijania się statków hanzeatyckich, starania Hanzy o uzyskanie przywilejów zwalniających od prawa nadbrzeżnego, uchwały zjazdów hanzeatyckich o zakazie kupowania dóbr pochodzących z rozbitych statków oraz przerywanie żeglugi w okresie późnej jesieni i zimy, kiedy niekorzystne warunki klimatyczne utrudniały żeglugę na Bałtyku i Morzu Północnym⁷⁶.

⁷⁴ R. Wagner rozróżnia w średniowiecznym handlu morskim dwa okresy: w pierwszym właściciel czy pełnomocnik właścicieli ładunku (*Ladungsinteressent*) znajduje się na statku, w drugim nie płynie on razem z ładunkiem. Przejście pomiędzy pierwszym a drugim sposobem uprawiania handlu morskiego nastąpiło stopniowo. Można jednak przyjąć, że w XVI w. ono już się dokonało — R. Wagner, *Handbuch des Seerechts*, Lipsk 1884, s. 7, 23, 24.

⁷⁵ St. Inglot, *Historia społeczna i gospodarcza średniowiecza*, Wrocław 1949, s. 272, 273; M. Małowist, *Handel zagraniczny Sztokholmu i polityka zewnętrzna Szwecji w latach 1471—1503*. Rozprawy Hist. TNW, Tom XV, 1935, s. 99; K. Górski, *Polska w zlewisku Bałtyku*, 1947, s. 63.

⁷⁶ Nieściśle są dane St. Matysika dotyczące przerwy w żegludze wg prawa morskiego Lubeki, Hamburga i Hanzy. Autor podaje: „...np. na Bałtyku, według prawa morskiego Lubeki, Hamburga a potem i Hanzy okres ten (przerwy w żegludze — *przyp. E. C.*) trwał od 11 listopada do 2 lutego, a dla północnej części Bałtyku nawet do 22 lutego”. St. Matysik, *op. cit.*, s. 130. Tymczasem przerwa w żegludze hanzeatyckiej trwała od 11 XI do 22 II — uchwała z dnia 6 III 1403, HR I, 5, nr 158, § 2, 3; *Hansisches Urkundenbuch*, V, nr 600, § 1, 3, — poprzedzona pertraktacjami na zjeździe w Hamburgu w r. 1391, Lubece w r. 1401 i w Lubece w r. 1403 — HR I, 4, nr 38, § 22; I, 5, nr 23, § 5; I, 5, nr 128, § 2. Okres ten skrócono dla statków załadowanych piwem i śledziami do czasu od 6 grudnia do 2 lutego — HR I, 5, nr 158, § 2 pkt. 2, 3; *Hansisches Urkundenbuch*, V, nr 600, § 2, 3. W r. 1470 wprowadzono jeszcze dodatkowy zakaz wypływania z cennym ładunkiem po 29 września do portów inflanckich — HR II, 6, nr 356, § 40; Pardessus, *op. cit.*, t. II, s. 487.

Prawo morskie Hamburga z r. 1292 i 1497 zawiera przepisy dotyczące jedynie początku przerwy w żegludze Art. XIII prawa z r. 1292 i art. XIV prawa z r. 1497 zakazuje kapitanom umieszczania statków w „leżach zimowych” („*winterlaghe*”) przed św. Marcinem (11 listopada) bez zezwolenia załadowców. Równocześnie zawierają one zakaz dla kapitanów wypływania na morze na życzenie załadowców po św. Marcinie (11 listopad) — J. M. Lappenbergh, *Die ältesten Stadt-, Schiff- und Landrechte Hamburgs*, Hamburg 1845, 78, 309.

Cytowany przez St. Matysika Pardessus, *op. cit.*, t. III, s. 342 (art. XIII, *przyp. E. C.*) zawiera wyżej przedstawiony przepis prawa morskiego Hamburga; t. III, s. 320 (raczej s. 319—320, art. XI, *przyp. E. C.*) zawiera analogiczny przepis prawa morskiego Bremy, a t. III, s. 407 (art. XIII, *przyp. E. C.*) prawa morskiego Lubeki. Cytowany dalej przez St. Matysika Pardessus, *op. cit.*, t. II, s. 465 (art. VII i VIII, *przyp. E. C.*) całkowicie potwierdza podane wyżej przez nas dane, dotyczące przerwy w żegludze według uchwał Związku Miast Hanzeatyckich a nie potwierdza danych St. Matysika.

Istotną zatem przyczyną różnic pomiędzy Rôles d' Oléron a morskim ustawodawstwem Związku Hanzeatyckiego w dziedzinie stanowiska prawnego marynarzy nie tkwiła we wszystkich wyżej wymienionych czynnikach. Niewątpliwie odegrały one pewną, lecz nie zasadniczą rolę. W danym wypadku na plan pierwszy należy wysunąć zagadnienie posiadania władzy politycznej przez bogatych kupców i przewoźników morskich. Dzięki bowiem władzy politycznej prawo w rękach klasy rządzącej było i jest narzędziem przemocy i wyzysku. Jednak w różnych formacjach różne klasy społeczne spełniały rolę klasy rządzącej, a w ramach istniejącej formacji pojawiały i pojawiają się sprzeczności, które zwiastują objęcie rządów w państwach i tworach politycznych zbliżonych w swych funkcjach do roli państwa przez nową klasę. W epoce feudalizmu rolę klasy rządzącej spełniają panowie feudalni. Bogate kupiectwo i armatorzy nie tworzą w XII w. klasy panującej. Sytuacja zmienia się w w. XIV, a szczególnie w XV, kiedy powstają zaczątki burżuazji⁷⁷, która dzięki swej sile ekonomicznej zaczyna sięgać po władzę polityczną w niektórych wypadkach, rozsadzając ustrój feudalny.

