

# Łukasz Marzec

---

## Kilka uwag o sądownictwie Admiralicji w Anglii

---

Zeszyty Prawnicze 4/1, 75-89

---

2004

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

ŁUKASZ MARZEC

Uniwersytet Jagielloński

## KILKA UWAG O SĄDOWNICTWIE ADMIRALICJI W ANGLII

W historii brytyjskiego wymiaru sprawiedliwości Sąd Admiralicji<sup>1</sup> zajmuje miejsce szczególne, również w relacji do grupy instytucji określanych jako „rywale *common law*”<sup>2</sup>. Działając poza podstawowym systemem sądowniczym, sąd ten wytworzył sferę jurysdykcji specjalnej – odrębnej, niezależnej i niedostępnej dla sędziów „westminsterskich”, a opartej w pewnej mierze na zasadach prawa rzymskiego. W rzeczywistości zdominowanej przez przeważających ilościowo, niechętnych obcym wpływom sędziów *common law*, funkcjonowanie Sądu Admiralicji napotykało na znaczne trudności. Wyroki poddawane były częstej blokadzie, zakres spraw podlegał ograniczeniom, a sędziowie doznawali ataków personalnych. Pomi-

---

<sup>1</sup> Por. na temat historii i działalności Sądu Admiralicji np. J. GODOLPHIN, *View of the Admiralty Jurisdiction*, London 1661; R. ZOUCH, *Jurisdiction of Admiralty of England asserted*, London 1686; W. HOLDSWORTH, *A History of English Law*, London 1973, I, s. 544-573.

<sup>2</sup> Por. tytuł tomu IV historii angielskiego prawa W. HOLDSWORTH, *op. cit.* Należy tu wymienić z jednej strony grupę licznych sądów kościelnych z *Court of the Arches* na czele, z drugiej natomiast sądy świeckie pozostające poza sferą *common law*: Sąd Kanclerski (*Court of Chancery*) i pomocniczy w stosunku do niego Urząd Prób (*Court of Request*), Sąd Rycerski (*Court of Chivalry*), Sąd Wojskowy (*Court of the Constable and Marshall*), sądy uniwersyteckie, jak również szereg sądów specjalnych czasów Tudorów i wczesnych Stuartów.

mo tych niesprzyjających okoliczności, *Court of Admiralty* obejmował swoją jurysdykcją szeroki, chociaż zmienny w czasie, wachlarz spraw karnych i cywilnych, a wskutek kilku wieków nieprzerwanej działalności przyczynił się w dużej mierze do wykształcenia współczesnego systemu brytyjskiego prawa handlowego<sup>3</sup>.

Pomimo iż sąd ten pozostawał jednym z symboli Imperium, pracował w całkowicie odmiennej rzeczywistości prawnej. Sędziowie i adwokaci Admiralicji, podobnie jak większości pozostałych sądów konkurencyjnych, nie mieli wiele wspólnego ze środowiskiem zawodowym skupionym wokół trzech podstawowych sądów *common law*<sup>4</sup>. Rekrutowali się przede wszystkim spośród doktorów prawa rzymskiego szkolonych w Anglii przez uniwersytety w Oxford i Cambridge, tak zwanych *civil lawyers* (pozostających w zawodowej opozycji do znajdujących się w większości *common lawyers*). Ich matecznikiem była elitarna organizacja o charakterze samorządu zawodowego – *Doctors' Commons*, spełniająca analogiczną rolę do czterech tradycyjnych brytyjskich *Inns of Courts*. Trudne do uzyskania członkostwo mieszczącego się nieopodal Katedry Św. Pawła wpływowego klubu prawników dostępne było wyłącznie dla zaakceptowanych przez arcybiskupa Canterbury doktorów prawa rzymskiego.

Wpływy prawa rzymskiego w *Court of Admiralty* uznawane są za najsilniejsze wśród angielskich instytucji ustrojowych. Charakterystyczna w tym przedmiocie rozbieżność poglądów co do zakresu oddziaływania tego prawa w Anglii jest w tym przypadku wyjątkowo nieznaczną<sup>5</sup>. Nieprzejednany obrońca narodowego charakteru

---

<sup>3</sup> K. KORANYI, *Powszechna historia państwa i prawa*, III, Warszawa 1959, s. 128, który przypisał temu sądowi rozwój prawa handlowego, wekslowego i morskiego. Por. również – na s. 113 – aprobującą opinię autora w kwestii stosowania przez Sąd Admiralicji prawa rzymskiego.

<sup>4</sup> Była to grupa trzech podstawowych sądów *common law*: *Court of Common Pleas*, *Court of King's Bench* oraz *Court of Exchequer*, nazywanych "westminster-skimi". O ich jurysdykcji por. np. W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 194-264.

