

Diplomitöö
366 658
Lüüri Kaarberg
Lüüri diplomi tööna
arutelu aruanne 22. mail 1939

LEO LAUR
Stud iur.
Mtz. 13042

E. V.
TARTU ÜLIKOOLI
ÕIGUSTEADUSKOND
22. mail 1939
№ 502
TARTU

DIPLOMITÖÖ

LÜÜBERI LINNA-ÕIGUSE MEREÕIGUSLIKUD PÕHIMÕTTED

=====



Tartu.

1939. a.

Restimaa õiguse

ajalugu.

Lüüri Kaarbergi õigusteaduskonnast

DIPLOMITÖÖ KAVA.

Lüübeki linnaõiguse mereõiguslikud normid.

I. Sissejuhatus.

1. Lüübeki linnaõigusest üldiselt.

II. Sisu:

A) Lüübeki linnaõiguse mereõiguslikud normid.

1. Esimese ladinakeelse Lüübeki linnaõiguse kodeksi periood 1257-82.a.
2. Alamsaksakeelse kodeksi periood 1282-1586.a.
3. Lüübeki linnaõiguse revisjon 1586.a. ja ta mereõiguse normid.
4. Lüübeki õiguste normide ehtsusest.

III. Lõppkokkuvõte:

1. Lüübeki linnaõiguse mereõiguslike normide suhe tänapäeva merendussätetega.

=====

Kasutatud kirjandus.

I Sissejuhatus -----

1. Bunge - Quellen des Revaler Stadtrechts.
2. Bunge - Livländische Rechtsgeschichte.
3. J.Uluots - Eestimaa õiguse ajaloo loengud.
4. Jördan - Reval zur Dänenzeit.
5. Eesti rahva ajalugu I ja II köide.
6. Brunner - Deutsche Rechtsgeschichte.
7. Schroeder - Deutsche Rechtsgeschichte.
8. Lewis, Boyer - Seerecht.
9. York-Antwerpeni reegled aastast 1924.
10. Eesti merendusseadused (RT. n-n)
11. Hanseatische Rechtsbeiträge.

=====

Mainitud Lübecki linnaõiguse ladinakeelne koodeks on vanim, mis säilinud tänapäevani. See koodeks andab harulduselt huvitava ja väärtusliku ajaloolise kokkuvõtte keskajast Lübeckist. Koodeks on hoitud Tallinna linna arhivis.

LÜÜBEKI LINNAÕIGUSE MEREÕIGUSLIKUD NORMID.

I Sissejuhatus:

1) Lüübeki linnaõigusest üldiselt.

Soome lahe ääres asutas taani kuningas 1219. aastal Waldemar II Tallinna linna Eesti linnuse Lindanissa kohale. Nagu vanemad andmed kõnelevad, puudus noorel linnal esialgu oma linnaõigus. Viimase puuduse vältimiseks võttis Tallinna raat kassutamisele Riia linnaõiguse. Riia õiguse kehtivuse aeg Tallinnas oli õige lühike ja langes arvata-vasti 1225-1228 aastate ajavahemikule, mis sattus ühte Mõõgavendade Ordu valitsemisajaga Tallinnas. Taani võimu uuesti jalule seadmisega Põhja Eestis ja ühtlasi ka Tallinnas 1237. aastal saadetakse tagasi Riia õigust sisaldav pergament Riia raadile. Juba aastal 1248. kinnitas Taani kuningas Erik IV Plogpenning (Adra raha) kõik tema isa Waldemar II poolt Tallinna linnale antud õigused ja vabadused, lubades ühtlasi Tallinna linnal tarvitusele võtta Lüübeki linna õigused. Neid lubadusi viib tegelikult ellu kung. Eriki IV poeg Kristof I, kes kinnitab uuesti endised õigused ja pöörab 1255 aastal Lüübeki rae poole palvega, et viimase korraldusel valmistaks ärakiri Lüübeki linnaõigusest Tallinnale. 1257. aastal valmis ladinakeelne ärakiri ja saadeti Tallinna, kus ta pääseb kehtivusele samal aastal.)¹

Mainitud Lüübeki linnaõiguse ladinakeelne kodeks on vanim, mis säilinud tänapäevani. Ta kujutab endast haruldaselt huvitava ja väärtusliku ajaloolise dokumendi keskaegsest linnaõigustest. Kodeks on hoiul Tallinna linna arhiivis.

) 1 Bunge: Livländische Rechtsgeschichte.
Eesti Rahva ajalugu lköide. Chk 505.

Ladinakeelsete Lüübeki linnaõiguste üleskirjutiste sarjas on Tallinnale valmistatud Kodeks üks nooremaid, kuna ta sisaldab 16 sellist artikelt, mis ei leidu vanemais ladinakeelseis kodekseis. Artiklid 86 ja 88 ei esine isegi õiguse saksakeelseis ülestähendistes ja on seega ammulaadseid Tallinna tekstile. Vaatamata neile vähestele erinevustele on Tallinna ladinakeelne kodeks muidu sisult võrdne teisile vanemaile ladinakeelseile tekstidele. Veerandsada aastat hiljem, 1282. aastal valmistatakse teine Lüübeki linnaõiguse kodeks Tallinnale. Seekord juba alamsaksakeeles, mille algtekst on samuti hoiul linnaarhiivis. Kodeks kujutab endast vanema saksakeelse Lüübeki linnaõiguse ülestähendise. Oma mahu poolest on ta juba tõhusam ladinakeelsest ja sisaldab eelmise 103 artikli asemel juba 168 artiklit.

Hiljemates Lüübeki linnaõiguse retsensioonides esineb kuni 250 artikelt ja isegi rohkem. Selline artiklite juurdekasv on seletatav Lüübeki linna autonoomse seadusandlusega, nii et 13. sajandi lõpul leiduvais Lüübeki linnaõiguse ülestähenduses võib eraldada 372 iseseisvat artikelt. Edasine Lüübeki linnaõiguse areng väljendub püüetes süstematiseerida laialipillatuid vätteid. Kuigi selline süstematiseerimise töö oli alal väga algeline ja piiratus peamiselt samu asju ja vahekordi käsitlevate artiklite ühtepaigutamisega ühise pealkirja all, oli ta tähtsus siiski suur, kuna võimaldas leida normide rägastikus teatud kindlaid pidepunkte. Viieteistkümmendast sajandist peale esineb tihti Lüübeki linnaõigustes Hamburgi linnaõiguse sätteid. Sellised segakodeksid polnud küll otseselt Lüübeki linna omad, vaid kehtisid Holsteini linnades. Hiljem laienes vastav segaõigus ka Lüübeki linnale ja evis suure tähtsuse Lüübeki linnaõiguse 1586 aasta revisjoni teostamisel.) 2

)2 Bunge: Quellen des Revaler Stadtrechts Rhk. VII-XX
 Brunner: Deutsche Rechtsgeschichte.

Uuem Lüübeki linnaõiguse kodeks on 1586.aasta revisjoni tulemus.

Tallinna linna minek Rootsi ülemvõimu alla 1561.aastal ei muutnud alul linna õigusliku elu aluseid. Lüübeki linnaõigus jäi endiselt kehtima. Vaatamata Rootsi ülemvõimule jäi Lüübeki linna raat kuni 1584.aastani Tallinna rae otsustele kõrgemaks edasikaebe instantsiks, mida asendas Stockholmi kuninglik kohus 1584.aastast alates.

Aastal 1586. teostasid Lüübekis linnapea J.v. Lydingshausen, syndikus Schein ja senator Stiten vananenud Lüübeki linnaõiguse revisjoni. Revideeritud kujul pääsis Lüübeki linnaõigus ka Tallinnas kehtivusele, kas ta püsib kuni Balti Eraseaduse kehtima hakkamiseni 1864.aastal.

Kõigis neis Lüübeki linna õiguse ülestähendistes leidub väiksemal või suuremal arvul mereõiguse norme, mis moodustavad meie vaatluse peaobjekti.

A. LÜÜBEKI LINNAÕIGUSE MEREÕIGUSLIKUD NORMID.

Kui vaadata Lüübeki linnaõigustes sisalduvaid mereõiguse norme ja võrrelda neid tänapäeva sama haru normidega, siis nähtub nende järk-järguline areng, mis käib kaasa kõikide elu avaldistega.

Nii esinevad Lüübeki linnaõigustes ladinakeelses ja alamsaksakeelses kodekseis 1257 ja 1282. aastast mereõiguse normid veel väga piiratud arvul ja on oma sisu poolest algelist laadi. Teisiti on lugu juba 1586 aastal toimunud Lüübeki õiguse revisjoniga. Siin leiame juba mereõigusslike vahetorkade laiema käsitlemise, kui eelpool mainitud

keskaegseis kodekseis.

1) Esimese laadinakeelse Lüübeki linna õiguse

periood 1257.-1282.aastani.

Nagu ülal mainitud, leiduvad 1257.aasta Lüübeki linnaõiguse kodeksis vaid vähesed normid mereõiguse alal, ja nimelt 94, 95, 96 ja 97 artiklis.

Huvitavam ja tähtsam on neist 94 artikkel, mis räägib üleparda heidetud varast. Artiklist järgneb: Kahjud, mis tekkivad vara merde heitmisest (merehädas oleva laeva ja laadungi päästmisel) heastatakse laevaomanike ja kaubaomanike poolt sihtsadamasse jõudmisel. Kahjude väljaarvestamine toimub ausate erapooletute inimeste hindamisel, kusjuures hindamise üksusena esineb hõbemark.

Nagu normist nähtub, pole ta sisult midagi muud kui antiikaegse Lex Rhodia de Jactu keskaegne tõlgitsemine. Sama ainet käsitleb ka järgmine norm, nimelt artikkel 95 kõneleb masti ja purje raiumisest hädasoleva laeva ja laadungi päästmisel. Siin toimub kahjude heastamine ühiselt laevaomanike ja laadungiomanike poolt hõbemarga alusel.

Nii laadungi või ta osade üle parda heitmine kui ka masti raiumine on suure avarii juhud ja esinevad esmakordselt Kreeka ja Rooma õiguses. Oluline on samuti 96 artikkel, sest ta keelab üüritud laeva müüa või muul teel võõrandada. Siin on normi peaaineks laeva üürimine ja sellega kaasas käivad kohustused. Sarnane kuigi sisult erinev on 97 artikkel. Artikles kõneldakse laeva pantimisest, kuid keelatakse panditud laeva müümine, sest müük loetakse mitte toimunud tehinguks.

Viimased eeltoodud normid väljendavad Rooma õiguse üldkehtivaid põhimõtteid, mis keelavad üüritud ja panditud asju müüa või muul teel võõrandada. Üldiselt näib, et kirjalike mereõiguslike normide vähene arv on tingitud kombeõiguse suurest tähtsusest mereõiguslikes vahekordades, sest keskaegne kaubanduslik elu on veel vähe arenenud ja rahuldub täiesti usuaalsete normidega, samuti on 13. sajandil linnad, nende seas ka Tallinn, veel oma arengu algastmeil.