W XII wieku miasta nadmorskie zachodnich wybrzeży Francji (miejsce powstania Rôles d' Oléron) nie zdołały stworzyć związku miast, wyposażonego we władzę polityczną. Opozycja i walka mieszczaństwa zachodnich miast nadmorskich Francji przeciwko rządóm panów feudalnych stanowi pierwszoplanowe i najważniejsze zagadnienie w okresie powstania Rôles d'Oléron. Z uwagi na ten stan rzeczy antagonizmy pomiędzy marynarzami a kapitanami i armatorami nie występują w całej ostrości. Występuje raczej pewnego rodzaju solidarność pomiędzy nimi, spowodowana wspólnym przeciwstawianiem się panom feudalnym. Dlatego też Rôles d'Oléron są prawem zwyczajowym, które z konieczności musiało zainteresować marynarzy wynikiem i korzyściami wyprawy morskiej statku, przyznać im szersze uprawnienia, stosować wobec nich łagodne kary, uczynić ich w pewnym sensie współnikami, a nie zwykłymi najemnikami. W warunkach hanzeatyckich pojawiła się możliwość odmiennego uregulowania praw i obowiązków marynarzy. Bogate kupiectwo i armatorzy zdobyli władzę nie tylko w poszczególnych miastach, ale utworzyli na początku drugiej połowy w. XIV związek miast. Obejmował on swym zasięgiem basen Bałtyku i Morza Północnego, czyli teren głównej działalności handlowej kupców hanzeatyckich⁷⁸. Występował on w epoce feudalizmu w rzeczywistości międzynarodowej obok państw⁷⁹, zawierał traktaty, prowadził wojny itp., czyli był podmiotem prawa mię-

⁷⁷ Zob. Fr. Engels, O upadku feudalizmu i początkach rozwoju burżuazji, Warszawa 1949.

⁷⁸ Ibidem, s. 6.

⁷⁹ Podręcznik prawa międzynarodowego pod red. W. N. Durdieniewskiego i S. B. Kryłowa, Warszawa 1950, s. 128.

dzynarodowego publicznego⁸⁰. Z dwu podstawowych funkcji cechujących działalność państwa: wewnętrznej — utrzymania w karbach wyzyskiwanej większości, i zewnętrznej — rozszerzania terytorium własnej panującej klasy kosztem terytorium innych państw lub też obrony terytorium własnego państwa przed najazdami państw innych⁸¹ — Związek Hanzeatycki spełniał wewnętrzną, najważniejszą. Dowodem tego jest między innymi rozpatrzone przez nas ustawodawstwo Związku Hanzeatyckiego, dotyczące marynarzy. Temu samemu celowi służył również cały aparat sądowniczy miast hanzeatyckich oraz sądy starszych kantorów hanzeatyckich, znajdujące się w rękach bogatego kupiectwa. Fakt ten niewątpliwie wpływał na stronnicze rozstrzyganie sporów pomiędzy marynarzami a kupcami i kapitanami. Zeznania kupców i kapitanów, jak niejednokrotnie widzieliśmy w omówionych przez nas uchwałach zjazdów hanzeatyckich, miały charakter decydujący i stanowiły podstawę wyroku. Możliwość odwołania się do innych niehanzeatyckich sądów, a zatem nie bezpośrednio zainteresowanych w przeciwnieństwach klasowych, istniejących w ramach Związku Hanzeatyckiego, została wyeliminowana poprzez formalny zakaz korzystania z pomocy sądów niehanzeatyckich⁸². Funkcja zewnętrzna Związku Hanzeatyckiego nie polegała na obronie terytorium (Związek Hanzeatycki nie posiadał własnego terytorium i jego miasta — członkowie pozostawały w różnym stopniu zależności od panów feudalnych), lecz na obronie przywilejów i interesów Związku, wobec państw i miast, z którymi Związek Hanzeatycki pozostawał w stosunkach handlowych.

Fakt wytworzenia przez bogate kupiectwo w w. XIV i XV organizacji politycznej, zbliżonej w istotnych swych funkcjach do państwa, stanowi zasadnicze wytłumaczenie daleko silniej w uchwałach hanzeatyckich, dotyczących marynarzy, zaakcentowanego charakteru klasowego tych przepisów, aniżeli w Rôles d'Oléron.