<sup>5</sup> Nawet *Encyclopedia Britannica* przyznaje, iż praktyka Sądu Admiralicji oparta jest na elementach prawa rzymskiego: ... *But the court's jurisdiction over shipping*

prawa angielskiego, sir Edward Coke określił Sąd Admiralicji wprost jako „proceeding according to the Civil law”<sup>6</sup>. Jeden z najśłynniejszych *civil lawyers* siedemnastowiecznej Anglii, sir Artur Duck nie miał co do tego żadnych wątpliwości, pisząc: „Jus autem dicit Admiralitas ex Jure Civili Romanorum, et ejus Curia consuetudinibus”<sup>7</sup>. Podobnie uważał Selden: „Juris civilis usus ab antiquis saeculis etiam retinetur in foro maritimo, seu Curia Admiralitatis”<sup>8</sup>. Znany z niechęci do prawa rzymskiego sir Matthew Hale, autor osiemnastowiecznego opracowania historii *common law*, również potwierdza dopuszczalność stosowania jego reguł w tym wyspecjalizowanym sądzie: „... also the Civil law is allowed to be the rule of their proceedings ...”<sup>9</sup>. Autor traktatu *View of the Admiralty Jurisdiction*, J. Godolphin nazwał wprost prawo rzymskie morskim prawem Anglii: “It is most true that the Civil law in England is not the law of the Land, but the law of the Sea ... the Sea law of England”<sup>10</sup>. Tenże autor nie waha się mówić o pełnej, akceptowanej recepcji w zakresie prawa morza: “A great part of this Fabric is laid on a foundation of Civil law, ... a law allowed, received, and owned as the law of the Admiralty of England”<sup>11</sup>. Blackstone z kolei nastę-

---

*and mercantile cases and the consequent international nature of its cases eventually occasioned the introduction of a procedure based on Roman civil law and similar to that used in continental Europe.* Por. np. wydanie internetowe na stronie [www.britannica.com](http://www.britannica.com), hasło *Court of Admiralty*.

<sup>6</sup> Por. T. SCRUTTON, *The Influence of the Roman Law on the Law of England*, Cambridge 1885, s. 174.

<sup>7</sup> A. DUCK, *De Usu et Autoritate Juris Civilis Romanorum in Dominiis Principum Christianorum*, Lipsiae 1686, s. 386. Dzieło to jest pierwszym na świecie opracowaniem poruszającym problematykę wpływów prawa rzymskiego w Europie, również w Polsce. Z tego punktu dzieło Ducka było przedmiotem zainteresowania J. SONDLA, *Artur Duck – niedoceniany poprzednik Savigny’ego i jego poglądy na rolę prawa rzymskiego w Polsce*, «ZN UJ. Prace Prawnicze» 97 (1982), s. 69-85.

<sup>8</sup> Za T. SCRUTTONEM, *op. cit.*, s. 173.

<sup>9</sup> M. HALE, *History of the Common Law*, London 1820, s. 40.

<sup>10</sup> J. GODOLPHIN, *op. cit.*, s. 40.

<sup>11</sup> J. GODOLPHIN, *op. cit.*, s. 40.

pująco pisze o sądownictwie Lorda Admiralicji: “their proceedings are according to the method of the Civil law, like those of Ecclesiastical Courts”<sup>12</sup>. Sędzia Sądu Admiralicji i członek Parlamentu sir Richard Zouch stwierdza: “I suppose no man will deny that the Civil and Imperial laws, the Roll of Oleron and others ... are in force in the Admiralty of England ...”<sup>13</sup>. Odnosi się też do problematyki regulacji zagadnień handlu morskiego: „... businesses done at sea are to be determined according to the Civil law ...”<sup>14</sup>. Opinia ta ma istotne znaczenie dla oceny wpływów prawa rzymskiego w Anglii, jeśli wziąć pod uwagę, iż do XX wieku cały handel zagraniczny odbywał się drogą morską. Zdaniem Scruttona przenikanie treści romanistycznych do Sądu Admiralicji dokonywało się poprzez działalność sędziów stanu duchownego<sup>15</sup>, co jednak nie wydaje się wystarczającym wyjaśnieniem. Piśmiennictwo brytyjskie tłumaczy tę wysoką pozycję prawa rzymskiego na różne sposoby, jednak najczęściej pojawiają się argumenty o znacznie lepszym zaspokajaniu przez nie potrzeb prawnych obrotu handlowego aniżeli *common law*.

U źródeł prawa morskiego nowożytnych państw Europy znajdują się bowiem wspólne, pochodzące z basenu Morza Śródziemnego zasady i instytucje prawne. Należy tutaj przede wszystkim wymienić

---

<sup>12</sup> W. BLACKSTONE, *Commentaries on the Law of England*, sześciotomowe wyd. T. TWISS, London 1878-1883, III, s. 108. Wyraża on także opinię, iż prawo rzymskie, choć najistotniejsze, nie było jednak jedynym źródłem angielskiego prawa morza: *The proceedings of the Courts of Admiralty bear much resemblance to those of the Civil law, but are not entirely founded thereon; and they likewise adopt and make use of other laws, as occasion requires, both the Rhodian laws, and the laws of Oleron: for the law of England doth not acknowledge or pay any deference to the Civil law considered as such, but merely permits its use in such cases where it judges its determination equitable, and therefore blends it in the present instance with other marine laws; the whole being corrected, altered and amended by acts of parliament, and common usage; so that out of this composition, a body of jurisprudence is enacted, which owes its authority only to its reception by consent of the Crown and people.*

<sup>13</sup> R. ZOUCH, *op. cit.*, s. 103.