Ladina keelse kodeksi tekst.

Art. 94.

De bonis eiectis de nau*i*. Quaecumque bona ex infortunio periculo imminente de nau*i* eiicientur in mari. omnes en*o* foluere tenentur qui bona habent in nau*i*. et nauis similiter fecundum estimationem honorum de marca argenti quod vulgo marétale dicimus. et fecundum quod quelibet bona eiecta foluere soluere poterant in terra uel portu ad quem cum eisdem bonis tendebant.

95.

Art. De malo nauis et uelo.

Si uero malum aut uelum ex infortunio in uelificatione perdiderint. hec a nautis solui non debent. sed si neceffitante incumbente facta fuerint malum et uelum tamquam cetera bona folui debent ab omnibus nautis fecundum estimationem ut predictum est de marca argenti. nauis et et. ipse l) nauclerus partem suam soluere tenentur.

Art. 96. De locatione nauis.

Quicumque nauem suam locare proponit scilicet vorhurem uideat cui eam locet. quia quicquid ille

1) vendere.

qui nauem conduxit cum ipsa nauis fecerit ratum te-
nebitur. quod is cuius est nauis non poterit contra-
dicere. At tamen ille qui nauem conduxit eam non
debet 2). (vendere).

Art. 97. Item de Simili.

Si uero aliquis nauem suam alii in pignore
pofuerit, et deinde cum nauis alias uelificauerit. et
ipsam nauem uendiderit. non e pignus scilicet wedde-
schat. sed si nauis redierit in Trauenam iterum est
pignus sicut fuit antequam uelificaret.

2) Alamsaksakeelse Lüübeki linnaõiguse

kodeksi kehtivus ajajärk 1282-1586 a.

Hoopis laiaulatuslikum on mereõiguslike nor-
mide kogu 1282.aastal alamsaksakeeles koostatud
ja Tallinna raele saadetud Lüübeki linnaõiguse ko-
deksis. Viimane on umbes kolm korda mahukam 1257
aasta omast ja ta õigusliku mõtte väljendus on juba
palju täpsem ja arusaadavam, kuigi ka selles lei-
duvad mereõiguse normid ja laiiali pillatud ega
moodusta ta tervikut. Normide suur arv, võrreldes
1257 aasta kodeksiga on tingitud linnade autonoom-
suse siseseadusandlusest ja linnade kaubandusliku
elu kiirest arengust.)3

Bunge: Livländische Rechtsgeschichte.

Mereõigust käsitlev osa algab kodeksis alles 259 artikliga, mis kannab pealkirja "Van de scheps luden" laevameestest, seega käsitletakse artiklis 259 kuni 264 laeva meeskonna ja juhtkonna õigusliku seisundit.

Nii ütleb 259 artikkel, et laevajuhi poolt palgatud tüürimees, loots või meremees on kohustatud nende poolt lubatud reisi lõppuni kaasa teha, vastasel korral kaotavad nad õiguse palgale. See norm on üks aluseid, mis teeb mere-reisi üldse võimalikuks, kuna vastasel korral laevajuht ei saaks kunagi kindel olla oma meeskonnale. Edasi keelatakse samas normis meremehi kui ka kogu meeskonda ühelt laevalt teisele ülemeelitada enne nende teenistusaja lõppu. Samuti keelatakse meremenel ühel ja samal ajal kahe peremehe juures teenistuses olla.

Eeskiri oli praktilise elu nõuete poolt dikteeritud kuna kahel laeval teenimine üheaegselt osutuks täiesti võimatuks. Juhul aga, kui mõni meremees lubas end siiski kahele peremehele, ei võinud ta mõlemilt palka nõuda vaid ainult sellelt, kelle teenistuses ta tegelikult oli.

Kui laevajuhtimine keskajal oli seotud suurte raskustega, mis olid tingitud tehnilise arengu madalseisus, siis nõuti laevajuhtidelt, tüürimeestelt, lootsidelt, kui ka teiselt meremeestelt kindlaid praktilisi otsusi ja vilumust.

Nii räägib 260 eeskiri tüürimeestest, lootsidest ja meremeestest, kes pole võimelised oma peale võetud kohustusi täitma. Neid karistatakse selle eest kahekordselt: eestkätt võetakse neilt õigus palgale, teiseks nõutakse neilt poolt saadud palgast tagasi. Laevajuht on vanast ajast peale laeval ülem käsutaja ja otsustaja. Ka Lüübeki õiguses on tal see õiguslik seisund kindlustatud.

264 artikkel on just selle poolest tähtis, et ta annab laevajuhile õiguse olla kohtunikkuks kõikide nende süütegude üle mis pannakse toime laeval kas tüürimehe, lootsi või laevapere liikmete poolt.

Sellele puht abstraktse iseloomuga ja suure praktilise tähtsuse normile eelnes konkreetne normi artikkel 262, milles keelati laevaperele karistuse ähvardusel lahkuda laevalt, samuti kaasavõtta paate laevajuhi loata. Normide mõte seisab siin selles, et laevapere moodustab ühe distiplineeritud terviku, mis seisab alaliselt laevajuhi käsutuses ja allub tema tahtele.

Eriti suure tähtsusega on laeva ja laadungi merehädast päästmist käsitav artikkel 287 milles määratakse et laeva avarii korral on laevajuht kui ka laevapere kohustatud kõik tegema, mis nende võimuses seisab laeva ja laadungi päästmiseks. Laadungi päästmise eest peab laadungi omanik laevaperele õiglase tasu määrama, olgugi et viimase kohta eelnev kokkulepe puudus. Tasu maksetakse kas järgmises Hansalinnas või kohas, kus Hansakontorid asuvad. Tasu suuruse kohta otsustavad kontori Oldermanikud (vanemad), kes tee-

vad ka vastava maksu korralduse. Juhul, kui kõrvalised isikud võtsid osa pääste töödelt, tasutakse neile tehtud töö eest samadel alustel ja korras kui laevaperele.

Selle eeskirja jätkuna esineb 292 artikkel, kus käsitletakse röövitud ja päästetud kaupade ja varade saatust. Ta esineb alamsaksakeelse pealkirja all "Van seerover hñde van seedrifftigem gude".

Nimelt keelatakse röövitud või merest välja püütud vara varjamine samuti kui ka müümine raske kaela kohtuliku karistuse ähvardusel. Sellisel lubamatul teel saadud varad võetakse pidajatelt ära, kusjuures üks pool varadest läheb selle Hansa linna kasuks, kus karistaja kohus asus, teine pool aga teistesse Hansalinnadesse. Mandab keegi röövitud vara (bona fidei) heas usus, et ta seaduslikult toimub, siis vabaneb ta karistusest pühaliku vande andmisel, varad konfiskeeritakse ja antakse omanikule tagasi või jaotatakse eespool tähendatud viisil. Nagu juba normist nähtub, kaitstakse siin vana põhimõtet "piratanou mutanda dominium." Samuti ainet käsitletakse 291 artiklis, millest järgneb, et kui merel kellegi vara röövitakse, ja õnnestub röövitud vara uuesti röövlilt ära võtta, jättab ta poole endale tasuna, teise aga annab vara omanikule tagasi.

Linna teenistuses seisvate laevade poolt tagasi võetud vara läheb aga täielikult endise omaniku kätte.

Elmises normis esinev vande andmise instituut on juba selle poolest huvitav, et ta tähtsus oli keskajal äärmiselt suur. Nii näeme paljudes nor-

normides vande nõuet, mis esineb tõhusa ja ümberlückkamata tõenduse vahendina. Kuna vandel oli tagatiseks inimese hinge õndsus, siis on ka arusaadav, et keskaegsel inimesele, usklikule katoliklasel oli viimane suure tähtsusega. Valevandest noiduti esimeseks, sest sellega kaasas käivad karistused olid näbistavad ja karmid ja teiseks ülalmainitud usklikul põhjusil. Samuti pakkub nuvi 291 artikkel. Normist järjeldub et juhtudel, kui rõõvitud vara vapastakse linna teenistuses (Stadttausleger) seisvate laevade poolt, läheb see vastutasuta omanikule tagasi. Selles väljendab hansalinnade tahe kaitsta ilma mingi kasuta oma laevu, varade omanikke ja üldse kaubandust, kui ka mereteid.

Käesolev põhimõte on vastolus keskaegse õiguskaitse mõistega, millele vastavalt igaüks kaitseb ise oma õigusi, sest puudub keskvõim, mis oleks suuteline kaitsma üldist õigust. Sellise keskvõimuna esineb aga hansaliit, mis ühendas kõik kaubalinnad Brüggest kuni Novgorodini ühiseks merekaubanduse kaitseks, olles keskaegses killustuses ainukese keskvõimuna peale Rooma Paavsti.

Vaadeldes edasi 1282 aasta kodeksit leiame ta 295 artiklis nõude mis esitatakse kõigile laevajuhtidele konustades viimaseid pidama laevapabereid, mis tõendaksid õigusi laevale ja laadungile. Neisse tuleb kanda kõik, mis puutub laeva väljasõidu ajasse, sõidul juhtuvate tähtsamatesse sündmustesse, sihtsadamasse, laevalaadungisse ja muusse. "eed paberid on praeguste loogiraamatute ja konosementide eelkäijad. "a on kasutusele võetud mereröövi arengu takistamiseks.

Edasi räägitakse laevajuhi konustustest. Norm ütleb, et laevajuht vastutab täiel määral tema hoole alla antud laadungi eest. "segi junul, kui

kaotsiläinud varade vastu keegi huvi ei tunne, tuleb laevajuhil siiski vastutada, rae või oldermannide eest. Kõik see sisaldab kodeksi 296 artikkel.

Artikkel 297 lahendab merehädaga seoses olevaid küsimusi. Pealkirja all "Wer in noeth kumpt in der See" käsitletakse järgmist:

Sattub laev mere hätta ja loobub laevapere tantlikult laevajuht abistamast päästetöodes, on viimane kohustatud tõstma kaebust süüdlaste vastu järõmises Hansalinnas. Tõendab ta laevameeste süü - karistatakse süüdlasi 2 kuulise vangistusega. Retsidiivide puhul aga 3 kuise vangistusega. Samuti karistatakse 298 artiklile vastavalt laevajuni või tüürimehe pahatahtliku hätta jätmise eest - 4 kuise vangistusega, millele lisandub palga tagasi andmise kohustus. Merd haigestunud laevamehe, lootsi ja tüürimene palk, mis tal saada oli haiguse kestel, jaotatakse kogu laevapere vanel, kuna haige kohustusi haiguse kestel täidavad viimased (Art. 300).