⁸⁰ J. Makowski Podręcznik prawa międzynarodowego, Warszawa 1948, s. 200, 201, określa Hanzę jako konfederację — podaje Ligę Hanzeatycką jako historyczny przykład konfederacji — i tym samym uznaje, że była ona podmiotem prawa narodów. J. Makowski określa konfederację jako związek państw (*Staatenbund*) i dalej pisze: „Państwa tworząc konfederację odstąpiły jej wykonanie niektórych tylko swych praw suwerennych“. Słuszniejszym wydaje się określenie Hanzy jako tworu zbliżonego do konfederacji, miasta bowiem należące do niej nie były miastami — państwami, wyposażonymi w suwerenność i pozostawały w różnym stopniu zależności od panów feudalnych.

⁸¹ J. Stalin, Zagadnienia leninizmu, Warszawa 1949, s. 553—554.

⁸² np. HR I, 5, nr 185, § 16; HR I, 7, nr 800, § 10; I, 8, nr 59, § 11 i *Hansisches Urkundenbuch*, nr 607.

EDMUND CIEŚLAK (Toruń)

LA SITUATION JURIDIQUE DES MARINS SELON LES RÔLES D'OLÉRON
ET LE DROIT DE LA LIGUE DES VILLES HANSÉATIQUES
DU XIV^e ET XV^e S.

Résumé

Les Rôles d'Oléron et le droit maritime de la Ligue des Villes Hanséatiques ont joué un rôle important dans le développement du droit maritime en Europe occidentale et dans les pays situés au bord de la Mer du Nord et de la Mer Baltique. Il faut souligner que les Rôles d'Oléron, formés au XII^e s. (24 articles les plus anciens), ont exercé une certaine influence sur les règles du droit maritime hanséatique du XIV^e et XV^e siècle. C'est pourquoi une comparaison des règles des deux monuments juridiques peut nous permettre de tirer des conclusions relatives à l'évolution des conditions économiques, juridiques et sociales de marins à l'époque de la formation des ci-dessus monuments juridiques.

Les modes de rémunération des marins dans les Rôles d'Oléron étaient suivantes: la pacotille, une fraction du fret gagné par le navire et le paiement d'une somme d'argent. Les deux premiers modes de rémunération qu'on peut considérer, d'après certains indices, comme principaux, le rôle des marins comme conseillers du capitaine, le partage de la responsabilité pour le sort du navire et de la cargaison entre le capitaine et l'équipage, les pouvoirs restreints du capitaine pour maintenir la discipline parmi les marins et le caractère des sanctions prévues par les Rôles d'Oléron constituent des preuves, que les règles coutumières des Rôles d'Oléron ont eu, en outre, pour but de faire des marins des co-intéressés et co-responsables pour les résultats de l'expédition maritime du navire. Elles nous ne mettent pas en présence des antagonismes de classes bien aigus.

La situation change profondément au temps de la Ligue des Villes Hanséatiques. Cette ligue possédait certains attributs d'Etat. Elle a été formée par la riche bourgeoisie qui détenait le pouvoir dans les villes membres de la Ligue. Cette riche bourgeoisie des villes dont les capitaines de navire et les armateurs faisaient partie a aussi maintenu tout le pouvoir dans la ligue. Cet état des choses a eu des conséquences graves pour la situation juridique des marins hanséatiques. Le droit maritime hanséatique ne connaît qu'un principal mode de rémunération des marins, c'est le paiement en numéraire. La pacotille ne joue qu'un rôle subsidiaire. L'attribution d'une fraction du fret au marin comme mode de sa rémunération n'est plus connue. Certaines règles des Rôles d'Oléron passent au droit maritime hanséatique mais souvent avec une modification défavorable pour les marins. Le marin n'est plus co-intéressé ni co-responsable, il est plutôt un simple salarié. Comme tel il s'oppose à la classe gouvernante dans la Ligue des Villes Hanséatiques et dans les villes elles-mêmes, formée des riches commerçants, armateurs et capitaines de navire. Il essaie de s'organiser pour lutter pour l'amélioration de son sort. L'équipage formait le cadre naturel de cette lutte. Le droit maritime hanséatique déclare tous ces efforts d'organisation des marins, toutes les tentatives

de l'équipage d'augmenter ses droits illégaux et prévoit pour cela des châtimens sévères allant jusqu'à la peine de mort. Les intérêts des commerçants, des armateurs et capitaines de navire trouvent une forte protection aux dépens des marins hanséatiques. Les pouvoirs du capitaine sont sensiblement élargis parce qu'il représentait et défendait les intérêts des commerçants et des armateurs. Le recours aux tribunaux hanséatiques en cas de conflit entre les marins et le capitaine de navire ou les commerçants ne donnait pas de garantie d'une juste défense des intérêts des marins parce que les membres des tribunaux hanséatiques se recrutaient de la même classe gouvernante dont les armateurs et les capitaines de navire faisaient partie. Tout recours aux tribunaux étrangers qui n'étaient pas mêlés aux conflits sociaux de la Ligue des Villes Hanséatiques fut expressément défendu et puni. Le rôle des marins comme conseillers du capitaine fut complètement éliminé. En somme, le droit maritime hanséatique comparé avec les Rôles d'Oléron nous met en présence d'une évolution défavorable de la situation des marins.