<sup>14</sup> R. ZOUCH, *op. cit.*, s. 118.

<sup>15</sup> T. SCRUTTON, *op. cit.*, s. 173.

*Lex Rhodia*, prawo morskie powstałe na Rodos kilka wieków przed Chrystusem, o którym pozostała w *Digestach* jedynie wzmianka<sup>16</sup>, jakkolwiek *Corpus Iuris Civilis* odnosiło się do spraw handlu i morza wielokrotnie. Odnośny materiał prawny został pod koniec IX wieku zebrany przez cesarzy Bazylego I i Leona VI i wyodrębniony jako *Basilica*. Natomiast w Anglii zaznaczyły się wpływy pochodzącego prawdopodobnie z XII w zbioru orzeczeń sądu handlowego wyspy Oléron, znanego jako *Rolls of Oléron*, jak również szeregu orzeczeń w sprawach morskich wydawanych przez władze lokalne licznych miast portowych<sup>17</sup>. Taka lokalna jurysdykcja miała w średniowiecznej Anglii podstawowe znaczenie. Sądy morskie działały wtedy, jak pisał Plucknett za *Domesday Book of Ipswich*, „na brzegu morza od przyływu do przyływu”<sup>18</sup>, rozstrzygając spory pomiędzy marynarzami i kupcami, również cudzoziemcami. Z wielu sądów spośród orzekających w warunkach owej lokalnej jurysdykcji przetrwało pięć, tworząc grupę nazwaną *The Cinque Ports* – najstarsze zorganizowane sądownictwo morskie w Anglii<sup>19</sup>. Stopniowo zostało ono scentralizowane i sprawowane pod nadzorem Lorda Admirala<sup>20</sup> (*Lord High Admiral*) mianowanego przez króla.

---

<sup>16</sup> D. 14,2,1: *Lege Rhodia cavetur; ut, si levandae navis gratia iactus mercium factus est, omnium contributione sarciantur quod pro omnibus datum est.*

<sup>17</sup> Zbiór ten został w Anglii poddany przeróbkom, aby ukazać się jako tzw. *Black Book of Admiralty*, stanowiący główne źródło prawa morskiego. Znajduje się tam również bezpośrednie odwołanie do *lex Rhodia de iactu*: *It is ordained and established for a custom of the sea that when it happens that they make jettison from a ship, it is well written at Rome that all the merchandise contained in the ship ought to contribute pound per pound.* Por. T. Scrutton, *op. cit.*, s. 173.

<sup>18</sup> T. PLUCKNETT, *A Concise History of the Common Law*, London 1948, s. 622.

<sup>19</sup> T. PLUCKNETT, *op. cit.*, por. też K. Murray, *Constitutional History of the Cinque Ports*, Manchester, 1935.

<sup>20</sup> Por. W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 554. Pierwsza wzmianka źródłowa zawierająca sformułowanie *Admiral* pochodzi z 1295 r. z tzw. zwoju gaskońskiego: niejaki Berardo de Sestars mianowany został admirałem floty bajońskiej. W 1300 r. tytuł zaczął funkcjonować także w Anglii: Gervase Alard objął funkcję *Admiral of the Cinque Ports*. Komisja powołana do spraw piractwa w 1339 r. stała się prawdopo-

Holdsworth pisząc o początkach sądownictwa Admiralicji zaznacza, iż w pierwszym rządzie przejmowało ono procedury oparte na prawie rzymskim, podczas gdy *common law* miało znaczenie jedynie uzupełniające<sup>21</sup>. Już pierwsza znana wzmianka źródłowa o działalności Sądu Admiralicji pochodząca z 1361 r.<sup>22</sup> świadczy o odmiennych regułach prawnych właściwych temu sądowi. Jak podaje Plucknett, uzasadniając oddalenie powództwa i dopuszczenie odmiennych zasad dowodowych, sąd stwierdził: “since the court, which is the office of the admiral, will not be so strictly ruled as the other courts of the realm which are ruled by the common law of the land, but is ruled by equity and marine law, whereby every man will be received to tell his facts ... and to say the best he can”<sup>23</sup>.