Nagu eelpooltoodud normidest võis näna, oli nende ülesanne korraldada laeva juht- ja meeskonna õiguslikku seisundit. Vastavalt neile normele on mõlemilgi nii laevajuhil kui ka meeskonnal vastastikkused õigustused ja kohustused. Laevajuht on õigustatud laeva juhtima, meeskonda käsutama, kusjuures laevapere on kohustatud täitma kohusetruult kõike tema kärke olles, talle igatepidi abiks. Kuid ka laevajuhil on kohustused ta peab teenistuses haigestunud meremehe eest noolt kandma, teda ravida laskma ja kogu meeskonnale viivitamata teenitud tasu maksma.

Laevameeste süü tõendamiseks ei piisa üksi laevajuhi kaebusest, vaid selleks on tarvis kas kahe laevapere liikme tunnistus või laevajuhi poolt vande all antud tõendus. Laevapere on aga õigus-
tatud nagu eespool mainitud, nõudma palka, toitu, õiglasi käitumist ja ravi haiguse korral, samuti õiguslikku kaitset laevajuhi omavoli vastu. Nagu eeltoodust näha, on mõlema poole juriidiline seisund enam-vähem tasakaalu põhimõttele rajatud. Andes siiski teatava õiguste ülekaalu laevajuhi-
le, mis on mere oludes hädavajalik. Võiks öelda, et artiklega 300 lõpeb see osa mere õiguslikest normidest, millest arenes aasta sajandite jooksul laeva juht- ja meeskonna teenistus- ja sõiduseadus, mis omane iga riigi seadusandlusele. 302 artiklist peale leiame juba laevahuku, avarii ja päästetud vara kohta käivaid norme. Nii ütleb art. 302, et kui laev hukub, peab laevajuht esimeses järjekorras inimesi (meeskonda ja reisijaid) paadiga maale viima, teises järjekorras laevapäraldisi nagu köied, trossid purjed ja lõpuks laadungi päästma, kui see osutub võimalikuks. Pealkirja all "We guds werpt van noth wegen" leiame juba ladinakeelses kodeksis esinevaid suure avarii eeskirju. Heidetakse kaubad üle parda merde, merehädas oleva laeva ja ühise vara päästmiseks, siis kannavad sest tekkinud kahjud laeva ja ülejäänud laadungi omanikud vastavalt nende osade suurusele. Seega rakendatakse ka siin Lex Rhodia de Jaetu norme mis on ka loomulik, sest oleks ju ebaõiglane ühe isiku varad ohverdada ilma vastutasuta teiste varade päästmiseks.

Huvitav on märkida, et prahiraha sellest kontributsioonist osa ei võta, sest et vastutajaks on ainult laev ja laadung, nagu nähtub mõlema kodeksi normist. Lõpuks tuleb veel vaadata viimast mereõiguslike küsimusi käsitlevat 307 art. Ta

sisuks on randnud ja merest väljapüütud kauba ja vara saatus. Nimelt kirjeldatakse kauba ja vara saatus. Nimelt kirjeldatakse siin, et juhul, kui keegi leiab randa uhutud vara või püüab merel triivivat kaupa, on ta kohustatud sellest teatama fogtile või lähema linna oldermannile, et neile üleanda leitud või päästetud asjad. Sealjuures on tal esimesel juhul õigus saada tasuks 1/20 osa leitud varast ja teisel juhul 1/3 osa päästetud varast.

Nii kontributsiooni väljaarvestamisel kui ka päästetasu määramisel ja muude lõpmatute juriidiliste ja majanduslike küsimuste lahendamisel etendavad tähtsamat osa Hansa kaubakontorite oldermannid. Nende ülesanded on kahte laadi ja nimelt linnades, mis kuuluvad Hansa liitu, lahendavad nad kaubanduslike küsimusi ja valvavad kaupmeeste ja meremeeste käitumise järele. Võõrastes linnades on nende ülesanded konsulaardiplomaatilist laadi, sest nad on seal Hansa liidu esindajad, neil on seepärast õigus liidu nimel tegutseda ja selle huve kaitsta. Samuti kohut mõista ja eeskirju anda oma linnade kaupmeestele ja merimeestele. Seega võiks nende võimu kõrrelda praeguse konsuli võimuga vähe tsiviliseeritud mais.)⁴

Nagu eeltoodust lähtub on 1882 aasta kodeks küll hulga mahukam 1257 aasta omast, olles siiski veel vaene mereõiguslike normide poolest.

⁴ Hanseatische Rechtsbeiträge 1889a.

3. LÜÜBEKI LINNAÕIGUSE REVISJON 1586 aastast

----- JA TA MEREÕIGUSE NORMID. -----

Esimese ladinakeelse Lüübeki linna õiguse kodeksi ja selle revisjoni teostamise ja ta tulemuste ilmumise ajaline intervall ulatub 339 aastani. See on aeg, 1257 aastast 1586 aastani hüpe keskajast renessansi ajastusse. Nende 329 aasta jooksul oli Tallinna linn kasvanud ja edenenud igast küljest, millega käis kaasas linna sotsiaalse, majandusliku, samuti õigusliku areng, mis nõudis iganenud keskaegsete normide asendamist uute ajavaimule vastavate normidega.

Ninnes Rootsi valitsuse alla, sõilitas Tallinna kõik talle ennem kuulunud õigused, ühes sellega ka Lüübekilt saadud linnaõiguse. Rootsi püüdes asendada viimast Rootsi linnaõigusega ei leidnud poolehoidu.)5

Kuuteistkümnenda sajandi alul tekkivad Euroopas suured muudatused. Nendest on majanduse seisukohast tähtsam Ameerika avastamine ja Moskovia vürstriigi võimu kiire kasvamine.

Kui keskajal Tallinn esineb tähtsa transiit sadamana Novgorodi (Vene) ja Saksa Hansalinnade vahel, siis ei ole 16. sajand Tallinna arengule enam soodne, sest 1492 aastast alates köidab maailma tähelepanu ja meelitab Ameerika suurte kaubanduslike võimalustega. Teiselt poolt nõrgeneb

reformatsiooni ja talurahva sädade mõjul feodaalne kord ja andes teed riigi võimu tsentralisatsioonile, mis omalt poolt viib Hansaliidu lagunemisele, kuna linnade ja vasallide huvide asemele kerkivad esile, riigi üldhuvid.

Kõik see ei jäta oma mõju avaldamata Tallinnale, sest kaubandus läänest ei lähe enam nii-võrd Tallinna ja Novgorodi, kui Breslau ja Poola kaudu otse Moskvasse, milline tee on lühem. Kõik need asjaolud ei mõju küll veel otseselt Tallinna merekaubandusele, sest meretee on veel ikka parem ja odavam kui maantee. Võiks isegi öelda, et 16. sajand on Tallinna õitsengu kulminatsiooniga, ehitatakse ju ronkesti maja kindlustus müüre, uuendatakse kirikuid ja ehitatakse ümber raekoda. Linna sisemine elu uuendub Lutheri, Rotterdami Erasennse Kalvini Maciavelli ja teiste suurte renessansi aja vaimude loomingute mõjul. Nii osutub 16. sajand Tallinnale kõige viljakamaks ajajärguks nii kunsti, teaduse kui ka õiguse alal. 1586 aastal pääseb kehtivusele Tallinnas Lüübeki rae poolt revideeritud linna õigus. Kui eelmistes Lüübeki linnaõigustes esinesid mere õiguse normid veel väga piiratud kujul ja laiali pillatuna, siis on uues kodeksis pühendatud terve raamat mereõigusele. Mis puutub kodeksi ruumilisse kehtivusse, siis on see kindlaksmääratud kodeksi alguses järgmiste sõnadega: "Das Lübische Recht erstreckt sich in unserer Stadt, und in den Städten, das Lübisches Recht gebraucht wird, sofern als unser, und ihr Weichbild, Feldmarke und Landwehr reicht".)6

Tõlg e: Lüübeki õiguse kehtivus meie linnas, ja linnades, kus Lüübeki õigus maksey, ulatub meie ja ka nende linnade piirimärkideni.

Kodeksi kuuest raamatust on viimane pühendatud mereõigusele ja kannab nimetust "mereasjades" "või Nautica - von Sechandeln".

Kuues raamat jaguneb viide tiitlisse, mis kannavad järgmisi pealkirju:

1. Laevadest ja laevaperest,
2. Merde heidetud varast,
3. Laeva hukkumisest,
4. Laevadest, paatidest ja praamidest,
5. Röövitud laevast ja laadungist.

Vaadeldes esimese tiitli all esinevaid norme näeme, et nad käsitlevad laeva juhtkonna ja meeskonna õigustikku seisundit, kui ka teisi laevaga seotuid küsimusi.

Juba esimese normi ülesanne on petuste ärahoidmine ja küllaldaselt vilund meremeeste ametisse võtmise kindlustamine. Nii ütleb norm, et igaüks, kes end tüürimehe laevajuhi või meremehe eest väljaannab, ja osutub kõlbmatuks oma ülesannete täitmisel, peab saadud palga otsekohes tagastama ja karistuseks veel poole palgast lisaks andma. (ptk.1.) Sama karistuse alla langeb tüürimees, või meeskonna liige, kui ta reisi kestel laevalt lahkub ja omapeale võetud reisi lõpule viimise kohustusi ei täida. (pkt.2.)

Samuti keelatakse meelitada ühe laeva teenistusest treisse, vastastikult kui ka ühekülgsest tüürimehi kui ka muid laevapere liikmeid parema palgaga ja muude lubadustega (pkt.3.) Vastasel korral tuleb enne teenistusaja lõppu lahkujal laeva juhile palk tagastada ja sellele veel pool lubatud palgast juurde lisada. Seega on selle normi ülesanne ülejooksike niivõrd majanduslikult koormata, et neil igasugune huvi kaoks enne teenistusaja lõppu teise laevajuhi teenistusse astuda. Laevasõidu normaalses arengus on see norm suure tähtsusega alles preventiivvahendiks meremeeste petuse vastu. Edasi on normis keelatud ennast korraga kahele laevale palgata. Siin on sanktsioon juba hulga karmim kui sama normi juures 1282 aasta kodeksis, see on tingitud suurte petuste arvust, mis esinesid Hansalaevastikus 15.sajandil ja sundisid Lüübeki raati selle vastu karmimaid abinõusid tarvitusele võtma. Nimelt kaotab süüdlane sellisel juhul õiguse palgale ja sõidab selle laevajuhi laeval, kes teda suvatseb kaasavõtta. Viimane on õigustatud, mitte aga kohustatud süüdlasele palka maksma. Kõigi sellele aga lisandub rae karistus, mille alla langeb süüdlane, merereisu lõpetamisel.

Et aga laevapere liikmed, ei sattuks laevajuhi omavoli alla, siis on ka viimasel teatavad kitsendused. Nii võib küll laevajuht sadamas palgatud meremeest vallandada, peab aga talle poole palgast kahjutasuks andma, kuigi tingimusel, et meremees oleks 14 päeva ta teenistuses.

Niipea aga kui laev väljub sadamast täie laadungiga on laevajuht kohustatud laevaperele täie palga tasuma. Alates sellest päevast loetakse mehed ta palgalisteks abilisteks. Siit peale allu-

vad nad laevajuhi võimule, kes keelab neil ööbimise väljaspool laeva või loata laevalt lahkuda paati kaasavõttes. Meeskond peab igal ajal laevajuhi käsutuses olema oma ülesannete täitmisel. Eeskirjade vastu eksijaid karistab merel laevajuht. (pkt. 4. ja 5.)

Huvitav on esimese tiitli 6 punkt kuna ta lahendab laevajuhi ja ta võlausaldajate nõudeõiguslikke küsimusi. Norm ütleb: Saabub laev sadamasse, siis ei ole võlausaldajatel õigust kinnipüüda laevameeskonda või ta üksikuid liikmeid laevajuhi võlakohustuse katteks. Juhul aga kui võlausaldaja leiab mõned omadest asjust laeval, on tal õigus neid vande all endale nõuda. Ühtlasi on tal õigus rahuldada oma nõudeid laevajuhile kuuluvast varast. Vastava normi mõte on järgmine: võlanõude rahuldamine tööingu takistamata meresõitu vastutajaks olgu vaid võlgnik ja ta omandus, mitte aga meeskond, keda ei loeta laevajuhi omanduseks, vaid laevajuhiga era teenistus vahekorras asuvaks inimeste koguks.

Edasi kirjeldatakse neid õiguslikke tagajärgi, mis järgnevad juhtidel kui laevajuhtkond, saades tasu laevalt, põgeneb või maale jääb kindla nõuga laevale mitte tagasi ilmuda.

Neil juhtudel keelatakse teistel süüdlasi palgata ja neid varjata. Tabatud süütegija peab oma palga tagastama ja heidetakse kolmeks kuuks vangi, sama karistuse alla langevad ka süüdlaste kaasaitajad ja varjajad. (pkt.7.)

Normi siht on võidelda laevajuhtkonna kelmuse vastu, mis osutub suureks takistuseks edukale merekaubanduse arengule.

Ka laevajuht peab nii meeskonna kui ka kaupmeeste vastu oma kohustusi õiglaselt täitma. Peale võetud laadungi eest vastutab täielikult laevajuht. Laadung antakse üle sihtasadamas, kas laadungi omanikule või ta täisõigustatud esindajale. Kaotatud või hooletuse tagajärjel rikutud laadungi eest vastutab laevajuht. Leidub aga laeval laadung, millele keegi nõudeõigusi ei avalda, annab laevajuht viimase üle raele või kaubakontori oldermannile (ptk. 9.)

Laadungi ja ta osade mahasalgamine ja lõpparvele mitte kandmine loetakse vargusele võrdseks süüteks ja karistatakse karmilt. (ptk.10).

Nii kindlustab "ansaliit end ebaausate toimingute vastu, püüdes süvendada usku Hansa kaubalaevastiku ustavusse. Laevajuhtide kaitseks ja arusaamatuste ärahooldmiseks määratakse kindlaks ka prahiraha saamise koht, milleks loetakse ikka ja alati koht, kus laadungi lossimine toimub. (ptk. 12.)

Edasi nõutakse ka laevajuhtilt meeskonnale täie palga maksmist, kui ta täie prahi raha vastuvõtnud. (ptk.13.)

Viimane eeskiri on loogiline järeldus eelmisest ja kindlustab laevaperele palgasaamise.-

Kui ladinakeelseis ja alamsaksakeelsetes Lüübeki linnaõiguse ülestähendistes esinesid vaid üksikud katkendilised normid suure avarii toimingute kohta, siis on revisjonis terve tiitel, nimelt teine tiitel pühendatud sellele küsimusele.

"De Jactu ehk heidetud varast" pealkirja all järeldeb: Kahjud, mis tekkivad tahtlikust kauba heitmisest merde, laeva ja muu laadungi päästmiseks heastatakse laeva ja ülejäänud laadungi omanikkude poolt, kusjuures iga neist vastutab vastavalt oma osa suurusele.

Kahjude jaotamine kui ka tasumine toimub sihtsadamas. Nagu eespool mainitud on siin tegemist suure avariiga, millest tekkinud kahjud kannab laev ja laadung, seega ei erine käesolev norm oma eelkäijatest. Kuid juba sama tiitile järgmises punktis on ilmnev uuendus. Nimelt tehakse teatavatel tingimustel ka laevajuht, tüürimees ja bootsman vastutavaks merde heidetud varade

eest nõudes neilt samuti kahjutasu. Tingimuseks on nõue, et heidetud kaubad ei ületaks poolt laadungist, vastasel korral on eelpool mainitu kohustatud osavõtma kahjude heastamisest. Siinkohal võib märkida, et revisjoni normeis prahiraha ei jää välja kontributsiooni kohustusist. Kahjude jaotamisel on oluline nende kui ka päästetud varade hindamine. Selle kohta annab pkt. 3. juhtnõore. Laeva hindamine toimingu rahas, öeldakse normis, "kusjuures heidetud kauba omanikud otsustavad, kas nad laeva endale jättavad kahjude katteks, või tuleb laevaomanikel ainult teatav summa tasuda ilma laevast loobumise kohustuseta." Samuti mainitakse normi lõpus, et laevaomanikud vastutaks ka prahirahaga tekkitatud kahjude eest.

Prahirahaks loetakse sel juhul seda tasu, mis laevaomanikule kaupmeeste poolt makstakse säilinud kaupade kohaletoimetamise eest. Prahirahaga vastutamine jääb ära, kui kaubad tasuta viiakse nende värtusele vastava määra väärteelikuks ja päästetud vara selle juures kontributsiooni osa

Oluline on 5 punkt, kuna siin tehakse esmakordselt vahet suure ja liht avarii vahel. Nii mainitakse normis, et kui kaotatakse tormis või merehädas mast, või puri kannab sellest tekkinud kahju ainult laevaomanik ise, ega pole õigustatud selles asjas nõudma kahjutasu kaupmehelt.

Raiutakse aga mast või käristatakse purjed teadlikult ja tahtmiseaga ühise vara ja elu päästmiseks hädaohust, tuleb kahjud nii laevale kui ka laadungile eelpooltähenadatud viisil heastada.

Nagu normist nähtub, esineb ta esimeses osas lihtavarii juhus, teises osas aga käsitletakse üldavarii konkreetset juhtumit. Tuleb mainida, et nii kauba merde heitmine kui ka masti raiumine on pihatal kujul suure avarii konkreetset näited. Kuna suure avarii abstraktne olemus ilmneb sellest, et iga tahtlikult toodud ohver (kaup, mast, ka lev jne.) ühises hädaohus olevate varade päästmiseks, heastatakse päästetud varadest, võttes arvesse nende väärtus. Seega mida väärtuslikum on päästetud vara seda suurem kontributsiooni osa

tuleb tal tasuda. Need põhimõtted rakendati esmakordselt Rhoduse Saare läheduses juhtunud avariil puhul. Reema õigusest on need normid võetud Laabeki õigusesse.

Tiitli lõpul peab nimetatud koht punkti ja nimelt kuues ja seitsmes kus tehakse laevajuht vastutavaks laadungile ta hooletuse läbi tekkinud kahjude eest. Keelates karistuse ähvardusel õnnetute juhtumiste vältimiseks laevad ülemäära kaupadega laadida.

Kolmanda tiitli sisuks on laevahukkumine. Esimeses järjekorras käsitletakse laevahukuga kaasaskäivad õiguslikud järeldused. "agu normist järgneb pole kaupmehed laeva hukkumise juhul kohustatud laevaomanikule prahiraha tasuma. Teisiti on olukord kui osa varast laevajuhi poolt päästetuna sihtsadamasse toimetatakse, sarnasel juhul on kaupmehed kohustatud päästetud vara ulatuses prahiraha maksma. (ptk.l.).

Seega tehakse vahet nii laeva kui kauba juures täie ja osalise kaotuse vahel, hinnates mõle-

lemad juhud erinevalt.

Üldiselt on kehtimas põhimõte et kauba kohale toimetamise korral, on maksev prahiraha tasumise kohustus, vaatamata laeva korrasolekule.

Merehätte sattunud laevast peab laevajuht meeskonna abil kaupmeeste varad päästma. Laevapere on õigustatud tehtud päästetööde eest õiglast eritasu saama. Juhul kui ei jõuta tasu suuruse asjus kokkuleppele määratakse viimane kindlaks kas Hansalinna rae või kontori odermani poolt (pkt.3.)

Üldiselt toimus selline laadungi päästmine alles peale seda kui meeskond ja reisijad kui ka laeva tähtsamad päraldised olid päästetud ja maale või teisele laevale viidud (pkt.3). Päästetööd toimetati nii laevameeskonna kui ka kõrvaliste isikute poolt, kuna laadungi päästmine ei kuulunud laevapere harilikudesse kohustustesse, siis oli selle erakordse ja hädaohtliku töö eest ka vastutasu seaduse poolt ettenähtud.

Randunud või triivivate varade leidja või päästja oli õigustatud tasu saama ja nimelt esimesel ja

hul 1/20 kogu leitud vara väärtusest, teisel juhul aga 1/3 päästetud varast, tingimusel, et ta neid ülemise katte toimetaks, kas linnas või maal.

Eriti karmilt karistati laevapere liikmeid, kes kuritahtlikult jätsid laeva ja juht merehädas maha põgenedes ise laevalt. Karistuseks oli selleise teo eest 2 kuune vangistus, korduvatel juhtudel aga 3 kuune, millele lisandus häbimärgi põletamine süüdlase põsele.

Sellini häbimärk võttis laevamehelt võimaluse edaspidiseks teenisduseks, Hansa laeval.

Neljas Tiitel kannab pealkirja "Laevadest, paatidest ja praamidest". Tiitles käsitletakse laevade uurimise, vöörandamise ja muid küsimusi.

Esimeses peatükis keelatakse kasutada vöörast praami või paati omaniku loata.

Vastasel juhul tuleb müüdlasel üüritasu ja 8. penni trahvi tasuda.

Tähtsam on 2 eeskiri, kus räägitakse et laeva üüriljal on keelatud laeva müüki, pantida või muul teel vöörandada. Küll omistatakse talle aga õigus lae-

va edasiüürida, ta üürilepingu kestvuse ajaks. Vanemas ladinakeelses kodeksis 1257 aastast leiame sama normi 96 artikles, ka seal on samad keelemärkmad, kuid ei räägita veel ~~kedasiüürimise~~ õigusest. Huvitav, et eeskiri mis keelaks panditud laeva võõrandamise puudub täielikult käesolevades kodeksis, kuigi ta esineb 1257 aasta õiguse ülestähendises 96 artikli all.