Regularne relacje z działalności Sądu Admiralicji pochodzą dopiero z 1524 r., spisywane po łacinie do 1731 r. Do 1764 r. nie wydawano *reports* z działalności sądu, co tłumaczy się faktem, iż sędziowie Admiralicji nie mieli zwyczaju odwoływania się do wcześniejszych precedensów, opierając się raczej na zbiorach prawa stanowionego<sup>24</sup>. Była to więc praktyka całkowicie przeciwna do sądownictwa *common law*, świadcząca również pośrednio o zawodowej odrębności sędziów. Okres do połowy XVI w. postrzegany jest w dziejach Admiralicji jako niestabilny. Poszczególne prerogatywy były mu odbierane i ponownie przywracane. Dopiero w czasach Henryka VIII nastąpiła pewna stabilizacja, jak również rozszerzanie kompetencji. Jej zakres obejmował zarówno sprawy karne i cywilne. Już od 1363 r. jurysdykcja karna Admiralicji w zakresie przestępstw popełnionych na morzu miała charakter wyłączny, obejmując wszyst-

---

dobnie siłą sprawczą decyzji o powstaniu Sądu Admiralicji. Wcześniejsze sądownictwo admirałów ograniczało się do spraw porządkowych i administracyjnych podległych im flot.

<sup>21</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, V, s. 126.

<sup>22</sup> Zapis sprawy został odkryty przez C. Johnsona i wydrukowany w «*Camden Miscellany*» 15 (1929). Por. T. PLUCKNETT, *op. cit.*, s. 623.

<sup>23</sup> T. PLUCKNETT, *op. cit.*, s. 623.

<sup>24</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, V, s. 138.

kich poddanych angielskich, jak również członków załóg angielskich okrętów oraz wszystkich pochwyconych piratów<sup>25</sup>. Procedura karna praktykowana przed tym sądem niewiele miała wspólnego z modelem znanym z sądów *common law*, w szczególności szybko zaprzestano procesu z ławą przysięgłych. Powodowało to jednak perturbacje w działalności sądu, co w konsekwencji skłoniło Henryka VIII do przekazania morskiej jurysdykcji karnej sędziom *common law*, które od tej pory Admiralicja w zasadzie utraciła. Ściganie i sądzenie przestępstw zyskało jednak na skuteczności<sup>26</sup>. Z kolei sprawy cywilne w czasach Tudorów dotyczyć mogły w zasadzie wszystkich kwestii o charakterze handlowym i morskim. Wyszczególnienie obejmowało wszystkie kontrakty zawarte za granicą i na morzu, czartery, ubezpieczenia, frachty nie dostarczone, szkody w ładunku, niedbałość w nawigacji przez prowadzących statek, marynarzy lub pilotów, weksle, należności za ratownictwo, kolizje morskie i śródlądowe, jak również wszelkie sprawy, które mogły wyniknąć z żeglugi. W XVI w Sąd Admiralicji stopniowo rozszerzał zakres swojej kompetencji, zmierzając poza sprawami natury morskiej również do orzekania we wszystkich sprawach handlowych, co w czasach elżbietańskich spowodowało ostrą reakcję konkurencji zawodowej, starającej się zagarnąć te ostatnie dla siebie<sup>27</sup>. Rosnąca pozycja Admiralicji, w połączeniu z odmiennymi zasadami, jakimi się rządziła, budziła niechęć prawników *common law*. Sądy powszechne dawały wyraz niezadowoleniu środowiska prawniczego poprzez częste wydawanie *writs of prohibitions*, instrumentów prawnych blokujących wykonanie wyroku Sądu Admiralicji. Współpraca pomiędzy sądami angielskimi pracującymi w różnej rzeczywistości prawnej przebiegała zatem nie najlepiej, w atmosferze zawiści o wzajemne strefy wpływów.

---

<sup>25</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 550.

<sup>26</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 550-552.

<sup>27</sup> Sędzia Admiralicji, sir Jenkins wykazywał przed Parlamentem niekompetencję sądów *common law* do zajmowania się sprawami handlu morskiego również na konkretnych przykładach, gdzie wymuszona interwencja zwykłych sądów w sprawę Admiralicji uniemożliwiła ich zakończenie. Por. W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 555.