Edasi räägitakse tiitlis laevade kokkupõrkest ja nimelt mainitakse, et iga laev mis tekitab teisele laevale kahju kas purjetades või aerutades on kohustatud viimast heastama kogu ulatuses. Suudab aga laevajuht tõendada, et ta kokkupõrget ei saanud ära hoida ega ka ettenäha tasub ta vaid poole tekinud kahjust.

Meie praeguse arusaamise järgi ei vastuta üldse keegi selliste tegude eest, mida ta ei suutnud ette näha ega ära hoida, kuna sarnasel juhul pole tegemist süüga vaid juhusega.

Laeva üürimisest kõneldakse ka 4 peatükis, nimelt harutatakse seal üüriaaja pikkusega seoses

olevaid küsimusi. Nagu normist järgneb: Lõpeb terveks suveks üüritud laeva üüriaeg Mardipäeval. Viibib aga üürija laevaga veel võõras sadamas, kavatsusega kodusadama poole purjetada ei tohi teda selles takkistada. Normis on seotud uurimisaja kindla päevaga. Arvatavasti lõpes talve saabumisel navigatsioon peaaegu täielikult, kuni jääolud võimaldasid seda kevadel jälle alustada. Novembri kuus ruttasid kõik laevad talve sadamatesse, mil lõppes ka laeva üüriaeg, kuna peale Mardipäeva poleks sel nii kuini mingit praktilist tähtsust.

Lõpuks esinevad tiitles karistuse ähvardusel (manitsused) manitsused laeva juhtidele laevad mitte üle laadida, (pkt.5) Täntis on veel viimane eeskiri, kus räägitakse laevaosanikude õigustest. Nimelt juhul kui paljudele omanikudele kuuluvad väikesed laevad osad ja üksikuile suured laeva osad, siis tuleb väikeste osade omanikel otsuste tegemisel alluda suurte osade omanikude tahtele, kuigi viimased arvuliselt vähemuses esineks. Laeva osa alõ mõeldakse siin laeva mõttelist osa.

Viimase tiitle sisuks on röövitud laevad ja laa-

dungid. ta vaid poole varast omanikule, teise poole

Mererööv esines juba 13 sajandil kui süütegu kogu tsiviliseeritud ühiskonna vastu. Nii leiduvad juba 1282 aasta kodeksis normid, mis olid sihitud mereröövi ja seda seadustavate asjaolude vastu. Ka 1586 aasta revisjõonis esineb selle kohta norme kuigi nad suuri muudatusi ega uuendusi sel alal ei näi toovat. Üldiselt jääb püsima põhimõte "Pirata non mutanda dominium". Nii räägib norm, et kahjud, mis tekkivad kaupmehele varade röövist merel tuleb tal endal kanda. Seega tal puudub õigus kahjutasu nõudmistega laevaomanikude, laevajuhi, või teiste kaupmeeste poole pöörata, kelle varad jäid puutumata, olgu siis, et nad olid teisiti omavahel kokkuleppinud p.l) Selline asja lahendus on ka arusaadav, kuna siin puudub ju igasugune "ohvri toomine" ühise vara päästmiseks hädaohust, nagu see esines suure avarii puhul.

Teises sama tiitli eeskirjas käsitletakse, laadungi päästmist mere röövlite käest. Siin esineb kahte liiki võimalusi. Esimesel juhul kui röövitud laadungi päästjaks, mereröövlelt ära võtjana, osutub eralaev

annab ta vaid poole varast omanikule, teise poole jättab endale tasuks.

Teisel juhul võib päästjana esineda linnale kuuluv valvelaev, sel juhul antakse kogu merevõõlilt äravõetud vara omanikule tagasi. (pkt.2). Linna valvelaevad esinevad seega avalikõigusliku võimu esindajatena, teenides merekaubanduse kindlustuse huvides, kaitstes tasuta kaupmeeste varandusi.

Mereröövide levimise tõkestamiseks keelatakse 3 eeskirjas raskete karistuste ähvardusel röövitud varad müüa, kui ka omandada, vastasel korral langeb vara linnale. Ainult teadmatuse tõestamine vande all päästab kahtlusaluse karistusest, kuigi vara langeb igal juhul linna omanduseks. Võitluses mereröövi tõkestamises minnakse isegi niikaugemale, et loetakse iga merest ja rannast toodud kaup varastatuks, kuni valdajal ei õnnestu tõendada omandiõigust asjale, kas 2 tunnistaja või kirjaliku tõendusega.

Juhul, kui merelt toodud ese on aasta ja üks

päev isiku valduses, ilma et keegi selle vastu vaid-
leks, saab ta sellele omandiõiguse iganemise teel.
(pkt.5.) Selle eeskirjaga lõpeb ühtlasi mereõigus-
likude normide kogum Lüübeki linnaõigustes. Revisjo-
ni kodeks kehtis Tallinnas peaaegu 300 aastat väheste
muudatustega.

4. LÜÜBEKI ÕIGUSE NORMIDE EHITUSEST.

Nagu nähtub üksikutest Lüübeki linnaõigustest *
teevad läbi nende normid pikkaldase kuid järjekindla
arengu muutudes primitiivseist normidest õiguslikust
vaatekohast täiuslikuks normeks. See muudatus sün-
nib üheltpoolt saksa keele arengu tõttu, mis keskaja
alul ei võimaldanud veel küllaldaselt täpselt jurii-
dilisi mõisteid väljendada ei erine aga juba 16 sa-
jandil oluliselt praegusest Saksakeelest. Teiselt
poolt aga soodustab normide õiguslikku arengut, ma-
jandusliku ja sellega käsikäes käiva kultuurse elu
tõus. Sel tagajärjel tekkivad siin esinevad teatud
pahed võrreldes keskaegse normi formulatsiooniga, ja
nimelt on 16. sajandi normid palju konkreetsemad

laadi võimaldades rohkem tühikuid, kui keskaegsed
13. sajandi sõrdlemisi abstraktsed normid. Mis puutub
normide ehitusse siis on see 1257 aasta kodeksis veel
algeline. Mis siin eriti silma torkab on sanktsiooni
osa täielik puudumine mereõiguslikes normes. Nii rää-
gib art. 96. "De im schip vor huren wyll de se weme
he dat vorhure unde de dat schip huret wat he dar me-
de deit dat mot de andere Stede holden unde en mach
dar nicht wedder spreken doch de dat schip ghehuret
heft de en mach is nicht. (verkopen).
Siin esineb normi hypotees, ~~kaetud~~, normi dis-
positsioonile ~~pool~~, kuid puudub sanktsioon, või osa-
kus oleks tähendatud karistus üüritud laeva müümise
eest. Arvatavasti määras raat kui linna kõrgem kohus
iga karistuse eraldi vastavalt olukorrale, mis oli
isegi õigem ja võimaldas õiglasemalt otsustada tsi-
viillasjus.
1282 aasta kodeksis esineb juba kaetud normi
hüpoteesile ja dispositsioonile lisaks sanktsioon.
Näit: Nii ütleb art. 266.

Also such, wenn Van schipluden. n. Notk mit Schiff-
"Osset ok sake dat en sturman edder en latsaghe,

edder en ssigeman sie bestedighet unde sines amptes
nicht en kan Machmen ene dar ynne dorwynnen med den
jenen de bynnen der bort synt.

He schall denne sciperen syn gelt wedder gheden
unde dar to halff also ~~veleday~~ synen egheney gelde
also he ene to lone ghehenden hadde edder gheden
scholde.

Käesoleva normi ~~hüpotees~~ hüpotees ja dispositioon
moodustavad normi esimese osa. Sõnadega "he schall
deme... algab normi sanktsioon kus kirjeldakse karis-
tuse, mis süülast ootab, normi eeskirjade rikkumise
juhul. Nimelt karistakse sel juhul süülast kahekord-
selt. Esmalt kaotab ta oma palga, teiseks maksab oma
taskust rahatrahvi poole palgas suuruses.

Revisjoni kodeksis 1586 aastast on normidel hü-
poteetiline osa peaaegu igalpool kaetud ja (sanktsioo-
ni osa) esineb ^{avalikul} absoluutsel kujul vaid kriminaalse si-
suga normes. (Dispositiiv) Sanktsiooniline osa aga võtab peaaegu
kogu normi oma alla.

Näit:

Also auch, wenn ein Schiffer in Noth mit Schiff-

bruch oder Stranden kähme, und einer oder etliche wollten dem Schiffer nicht bergen helfen, sondern entlieffen ihm, der oder dieselbigen, wo sie angetroffen, in einer Hansa Stadt oder Cunthorn, und dessen überwiesen, (kaetud hüpotees ja dispositsoon) sollen zum ersten im Gefängnis. 2 Monat mit Wasser und Brodt gestrafft werden; kompt er zum andern Mal, soll er drey Monat obgemelte Straff leyden und ihm dazu ein Zeichen an seinen Backen gebrandt werden. (Sanktsioon)

Võrdle Vaadeldes kodeksites esinevaid karistusi tuleb esmalt mainida, et nad on enam-vähem kõik absoluutset laadi. Teatavatel juhtudel jäätakse raele kui ka laevajuhile võimalus karistada vastavalt olukorrale. Karistustena esineb peamiselt palga äravõtmine, rahatrahvid ja vallandamine. Raskematel juhtudel on kehalised karistused nagu häbimärgi põletamine, vit-sad ja lõpuks vangistus. Täpmise eest on ette nähtud surmanuhtlus. Sama karistuse osaliseks saavad ka mereröövlid. Kohtunikena esineb raat, oldermanid kui ka laevajuhid laevadel sõidu ajal.

Normides esinevad keskaegsed rahaüksused schil-

lingid ja veeringud (ingliskeeles Farthing), mis olid Lüübekis kasustatusel. 1586 aastal on aga juba uus raha üksus käibel, nimelt taaler ja penni. Valitseva naturaalmajanduse tõttu esinevad rahatrahvid keskaegseis kodekseis nägi piiratud arvul, mis on tingitud raha vähesusest, kuid juba 16. sajandil on rahatrahv rohkesti tarvitusel.

Tagasi tulles normiehituse juurde tuleb mainida, et Lüübeki õiguse normid on nii vormilt kui ka sisult võrdlemisi täiuslikud ja võimaldasid edukalt lahendada sajandite jooksul mereõiguslikke vahekordi. Üldsisaldasid kodeksid era-avalikke kui ka kriiminaalõiguslikke norme. Seega ei tule Lüübeki õigust vaadata ainult tsiviilseadustikuna, kuna ta on samuti avaliku võimu eeskirjade, pretseptiivsete normide kandja.

sõidus ettetulev laenuühing, millest aja jooksul arenes välja

L Ö P P K O K K U V Õ T E.

Hilisemate Rooma õiguse allikate hulka tuleb lugeda Lex Rhodia de jactu. Selle õiguse ja Rooma õiguse suhe tänapäeva merendus õigustega.

Lex Rhodia cavetur, ut si lavandus navis gratis jactus mercium factus est, omnium contributione

Kuigi tänapäeva merendussaadused pole otseselt arenenud Lüübeki linnaõiguse mereõiguslikest normest vihjabanende sisuline sarnadus ühele ja samale algallikale, nimelt Rooma õigusele.

Rooma riik oma suure merekaubandusega oli soodsa pinnaks merendus võtete loomiseks, milledest evisid suurema tähtsuse 1) receptum nautarum 2) actio exercitoria 3) foenus nauticum ja 4) Lex Rhodia de Jactu.

Receptum, nautarum'ist ja actio exercitoria on omal ajal väljaarenenud ka meieaegne moodne õigusemõiste laevaomanike vastutusest kapteni ja laevameeskonna tegevuse, eriti aga kapteni mitmesuguste toimingute eest laevaomaniku esindajana.

Foenus nauticum on greeka õigusest pärit mereõidus ettetulev laenutehing, millest ajajooksul arenes välja bodmeri ehk merilaen.

Hilisemate Rooma õiguse allikate hulka tuleb lugeda Lex Rhodia de Jactu, seega ka Rooma õigusele.

Justinianuse digestades seisab: Lex Rhodia cavetur, ut si lavandal navis gratia jactus mercium factus est, omnium contsibutione

sarciatur, quod pro omnibus datum est.

See juba ülalpool mitmeti mainitud seadus oli meie praeguse üldavarii emaks, olles tegelikult, mitte puht Rooma päritoluga vaid kreeklastelt laenatud norm.

Need üldtunnustatud Rooma õiguse normid pääsesid Rolles de jugements d'Oleron'i kaudu 12. sajandil Hansa linnaõigustesse, saades sel teel ka Lüübeki linna õiguse mereõiguslike vahukordade põhialuseiks.

Neil kehtiv Avarii ja Dispasi seadus, mis kujutab tegelikult York-Antverpeni reeglite tõlgendust asub samal alusel kui Lüübeki õiguse avarii normid 13. sajandil pääsis kehtivusele nimelt Rôle de Oléron Inglismaal ja Flandrias ja samuti Hansa mõjupiirkondades asuvates maades. Kuna York-Antverpeni reegled 1924 aastast, olles kahtlemata Flaami ja Inglise õiguse produkt, toetuvad nad Oleroni normidele, seega ka Rooma õigusele. Sellest on ka seletatav suur põhimõtete ühtlus Lüübeki merendussätete ja York-Antverpeni

et ülemvõim laeval omistakse laevajuhile ka Lüübeki reeglite vahel.

Ühine õiguslik alus leidub samuti laevajuht ja meeskonna õiguslikke vahekordi käsitlevais normes, millised esinevad käsitlevais normes, millised esinevad seadustikus, et meremehe teenistusse täpselt ülemvõim laeval nii Lüübeki linna õiguses, kui ka praegu kehtivas meremeeste seaduses 1928 aastast ühes muudatustega.)7

Lüübeki õiguses esinev nimetus "Schipskinder - laevalapsed" vihjab otseselt Rooma õigusele kus valitseb samuti mõlemi seaduste vahel analoogia, laeva juht - ja meeskonna õiguslik vahekord arenes "patria potestise" "isa võimu" põhimõttest.

Viimane sai ka praeguse meeskonna ja juhtkonna lahkumine laevalt. Samuti valitseb üksmeel laevaõigusliku vahekorra aluspõhjaks. Nii kuulub ülemvõim laeval laevajuhile nagu lähtub (M.S. § 44. Kuigi Lüübeki normides, sellest expressis verbis ei mainita, järeldub see siiski paljudest eeskirjadest. Nii öeldakse, et laevajuht palkab meremehi, on õigustatud nõudma neilt käskude täitmist, samuti neid

karistada ja vallandada. Sellest kõigest järgneb,

)7 Meremeeste Seadus RT 1928 ja 1938 aastast.

et ülemvõim laeval omistakse laevajuhile ka Lüübeki õiguses.

Samuti ühtuvad mõlemates seadustes käsitletud üldised teenistus kohustused. Nii nõutakse mõlemis seadustikus, et meremees täidaks täpselt ülema teenistuslikke kaskke, hoolsasti hoiaks laeva ja sellel olevat vara, kandes tema süü või hooletuse läbi tekkinud kahjud.

Mis puutub meremehe teenistusse astumisse, siis valitseb samuti mõlema seaduste vahel analoogia.

Meremehelt nõutakse õiguseaegset ilmumist teenistuskohustuste täitmisele, keelates tal loata lahkumine laevalt. Samuti valitseb üksmeel laevameeste põgenemise keelus kui ka sala kaubitsemise asjus. (MS. §§ 51, 53, 54 - LVI tit. I 5,7.)

Võrdsed abinõud võetakse tarvitusele ka mässu, vastuhakkamise ja muul korral, kuigi normide vanuse vahe ulatub 300 aastale.

Lüübeki õigus aga oma mereõiguslike normidega esines tähtsa tegurina üldise mereõiguse aren-

Karistusena esineb mõlemis seadustikus raha trahv erinevais suuruis. gus, etendades suurt praktilist väärtust mere kaubanduse levimises.

Lüübeki õiguse normides leiduv rahatrahv ületab isegi terve palga, kuna M Seaduses määratava trahvi ülemääraks on 1/4 kuu palgast.

Raha trahvi määramise tingimusteks esineb samuti suur sarnasus.

Nii on trahvi tingimusteks, loata maale minek, ebasünnis käitumine, põgenemine enne reisu lõppu, võõraste isikute varjamine laeval, korralduste täitmata jätmine ja muud süüteod.

Nii näeme, et Lüübeki linnaõiguste normid (sarnanevad Meremeeste Seaduse kui ka Avarii ja dispaši seaduse normele, see on tingitud nende ühisest põlvenemisest Rooma õigusest ja kombeõigusest, mis olid muutmatud merendus vahekordade korraldajaiks sajandite vältel.

Lüübeki õigus aga oma mereõiguslike normidega esines tähtsa tegurina üldise mereõiguse aren-

gus, etendades suurt praktilist tähtsust mere-
kaubanduse levimises.

LISA DIPLOMATOOLSE

KEOBIKSITE TÄHETID.

Alaasaksakeelse Lübski linnaõiguse
kodeksi mereõiguslikud normid 1282.a.

LISA DIPLOMITOOLE

Wor en sciphren wynt den sturman edder enen
KODEKSITE TEKSTID.

letsagen edder enen schepes krasen dese synt se to rechte
schuldich syne ~~reysen~~ donde also se ene ghelouet
hebben welker en dat dese sciphren nicht holden wolde
de schal dese sciphren dat gense los wedder gheuen dat
he up gebort heeft edder upboren noch schal unde dar to
scholen se eme gheuen van eren eghenen gelde halff so
vele als em ghelouet was Ok so en schal nen sciphren
nemes anderen sturmans edder letsagen edder synen scip-
man untwynnen were yement de dat dede de schal den van
sik laten onde don den wedder dese manne de ene to deme
ersten gewonnen hedde onde schal eme beteren mit so vele
geldes also ene de erste ghewonnen hedde edder he schal
dat mit syneme rechte beholden dat he des nicht en wiste.
dat he en erst ghewonnen hedde unde de ghewonnen man schal
deme sciphren syne reyse vul doen unde syne misse dat he
sik twee heren heft vormedet vortmer lichtet an deme

Alamsaksakeelse Lüübeki linnaõiguse
 kodeksi mereõiguslikud normid 1282.a.

259. Van schepes luden.

Wor en scipper wynnet enen sturman edder enen
 letsagen edder enen schepes knapen deme synt se to rechte
 schuldich syne reyse wol to donde also se eme ghelouet
 hebben welker en dat deme schipheren nicht holden wolde
 de schal deme scipheren dat ganse lon wedder gheuen dat
 he up gebort heeft edder upboren noch schal unde dar to
 scholen se eme gheuen van erem eghenen gelde halff so
 vele als em ghelouet was Ok so en schal nen sciphere
 nenes anderen sturmans edder letsagen edder synen scip-
 man untwynnen were yement de dat dede de schal den van
 sik laten onde don den wedder deme manne de ene to deme
 ersten gewonnen hedde onde schal eme beteren mit so vele
 geldes also ene de erste ghewonnen hedde edder he schal
 dat mit syneme rechte beholden dat he des nicht en wiste.
 dat he en erst ghewunnen hedde unde de ghewunnen man schal
 deme scipheren syne reyse vul doen unde syne misse dat he
 sik twen heren heft vormedet vortmer lichtet an deme

heren des schepes wat he em gheuen wil van sinem lone wente he syn lon to rechte verloren heeft dar mede dat he sik twen heren vormedet heeft.

260. Van schipluden.

Isset ok sake dat en sturman edder en letsaghe edder en scipman sik bestedighet unde he synes amptes nicht en kan Machmen ene dar ynne vorwynnen mit den jenen de bynnen der bort synt he schal deme scipheren syn gelt wedder gheuen unde dar to halff also vele van synen eghe- nen gelde also he eme to lone ghegheuen hadde edder gheuen scholde.

262. Van Schipluden.

Ok so en schal nemen slapen uppe deme lande ane des scypheren orloff by twen groten tornoyzen ok en schal den bot edder den espinck nement voren van deme koggen by nachtiden sunder des schipmans orloff by twen groten tornosen.

264. Van Schipluden.

Ok en schal nemant den schipman wen ere gherichte is to der herenwik edder to traunenmunde to seghelende synen sturman edder synen letsaghen edder synen schipman nemen ut der vart umme schult willen de he schuldich is den is des synes wert unde wat in den schepe is dat schalmen ut antwerden by sworn eden unde syne scholt dar mede

to betalende unde de jenne de ghewonnen is de schal syne reyse holden also dat ghelouet is und des schal de schyphere en richter syn.

287. We schipbrocklich wert.

So war ein schipper schipbrockich werdt, dor schollen schipman unde bosman inne verbunden sin, dat se dem kopman sin gudt bergen alse se best konnen, dar schal men en vor geven redelick arbeides lon, dat is to vorstande, wo se mit dem schipperen unde kopman nicht averein dragen konnen, an der ersten hanse stadt wor se kamen, edder wo de olderluede des kopmans syn, dar schal men se scheiden, men jewelcken na sinem vordenste, unde de nicht gearbeitet, de schall nicht hebben. Weret ock, dat dar wol were, de dar schipbrokich worde in arbeides luede sick darumme nicht vordragen konden mit den schipperen unde koeplueden, dat scholde staen tho der negesten hanse-stadt, dar se quemen, ofte tho dem oldermanne des kopmans, wat er lon wesen scholde vor er arbeit.