Stosowanie *prohibitions* zapewniało sądom powszechnym pewną kontrolę nad działalnością Admiralicji, powodując jednak szereg nieraz poważnych konfliktów. Ambasador Hiszpanii zirytowany przewlekającym się z powodu *prohibitions* postępowaniem w sprawie sporu handlowego złożył nawet w tej sprawie oficjalną skargę<sup>28</sup>. Sir Edward Coke, charyzmatyczny przywódca<sup>29</sup> Parlamentu w dobie jego zmagania z absolutyzmem Stuartów, znany z zawodowej niechęci do prawa rzymskiego i *civil lawyers*, poprzez częste blokowanie wyroków Admiralicji przyczynił się w znacznym stopniu do ograniczenia jurysdykcji tego sądu. Praktyka ta prowadzić miała do przejścia kompetencji Sądu Admiralicji na rzecz sądownictwa *common law*. Metody prawne stosowane przez zawistnych jej sędziów (również Coke'a) do rozprawy z Admiralicją wywoływały oburzenie sędziów. Przykładowo, mając na uwadze jurysdykcję Admiralicji w sporach o kontrakt zawarty za granicą, sędziowie *common law* przyjmowali fikcję, iż był on negocjowany w Anglii, co prowadziło wprost do przejścia sprawy<sup>30</sup>. Coke posunął się nawet do stosowania tej fikcji w zakresie kontraktów zawartych na morzu, co stanowiło już frontalny atak na jurysdykcję Lorda Admirala<sup>31</sup>. Według niektórych opinii, gdyby Coke dysponował wystarczającą swobodą działania, gotów był do całkowitego zniszczenia sądownictwa Admiralicji<sup>32</sup>. Praktyki te powodowały ostry sprzeciw jego sędziów, doprowadzając do sporów opierających się o Koronę. Sędziowie *common law*, zachęce-

---

<sup>28</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 554.

<sup>29</sup> Por. notkę biograficzną, K. KORANYI, *op. cit.*, s. 129, a także obszerny opis działalności i twórczości Coke'a u HOLDSWORTHA, *op. cit.*, V, s. 423-493. Sir Coke był fanatycznym obrońcą *common law*. Znane jest powiedzenie, iż „w rękach Coke'a *common law* wykuło topór, który spadł na Karola I”, por. A. KIRALFY, *Potter's Historical Introduction to English Law and Its Institutions*, London 1958, s. 4.

<sup>30</sup> Por. B. LEVACK, *The Civil lawyers in England 1603-1641. A Political Study*, Oxford 1973, s. 77-81.

<sup>31</sup> B. LEVACK, *op. cit.*, s. 78.

<sup>32</sup> Por. B. LEVACK, *op. cit.*, oraz powołaną tam opinię sędziego Bruce'a, autora *A Treatise on the Jurisdiction and Practice of the English Courts in Admiralty Actions and Appeals*, London 1902, s. 7.

ni częściowymi sukcesami w przejmowaniu kompetencji, posunęli się do prób ataku na praktycznie wszystkie obszary przynależne Admiralicji<sup>33</sup>, wywołując zorganizowaną obronę Admiralicji. W 1611 r Lord Admirał w liście skierowanym do króla oponował przeciwko stosowaniu opisanych wyżej fikcji. W 1630 r na dwór trafiła skarga sędziego Admiralicji sir Henry Martyna, skierowana przeciwko praktyce blokowania wyroków przez sędziów *King's Bench*, w efekcie czego przed oblicze króla stawili się wszyscy sędziowie Admiralicji<sup>34</sup>. Trzy lata później sprawą zajęła się poważnie Tajna Rada, wydając formalny zakaz blokowania wyroków w sprawach kontraktów zawartych na morzach<sup>35</sup>. Sir Leoline Jenkins przemawiając w 1660 r przed Izbą Lordów zwracał uwagę na specyficzny charakter sądownictwa morskiego, deprecjonując zdolność sędziów *common law* do przejmowania kompetencji Admiralicji: „... And pardon me, my Lords, if I say the judges of the common law cannot so easily and naturally take notice of the marine law. There are so many terms and clauses ... in every contract, that it is very hard to make an English jury to understand them ...”<sup>36</sup>.

Tymczasem procedura stosowana w Sądzie Admiralicji była szybsza i mniej formalna w stosunku do zwykłego sądu. Podstawowe różnice w postępowaniu przejawiały się w braku ławy przysięgłych, stosowaniu przysięgi *ex officio* oraz złagodzonych rygorów dopuszczania dowodów. W efekcie chętnie zatem przed ten sąd pozywano, licząc na skrócenie niezbędnych formalności. Potencjalni pozwani wystrzegali się natomiast Sądu Admiralicji, zdając sobie sprawę, iż w ich interesie leży dłuższy proces prowadzony według bardziej wymagającej procedury *common law*. Przykładowo, marynarze domagający się wypłaty wynagrodzeń wnosili zbiorowy po-

---

<sup>33</sup> B. LEVACK, *op. cit.*, s. 79.

<sup>34</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, s. 554.

<sup>35</sup> Pełny tekst uchwały Tajnej Rady znajduje się w manuskrypcie *Public Record Office, London. Register of the Privy Council 2/42*, s. 456-7, wyd. przez J. GODOLPHINA, *op. cit.*, s. 157-160.

<sup>36</sup> W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, V, s. 138.

zew do Sądu Admiralicji, podczas gdy proces *common law* wymagał powództw indywidualnych, co dla armatora było zdecydowanie korzystniejsze. Jednocześnie Sąd Admiralicji mógł okręt zaarrestować, zabezpieczając roszczenia, czego z kolei odmówiłby zwykły sąd. Richard Zouch obrazowo i nie bez ironii pisał o lęku, jaki Admiralicja wzbudzała skutecznością swego postępowania wśród kupców, w stosunku do których dochodzone roszczeń, co świadczy również o krytycznym stanowisku autora wobec sądownictwa *common law*<sup>37</sup>.