290. We sin schip to depe ladet.

Vortmer, in allen anderen hauen, dar de schepe geladen werden, schall de stadt offte de olderman des

kopmanns thoseen unde warnemen laten, dat de schepe nicht tho depe geladen werden, se syn klen offte grot, queme men des mit jennichen schipperen tho der warde, dat he sin schip to depe geladen hadde, keme dar schade af, den schal de schipper allene beteren, worde ock ein schip vorladen, unde dat sunder schaden aver queme, van also menniger last, also he tho depe geladen hadde, dat bewislick were, schal he geven der hense-stadt, dar he tho kumpt, edder dem oldermanne des kopmans, so vele vracht also he daranne vordert.

291. Wor seerovers gudt nemen.

So wor seerovers gudt nemen, unde en dat worde wedder genamen, de en dat wedder nemen, so verne se up ere egene teringe uthe sind, so scholden se de helfte des gudes beholden unde de andere helfte scholen wedder hebben, den idt genamen is; weren averst fredeschepe in der see, van der menen stede wegen, unde se den roveren gudt wedder nemen, dat des kopmans sy, dat schollen se gantzliken wedder geven.

292. Van seerover unde van seedriff- gem gude.

Vortmer schall nen man rover effte seedrifflich gudt kopen offte hanteren, wol dat deit, den schall men richten

an sin hogeste, unde dat gudt, darumme he gerichtet werdt, schall vorvallen syn half an de stadt, dar he gerichtet werdt, unde de andere helffte in de mene hensestede, koest ock ein man alsodnne gudt, des he up unwetenheit toege, de unwetenheit schall he waer macken up den billigen sulve drudde, unde dat sulve gudt schall vorvallen wesen, also hir vorschreven steit.

295. Ve na sunte martens dage in ene haven kumpt.

Vortmer wenn jennich schipper kumpt in eine haven na sunte martens dage, de schall mit sick bringen einen breff, darhe inne bewise, up wat tidt he geschepet hadde unde rede was mit vuller last tho segelende.

296. Weme wat werdt ingeschepet.

Welckerem schipper wat wert ingeschepet, de schal dat antwerden demjennen, de em dat ingeschepet heft, efte enem van sinentwegen, de dat verantwerden wil, up dat idt kame tho rechter bescherynge, wente worde weme wes vorlaren, dar moste de schipper vor antwerden, hadde ock de schipper jennich gudt, des sick nemand thothoge, dat schall he antwerden dem raede offte deme oldermanne des kopmanus dar he denne lossede.

297. We in noeth kumpt in der see.

Vortmer wor ein schipper in noeth queme in der see mit sinem schepe, unde sines schepes kinder em enthogen, unde wolden em nicht helpen, des sick de schipper beclaghede, wor men der enen efte meer in jennicher hense-stadt, ofte in des kopmans rechte bequeme, mochte me eme dat so aver bewisen, dat he eme so enthagen were, so schal me ene setten in den torne twe mante, und geven eme water unde brot tho eten; dede he dat na der tidt mer, dat dar klage aver queme, so mot he in den torne dre mante sitten, unde ock water und brod eten, unde geven em ein marck an sin or.

300. Wen enem schipman, sturman offte bosmann wee werdt.

Welckereme schipmanne, sturman offte bosman wee werdt van der see, also dat he wedder gift, dat is tho vorstaende, oft he seeck wurde, de schall sines lones entberen, dat schollen de schepes kinder delen unde de schipper under sick.

302. Wen ein schip thobreckt in der see.

Ock so wanner ein schip thobrickt in der see, de schipper schall thom ersten de luede an land voren mit

sinem bote, unde so schall he bergen sin kabel, takel unde touw, konnen darna de frachtluede eres gudes wad bergen, dar schall en de schipper sin boet tho lenen.

303. We gudt werpet van noeth wegen.

Wer gudes an der see von ungluekes wegen wert ut gheworpen alle de dar gut in deme schepe heblein de sint is pflichtlich to betalende unde das schip des geliken, na guder luder segende na schillinge unde also dure also dat gud gelden möchte in deme lande dar se henne dachten.

307. We schipbrokich gudt vindet.

We schipbrokich gudt vindt by dem strande edder dat idt by dat schip vletende kumpt, de schall dat antwerden der negesten stadt dar he tho kumpt, efte dem vagede, efte dem oldermanne des kopmanns; van dem upgefischeden gude schall me eme geven, de dat gevunden heft, dat twintigeste deel, hale he dat ock uth der see van dem reve, so behort em dat drudde del.

3. Es soll kein Schiffer eines andern Steurmann, Gleitsager oder Piloten, oder auch einen Bootsmann abspannen; thut jemand des, so soll er gesellte Steurmann, Piloten, Bootsmann wieder oberantworten demjenigen.

LIBER SEXTUS.

Nautica.

Von Seehändeln.

TITULUS PRIMUS.

De Navarchis et Nautis.

Von Schiffern und Schiffsvolck.

1. Gibet sich einer für einen Schiffer, Steurmann oder Vossmann aus, und bestehet nicht dafür, kan er dessen überwiesen werden, mit denjenigen, welche in dem Schiffe seind, der sol das Geld, dafür er gedinget worden, wieder geben und darzu noch halb so viel.
2. Dinget ein Schiffer einen Steurmann oder Vossmann, die sein schuldig, dem Schiffe die volle Reyse zu hatten, wie sie gelobet haben; were aber einer, der solches nicht halten wolte, der sol dem Schiffer das ganze Lohn wiedergeben, das er von ihm empfangen, und darzu noch die Helffte, als ihm der Schiffer gelobet hatte.
3. Es soll kein Schiffer eines andern Steurmann, Gleitsager oder Piloten, oder auch einen Vossmann abspannen; thut jemand das, so sol er gemelte Steurmann, Piloten, Vossmann wieder überantworten demjenigen,

welcher sie erstlich gedinget, und dieselbigen gedingete, einer oder mehr, sollen dem ersten, der ihn angenommen hat, Abtrag thun mit so viel Gelde, als er ihm bey dem Gedinge zugesaget hatte, oder er sol schweren, dass er von dem erstlich besprochen, bey dem er ist befunden worden. Welcher sich nun zu zweyen Herrn vormietet hatte, der sol demjenigen die volle Reyse leisten, der ihn behalten wird; dieweil er sich aber seines ganzen Lohns verlustig gemacht, dadurch, dass er sich zu zweyen Herrn vermietet gehabt, so sol doch bey dem Schiffer stehen, was er ihm für die Reyse auss gutem Willen geben wil, doch sol er daher auch umb dieser That Willen in des Rathes Straff verfallen seyn.

4. Binnen der Haven, darinnen das Schiffsvolck gehütet, mag er dasselbige wiederumb enturlauben, doch dass er ihnen den halben Lohn gebe, so fern sie über vierzehn Tage in der Haven dem Schiffer zu Gefallen liegen würden; kommen sie aber aus der gemelten Haven mit voller Ladung, so lang, dass er seine Reyse vollbringen kan, welches doch bey dem Schiffer stehen sol, zu bezahlen, oder aber zu enturlauben.

5. Es sol kein Schiffsvolck nach der Verhürung

ausserhalb dem Schiff ohne seines Schiffers Erlaubniss, bey Nacht schlaffen, wie dann auch niemand bey Nacht des Schiffers Both oder Esping von dem Schiff führen, oder auss dem Schiff ablassen sol, ohne des Schiffers Erlaubnuss, alles bey desselben Straff.

6. Wann ein Schiffer von hier nach der Herinckwick oder Travemünde kompt, und segelrede ist, so sol niemand sein gehörte Schiffsvolck aus des Schiffes Bort nehmen, Schuldtsachen halber; were aber etwas von seinem Gute in dem Schiffe, das sol man bey dem Eide aussantworten, und seine Schuldt damit bezahlen. Nichts desto weniger aber sollen dieselbigen Schiffs-Kinder, einer oder mehr, dem Schiffer die volle Reise leisten, wie sie gehüret worden.

7. Es sol auch ohne Noth dem Schiffer sein Bossvolk nach empfangener Hüre nicht entlauffen, noch vorsetzlichen auff dem Lande bleiben, der Meinung, zu Schiff nicht wieder zu kommen, wie dann auch derselben einen oder mehr niemand aufnehmen noch aufhalten sol, und welcher also muthwillig mit der Hüre entleufft, und dessen überweiset, der sol dem Schiffer seine Hüre wieder geben, und drey Monat in dem Thurn mit Wasser und Brodt darzu gestrafft werden, der ihn aber auffgehalten, in willkührliche Straff gefallen seyn.

8. Wann ein Schiffer Korn in sein Schiff einnimpt, so sol er mit seinen Schiffskindern schuldig seyn, dasselbige über Bordt einzubringen, und so öfft es Noth, auff der Reyse kühlen; würde er, der Schiffer, solches vorseumen, so sol er darzu antworten, es were denn, dass er durch Wetter oder Windt, oder sonsten durch ehehaffte Verhinderung davon abgehalten, die er rechtmessig zu beweisen sol schuldig seyn; so offt nun, als sie solches Korn kühlen werden, dafür sol der Kauffmann dem Schiffer und Bossleuten zu jeder Zeit geben von jeglicher Last anderthalben Schilling.

9. Welchem Schiffer an Gütern etwas eingeladen wird, die sol er wiederumb überantworten demjenigen, der sie eingeschiffet, oder einem andern von seinetwegen, der darzu antworten wil, auff dass sie zu Rechte bracht werden ohne Schaden; dann würde etwas von den Gütern verloren, oder sonsten Schaden darzu kommen, so muss der Schiffer davon Rechnung geben. Hette auch der Schiffer etlich Gut im Schiff, darzu sich niemand ziehen thete, sol er solches dem Rath der Örter, oder den Alterleuten des Kauffhandels, da er lossen wird, überantworten.

10. Verschweiget ein schiffer eingeladen Gut vor-

setzlich in seiner Rechnung mit den Freunden, und solches darnach bewiesen wird, sol einem Diebe gleich gestrafft werden.

11. Wann einem Schiffer, Steurmann, Bossmann, oder anderen, welche umb Hire segeln, die Seekrankheit also ankommet, dass sie ihre Arbeit und Dienst nicht leisten können, die sollen auch der Hire entbehren, sol aber dem andern Schiffsvolck unter sich zu theilen zugestellet werden.

12. Wo der Bonneg gebrochen, das ist, wo zu lossen angefangen wird, da ist man die Fracht zu bezahlen schuldig.

13. Wann ein Schiffer seine volle Fracht bekompt, so muss er auch alsdann den Schiffskindern volle Hire geben, es were denn, dass ein anders zuvorn beredet.

TITULUS SECUNDUS .

De Jactu.

Von geworffenem Gute.