Duck akcentował rzymski charakter angielskiego sądownictwa handlowego, twierdząc iż „Curia Mercatorum, in qua lites de contractibus mercatorum ex aequo et bono secundum jus civile Romanorum terminandae sunt”<sup>38</sup>. Warto wspomnieć, iż w okresie panowania Elżbiety Tudor powołano w Londynie specjalny sąd rozpatrujący spory dotyczące ubezpieczeń (co do których panowało przekonanie o ich rzymskim rodowodzie), w którego skład obligatoryjnie wchodzić miało dwóch doktorów prawa rzymskiego<sup>39</sup>. Ostateczne ukształtowanie angielskiego prawa handlowego, po jego oderwaniu z kompetencji Admiralicji, nastąpiło w XVIII wieku, głównie za sprawą lorda Mansfielda. Ten wybitny prawnik, wieloletni przewodniczący sądu *King's Bench*, znany z sympatii do prawa rzymskiego, poprzez swoje liczne orzeczenia dokonał ustabilizowania prawa handlowego w oparciu o zasady charakterystyczne dla prawa rzymskiego. Jakkolwiek w związku ze swoją działalnością bywał częstym obiektem ataków przeciwników recepcji prawa rzymskiego w Anglii, pozostał jednak w brytyjskiej historii prawa jako powszechnie szanowany ojciec

---

<sup>37</sup> ... *The merchant if he can avoid the Admiralty, where he must answer upon oath, and proof may be made by commission, thinks himself secure from any danger at the common law*, R. ZOUCHE, *op. cit.*, s. 130. Sir Zouch, członek Parlamentu, wybitny sędzia Admiralicji, znany był ze swego nabożnego wręcz nastawienia do prawa rzymskiego.

<sup>38</sup> A. DUCK, *op. cit.*, s. 368.

<sup>39</sup> Oprócz sędziego Sądu Admiralicji, sędziego miejskiego, dwóch *common lawyers* oraz ośmiu kupców. Por. T. SCRUTTON, *op. cit.*, s. 183.

angielskiego prawa handlowego<sup>40</sup>. Jego chwalebne dokonania były jednak w opinii Holdswortha spóźnione o stulecie, właśnie za sprawą destrukcyjnych działań Edwarda Coke'a w stosunku do Sądu Admiralicji<sup>41</sup>. Wynika z niej jednocześnie domniemanie, iż Mansfield zwieńczył dzieło, którego skutecznie wzbroniono Admiralicji.

Sąd działał jako osobna instytucja do 1873 r., kiedy na mocy *Judicature Act* włączony został (wraz z innymi) do *High Court* jako wydział *Probate, Divorce and Admiralty Division*, jednak w 1971 r. na mocy *Administration of Justice Act* przywrócono mu samodzielność jako *Admiralty Court* w ramach *Queen's Bench Division of the High Court*, gdzie funkcjonuje współcześnie<sup>42</sup>.

Działając na pograniczu kwestii morskich i handlowych, poprzez rosnący zbiór orzeczeń Sąd Admiralicji stał się zasadniczym czynnikiem tworzącym kształt tych gałęzi angielskiego prawa, a także wprowadził do systemu prawnego nieznaną *common law*, a w pewnej mierze zapożyczone z prawa rzymskiego instytucje. Wymienić tu można angielską formę hipotecznej (zastawniczej) pożyczki morskiej w potrzebie (*bottomry* i *respondentia*) na wzór rzymskiej *pecunia traiecticia* i *foenus nauticum*, procedurę *in rem* przeciwko okrętowi na podobieństwo rzymskiej *noxae caput sequitur*, a także czarter okrętu za fracht, umowę ubezpieczenia morskiego, morski list przewozowy (*bill of lading*). W praktyce ukształtowano również (opierając się na przekazie z *Black Book of Admiralty*) funkcjonują-

---

<sup>40</sup> Por. na temat Mansfielda T. SCRUTTON, *op. cit.*, s. 181 oraz powołane tam opinie angielskich sędziów. Jego przeciwnicy atakowali przede wszystkim wykorzystywanie prawa rzymskiego w praktyce sądu. Por. typowe dla tej grupy oskarżenie wysunięte przeciw Mansfieldowi, tamże: ... *In contempt or ignorance of the Common law of England, you have made it your study to introduce into the Court where you preside, maxims of jurisprudence unknown to Englishmen. The Roman code, the law of nations, and the opinions of foreign civilians, are your perpetual theme.*

<sup>41</sup> Por. W. HOLDSWORTH, *op. cit.*, I, s. 558: *If Lord Mansfield is to be credited with the title of the founder of the commercial law of this country, it must be allowed that Coke gave to the founder of that law his opportunity.*

<sup>42</sup> *Oxford Dictionary of Law*, Oxford-New York 1996, s.v. *Probate, Divorce and Admiralty Division*.

cą do dnia dzisiejszego instytucję *average* (awaria morska lub dyspasza)<sup>43</sup> w ubezpieczeniu morskim, gdzie w przypadku konieczności wyrzucenia części ładunku celem ratowania statku, poszkodowany właściciel mógł domagać się stosunkowego wyrównania straty od pozostałych właścicieli lub armatora. Podobieństwo do rzymskiej *lex Rhodia de iactu*<sup>44</sup> wydaje się w tym przypadku trudne do zakwestionowania.