1. Ist ein Schiff in Wassers-Noth, also, dass man Güter ausswerffen muss, solcher Schade der geworffenen Güter gehet über Schiff und Gut, welches im Schiff erhalten wird, dergestalt, dass die Schiffsfreunde, und auch der Kauffmann denselben ein jeglicher an seiner Quota, so viel er an Schiff und Gut haben mag, bezahlen muss, als das Gut gelten möchte,

in der Haven, dahin sie zu siegeln bedacht waren, da dann auch also fort die Bergleichung und Bezahlung geschehen sol.

2. Wann Gut fürstehender Noth halber in die See geworffen wird, da darff der Schiffer, Steurmann und Vossmann den Schaden nicht gelten helfen, so fern das über eine halbe Last schwer nicht geworffen wird; ist es aber darüber so müssen sie nach ihrer Quota mit bezahlen helfen, so viel sie über ihre Führung darein haben werden.

3. Die Wardierung aber des Schiffs sol also gehalten werden, dass der Schiffer das Schiff an Gelt schlagen solle, dafür er es gedencket zu behalten, daran die Kaufleute die Wahl haben sollen, ob sie es dafür annehmen oder dem Schiffer lassen wollen; also sol auch des Schiffers Fracht, so wol von den Gütern, welche geworffen, als behalten worden sein, gerechnet werden.

4. Würde auch Gut geworffen, welches der Schiffer einem guten Freunde überzuführen auff sich genommen, aus Gunst und Freundschaft, dafür keine Fracht bedinget, so darff der Schiffer darzu nicht antworten.

5. Verleuret der Schiffer seinen Mast oder Siegel in der See, Storms oder andern Unglücks halber, darzu

darff der Kauffmann nicht antworten; were aber die Mast durch Noth gehauen und geworffen, doch mit Willen derjenigen, welche im Schiff gewesen, zu Errettung Schiff, Leib und Gut, so sol der Schade gehen über Schiff und alles Gut, wie oben gemeldet.

6. Ein jeder Schiffer ist verpflichtet, sich mit Ancker, Tackel, Tau und anderer Schiffsbereitschafft zu versorgen, damit er des Kauffmanns Güter durch die See zu bekehrter Haven bringen möge, und wann zu solcher Schiffsbereitung Schaden kommen würde, so ist der Kaufmann denselben mit zu ertragen nicht allein nicht schuldig, sondern der Schiffer sol auch dem Kauffmann zum Schaden antworten, es were denn zwischen dem Schiffer und Kauffmann ein anders bedinget.

7. Es sol auch ein jeglicher Schiffer einen reinen Ueberlauff halten; dann würde darüber geklagt, dass derselbige zu viel beladen, und daraus Schade entstanden, also dass dasselbige Gut auff dem Ueberlauff in der Noth muste geworffen werden, so sol der Schiffer zu dem Schaden alleine antworten, es were denn, dass es mit Willen und auff Ebentheur des Kauffmanns, welcher das Gut auf den Ueberlauff gesetzt, geschehen, so muss der Kauffmann den Schaden selbst tragen, nichts aber

desto weniger ist der Schiffer in des Raths Straff
gefallen.

TITULUS TERTIUS .

De Naufragio.

Von Schiffbruch.

1. Frachten Kaufleute oder sonsten jemand ein Schiff, so haben sie dasselbige, nach ihrem Willen zu gebrauchen; bricht das Schiff in der See, also, dass es seine Reyse nicht vollbringen kann, so seind die Frachtleute nicht mehr dann die halbe Fracht von den geborgenen Gütern zu geben schuldig.
2. Wann aber ein gefrachtet Schiff in der See Schaden nimpt ohne Schuldt und Verseumbnuss des Schiffers und bringet doch des Kauffmanns Gut zur Stett, so sol er davon volle Fracht geben; das Gut aber, welches nicht zur Stette kompt, sonder in der See bleibet, oder sonsten durch Schuld des Schiffers verdorben, davon gibt man keine Fracht.
3. Würde ein Schiffer einen Schiffbruch erleiden, so sol er mit sampt seinem Volck verpflichtet sein, dem Kauffmann sein Gut bergen zu helffen, nach allen ihrem Vermögen; dafür sol er, der Kauffmann, ihnen geben ein redtlich Arbeits-Lohn, nach Erkantnuss guter Leute;

können aber über den Lohn sich der Kauffmann und das Schiffvolck nicht vertragen, wo sie nun würden kommen zu der ersten Hanse-Stadt, oder zu Conthorn, da der Kauffleute Alterleute sein würden, sollen sie alldar gescheiden, und einem jeglichen nach seinem Verdienst gegeben werden; der auch nicht gearbeitet hat, sol nichts haben, und darzu seiner Hüre verlüstigt seyn.

4. Finder^t jemand schiffbrüchtig Gut am Strande, oder in der See an das Schiff treibende, und solch Gut aufffischet, das sol er überantworten der nehesten Obrigkeit, es sey in einer Stadt, oder auff dem Lande, oder den Alterleuten des Kauffhandels. Von solchem auffgefischten oder gefundenen Gute, sol man geben demjenigen, welcher die Arbeit gethan, das zwanzigste Theil; holet er aber das Gut in der See von einem Reff, so gehöret ihm das dritte Theil dafür.

5. Leidet auch einer einen Schiffbruch in der See, so sol der Schiffer zum ersten die Leute mit seinem Bote oder Esping an das Land führen, darnach bergen Tackel, Tau und des Schiffsredtschafft; können alssdann die Frachtleute etwas von ihrem Gute bergen, darzu sol der Schiffer sein Boct und Volck lehen, gegen billich Verglohn, nach Erkantnuss guter Leute.

6. Also auch, wann ein Schiffer in Noth mit Schiffbruch oder Stranden kehme, und einer oder etliche wolten dem Schiffer nicht bergen helffen, sondern entlieffen ihm, der oder dieselbigen, wo sie angetroffen, in einer Hanse-Stadt oder Cunthorn, und dessen überwiesen sollen zum ersten im Gefängnuss zwey Monat mit Wasser und Brodt gestrafft werden; kompt er zum andernmal, sol er drey Monat obgemelte Straff leyden, und ihm darzu ein Zeichen an seinen Backen gebrandt werden.

7. Bleibet ein Schiff in der See, und gleichwol so viel von des Schiffes Redtschafft geborgen wird, das der Hüre werth ist, so ist der Schiffer dem Volkce die ganze Hüre zu geben schuldig.

T I T U L U S Q U A R T U S .

De Navibus et Navigiis.

Von Schiffen, Böten und Pramen.

1. Wann einer eines andern Pramen nimpt ohn sein Wissen, und brauchet ihn auff der Traven; wil der Pramenherr darumb sprechen, so muss er ihm Hüre dafür geben, un darzu 8 ss., es were denn, dass ihn Feuers- oder andere ehehaffte Noth darzu gebracht hette.

2. Hüret einer ein Schiff auff eine gewisse Zeit, der kan dasselbige weder verpfanden, verkauffen, noch etwas anders damit thun, dass es kräfttig seyn köndte; allein er mag es wol wiederumb verhuiren, weme er wil, biss zu seiner bestimpten Zeit.

3. Thut jemand mit seinem Schiffe einem andern an seinem Schiffe Schaden, es geschehe im Siegeln oder Rudern, oder sonsten vormit es wölle, wird geklaget über den, welcher dem Schiff den Schaden zugefüget, wil er dann schweren, dass es wider seinen Willen geschehen, und er es nicht endern können, so sol er ihme die Helffte des Schadens erstatten, schwüre er aber nicht, so sol er für den ganzen Schaden Abtrag thun.

4. Hüret jemand ein Schiff, zu gebrauchen den Sommer über, welcher sich nach Seerecht auff Martini endet, kompt er auff Martini zu Hauss, so hat die Hüre eine Ende, und das Schiff kompt wieder an seinen Herrn. Ist er nach Martini damit noch in der See, oder in einer andern Have, und doch des Willens zu siegeln an den Ort, da er das Schiff gehütet, so sol er derwegen nicht gefehret werden.

6. Wann etliche Schiffs-Freunde seyn zu einem Schiff, welche ungleiche Anpart daran haben, etliche

mehr, etliche weniger, so sollen alle, welche den wenigsten Theil haben, den andern am meisten Theil folgen, oder aber das Schiff auff ein Gelt setzen, dafür man es gehen oder nehmen will; welcher Theil nun bey dem Schiff bleiben würde, das sol den andern Redern solch Gut in 6 Wochen darnach bezahlen, ohne Einrede oder Recht gehendt, und das Schiff zu ihrem Besten gebrauchen.

TITULUS QUINTUS.

De Nave, quam Fures vel Pyratae depraedantur.

Von Schiff und Gut, welches von Seeräubern benommen.

1. Wann Kauffleuten in der See ihr Gut genommen wird, einem mehr dem andern weniger, ein jeglicher muss sein eigen Schaden tragen, und dürffen diejenigen, welche keinen Schaden gelitten, sowol auch der Schiffer, wegen des Schiffes, nichts dem benommenen erstatten, es wer dann dass sie sich zuvorn eines andern mit einander vergleichen.

2. Würden Seeräuber Gut in der See nehmen, und ihnen solches wiederumb abgejagt durch etliche Aussligere auf ihre eigene Kost, so sollen sie die Helffte des Gutes behalten, und die ander Helffte dem beschädigten Kaufmann zustellen; weren aber der Städte Aussliger in der See,

und die würden das genomene Gut eröbern, die die sollen dem Kaufmann alles wiederumb zustellen.

3. Niemand sol seetriftig oder geraubet Gut kauffen, an sich bringen, oder verhandeln, bey seinem freyen Höchsten, und das Gut ist verfallen der Stadt, allda er sein Recht aussstehet, so fern sich niemand zu dem Gut, wie Recht, ziehen kan. Kauft auch jemand solch Gut unwissent, so fern er nun schweren würde, dass er es nicht gewusst, so ist frey, und das Gut ist verfallen, wie oben gemelt.

4. Was man für Gut bringet über See und Sand, wird dasselbige als gestolen und geraubet Gut angesprochen, so ist derjenige, welcher das Gut gebracht, meher dabey zu bleiben, dann ihn der ander abtreiben kan; doch so fern er beweisen kan, mit zweyen ehrlichen Leuten, oder mit seinem Wirte, oder aber auch durch schriftliche glaubliche Urkund der Stadt, darinnen er das Gut gekauft hat, dass er dasselbige redlich an sich gebracht habe.

5. Also auch alles Gut, welches über See und Sand kommen, und jemand Jahr und Tag bey sich gehabt, kan er solches beweisen, so bleibet er billich dabey, ob es gleich für gestolen oder geraubet angesprochen, doch so

fern derjenige binnen Landes gewesen, welcher die
Anspruch thut.

Deo Optimo Maximo sit laus honor et gloria
in sempiterna secula, Amen.