Tytułem ilustracji warto przybliżyć instytucję zastawniczej pożyczki morskiej<sup>45</sup>, nieznaną *common law*, uważanej za zapożyczoną z dorobku prawa rzymskiego<sup>46</sup>. Prawo angielskie w zasadzie nie posługuje się hipoteką w rozumieniu kontynentalnym. Anglosaskie *mortgage* nie jest ograniczone przedmiotowo do nieruchomości; służy w zasadzie jedynie do zabezpieczania długoterminowych pożyczek pieniężnych. Hipoteka morska nie jest związana z instytucjami angielskimi z rodziny zabezpieczeń należności, wykazuje natomiast pokrewieństwo z rzymską *foenus nauticum* i *pecunia traiecticia*. Istota opracowanej przez Sąd Admiralicji koncepcji sprowadzała się do zabezpieczenia zwrotu pożyczki wraz z odsetkami zaciągniętej przez *master of the ship*<sup>47</sup> w nagłej

---

<sup>43</sup> W kwestii polskiej terminologii por. np. *Angielsko-polski słownik tematyczny. Ekonomia*, Warszawa 1998, s.v. *average*.

<sup>44</sup> Por. na temat prawa zrzutu np. W. OSUCHOWSKI, *Appunti sul problema del «iactus» in diritto romano*, «Iura» 1 (1950), s. 292-300, TENZE, *Ze studiów nad rzymskim prawem morskim. Uwagi nad zagadnieniem zrzutu morskiego w prawie rzymskim*, «CPH» 3 (1951), s. 41-52; S. PŁODZIEN, *Lex Rhodia de iactu*, Lublin 1961; J. SONDEL, *Z problematyki rzymskiego prawa morskiego*, «CPH» 34.1 (1982), s. 139-144; W. WOŁODKIEWICZ, M. ZABŁOCKA, *Prawo rzymskie. Instytucje*<sup>3</sup>, Warszawa 2001, s. 228. Por. również przyp. 17.

<sup>45</sup> Por. również na ten temat *Oxford Dictionary*, cit., s.v. *hypothecation (in maritime law)*.

<sup>46</sup> T. SCRUTTON, *op. cit.*, s. 176.

<sup>47</sup> *Master of the ship* to wynajęty przez właściciela (często kompanii okrętowej) dowódca okrętu, który zawiadywał marynarzami, odpowiadał za statek i ładunek. Nie mając prawa sprzedać statku, mógł w potrzebie zbyć część przewożonych towarów, jak również pożyczyć pieniądze pod zastaw statku lub ładunku.

potrzebie, jaka mogła się zdarzyć w podróży, np. w razie konieczności naprawy statku. Przedmiotem zabezpieczenia był sam okręt, a pożyczkodawca mógł dochodzić roszczenia przed Sądem Admiralicji, jednak tylko w przypadku bezpiecznego osiągnięcia przez okręt portu przeznaczenia. Zwiększone ryzyko pożyczkodawcy mogło zostać zrekomensowane wyższymi odsetkami, a rzeczowy charakter zastawu na okręcie gwarantował wysoki stopień bezpieczeństwa transakcji. Konstrukcja kontraktu wykluczała transfer posiadania lub prawa do statku, a jedynie istnienie zobowiązania do zwrotu pożyczki gwarantowanego zastawem statku. Zakres źródeł zobowiązań powodujących powstanie zastawu na statku został przy tym przez Sąd Admiralicji rozszerzony: były to także szkody powstałe w wyniku kolizji na morzu, należności za akcje ratownicze czy wynagrodzenie marynarzy. Rozróżniano przy tym zastaw na samym okręcie (*bottomry*) oraz na ładunku (*respondentia*). Pożyczkodawca wręczał wierzycielowi dokument stwierdzający wierzytelność (*bottomry bond*). Angielski zastaw morski miał przy tym zasadniczą cechę hipoteki – obciążenie okrętu lub ładunku było skuteczne nawet przeciwko ich nabywcy w dobrej wierze.

Analiza pożyczki morskiej autorstwa Admiralicji wskazuje na daleko posunięte podobieństwo do rzymskiej pożyczki morskiej (*pecunia traiecticia*)<sup>48</sup>. Tutaj dłużnik zobowiązany był do zwrotu kapitału i odsetek jedynie pod warunkiem szczęśliwego przybycia okrętu do portu przeznaczenia, przy czym przeznaczeniem pożyczanego kapitału miał być import i eksport towarów, jakkolwiek w okresie późniejszym służył on także naprawom okrętu i wynagrodzeniu załogi. Ze względu na szczególne ryzyko wierzyciela do-

---

<sup>48</sup> Por. na temat pożyczki morskiej np. H. KUPISZEWSKI, *Sul prestito maritimo nel diritto romano classico: profili sostanziali e processuali*, «Index» 3 (1972), s. 369-381; W. LITEWSKI, *Römische Seedarlehen*, «Iura» 24 (1973), s. 112-183; J. DMOWSKI, *Odsetki w rzymskiej pożyczce morskiej*, «Zeszyty Naukowe Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Gdańskiego. Prawo» 11 (1983), s. 53-65; W. WOŁODKIEWICZ, M. ZABŁOCKA, *op. cit.*, s. 218; W. LITEWSKI, *Rzymskie prawo prywatne*<sup>4</sup>, Warszawa 1999, s. 267.

puszczalne było pobieranie wyższych odsetek, w zasadzie nieograniczonych<sup>49</sup>, ustalonych ostatecznie przez Justyniana na 12%. Jako zabezpieczenie należności odsetkowych wierzycielowi służył zastaw na towarach, przy czym wyższe odsetki zastrzegano dodatkowym *pactum adiectum*. Porównanie angielskiej zastawniczej pożyczki morskiej i rzymskiej *pecunia traiectica* wykazuje zatem, iż są do siebie zbliżone.

Głównym przeznaczeniem środków w angielskiej pożyczce było pokrycie niespodziewanej potrzeby zachodzącej w czasie podróży, jak np. konieczność naprawy okrętu. Orzecznictwo Admiralicji rozszerzyło jego zakres także na inne okoliczności, jak wspomniane wynagrodzenia załogi okrętu czy opłaty za ratownictwo, tzw. *salvage*. W porównaniu z *pecunia traiectica* istnieje pewna różnica: tutaj pierwotnym, zasadniczym przeznaczeniem sumy pożyczkowej był import towarów; w okresie późniejszym pożyczano także na eksport. Pożyczka miała zatem charakter inwestycyjny, bliski kredytowi handlowemu. Jednak późniejsza praktyka pozwalała zaciągać pożyczkę morską także na naprawę okrętu, co z kolei Sąd Admiralicji uczynił jej głównym przeznaczeniem, dopuszczając jednocześnie inne.

Zarówno pożyczka rzymska, jak i angielska uzależniają zobowiązanie pożyczkobiorcy do zwrotu długu wraz z odsetkami od szczęśliwego przybycia okrętu wraz z ładunkiem do portu przeznaczenia. Element ryzyka kredytodawcy wpisany w kontrakt czynił z niego swoistą formę ubezpieczenia majątkowego. Jest to cecha zasadniczo różnicująca pożyczkę morską od innych rodzajów pożyczek, a także wszelkich kontraktów realnych, których elementem jest zobowiązanie do zwrotu rzeczy lub jej wartości. Jednocześnie ryzyko wierzyciela stanowi podstawowy czynnik zdradzający pokrewieństwo z rzymską pożyczką morską.

Przykłady powyższe ilustrują model twórczej interpretacji i wykorzystania prawa rzymskiego, jakim posługiwali się sędziowie Ad-

---

<sup>49</sup> PS. 2,14,13: *traiectica pecunia propter periculum creditoris, quamdiu navigat navis, infinitas usuras recipere potest.*

miralicii, tworząc rodzime instytucje prawa handlowego. Praktyka tego sądu jest dowodem czynnej obecności elementów prawa rzymskiego w Anglii. Mając zaś na uwadze, iż dorobek ten przetrwał do czasów współczesnych, można również mówić o jego aktualnej przydatności także w odmiennej od kontynentalnej, brytyjskiej rzeczywistości prawnej.

#### SOME REMARKS ON THE ADMIRALTY JURISDICTION IN ENGLAND

##### Summary

The Court of Admiralty was a significant element of the English judicial system that operated outside common law. It offered a quick and effective procedure, more efficient and suitable to fit mercantile cases. Many of its judges were doctors of civil law and members of the elitists organization: Doctors' Commons. Some of the court's jurisdiction was based on the Roman law, which was one of the reasons for envy and jealousy among the common law judges headed by Sir Edward Coke. The sentences of the court were permanently blocked by common law judges, which resulted in many complaints made by Lord Admiral to the King and Parliament. The Court of Admiralty was undoubtedly the most powerful English judicial institution using the rules of Roman law in its practice. One of the examples presented in this paper is the question of the maritime loan secured on the ship called *bottomry* or *respodentia*, based on the *pecunia traiecticia* and *foenus nauticum*.