

МОРСЬКЕ ПРАВО

DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2025.58.331549>

УДК: 341.22(091)(4)»15/16»

О. А. Гавриленко, докт. юрид. наук, професор
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Кафедра міжнародного і європейського права
майдан Свободи, 4, Харків, 61022, Україна
e-mail: o.gavrylenko@karazin.ua
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5554-4919>

МОРСЬКІ ЗАКОНИ ГАНЗЕЙСЬКОГО СОЮЗУ 1597 РОКУ: ІСТОРИЧНИЙ КОНТЕКСТ, ПРАВОВИЙ ЗМІСТ ТА ЗНАЧЕННЯ

Морські закони Ганзи 1597 року стали важливим етапом розвитку морського права в Європі та мають значний вплив на формування міжнародно-правових норм, що регулюють морську торгівлю й навігацію. Цей документ, створений у межах Ганзейського союзу – потужного торговельно-економічного об'єднання північнонімецьких міст, – відображає узагальнення та кодифікацію звичаїв, що склалися у морському торговельному обігу північноєвропейського регіону. Стаття досліджує зміст, структуру та основні положення Морських законів Ганзи 1597 року, а також їхній вплив на подальший розвиток морського права в Європі.

У роботі розглянуто ключові норми Морських законів Ганзи 1597 року, які регулювали такі важливі питання, як обов'язки капітана та екіпажу, правила перевезення вантажів, відповідальність за пошкодження товарів, а також порядок вирішення морських суперечок. Закони відображали звичаї, які склалися протягом століть на теренах Балтійського й Північного морів, і стали зразком для інших збірок морського права. Дослідження також аналізує уніфікаційний характер цих законів – вони сприяли однаковому застосуванню морських звичаїв у межах Ганзи, що полегшувало торговельні операції між різними портами та містами. Особливу увагу приділено питанню впливу Морських законів Ганзи на подальше кодифікування морського права в інших європейських країнах та формування загальноєвропейських принципів морського права.

Морські закони Ганзи 1597 року репрезентують важливий історико-правовий пам'ятник, що відіграв значну роль у розвитку морського права Європи. Вони не лише кодифікували морські звичаї та надали їм офіційного статусу, а й заклали основу для створення правових систем, що забезпечували справедливе та ефективне регулювання морської торгівлі. Ці закони мали тривалий вплив на правові традиції, що регулювали морське судноплавство, і стали зразком для подальших нормативних актів у цій сфері. Дослідження підкреслює значущість Морських законів Ганзи як джерела морського права та їхню роль у формуванні правової спадщини Європи.

Ключові слова: Ганзейський союз; Морські закони 1597 р.; морське право; кодифікація; морські звичаї; європейська правова спадщина.

Постановка проблеми. Морське право відігравало визначальну роль у розвитку міжнародної торгівлі та мореплавства, забезпечуючи правові механізми для врегулювання комерційних, судноплавних і правових спорів. Одним із найважливіших етапів у становленні морського права стало прийняття Морських законів Ганзейського союзу 1597 року, які закріпили основні правові принципи морської діяльності в рамках цього потужного торговельного об'єднання.

Ганзейський союз, що домінував у балтійсько-північноморському регіоні з XIII до XVII століття, сформував власну систему правових норм, адаптованих до потреб морської торгівлі. На відміну від інших правових збірників, таких як «Сувої Олерона» (XII ст.) чи «Консолато-дель-Маре» (XIII ст.), морські закони Ганзи мали виразне комерційне спрямування і відображали потреби торговельної олігархії, яка контролювала ключові маршрути постачання товарів між Північчю та рештою Європи.

Прийняття Морських законів 1597 року стало кульмінацією столітніх правотворчих процесів, спрямованих на впорядкування морської діяльності в рамках Ганзейського союзу. Документ містив норми щодо статусу кораблів і їхньої належності, регулювання морських аварій, комерційних суперечок, правил навігації, а також заходів боротьби з піратством. Саме ці положення стали основою для подальшого розвитку морського права в Європі, зокрема в правових системах Голландії, Англії та Священної Римської імперії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Безперечно, питання становлення основ морського права в добу середньовіччя та раннього модерного часу неодноразово, широко чи побіжно, висвітлювалися як вітчизняними, так і зарубіжними дослідниками. Серед найвідоміших можна назвати праці Дж. Редді [1], О. В. Буткевич [2], Т. Л. Сироїд [3], С. О. Кузнецова і Т. В. Аверочкиної [4]. Значну увагу присвячено й історичним дослідженням Ганзейського союзу. Особливу увагу тут привертають монографії Н. Подаляк [5], Й. Фальке [6] Х. Циммерн [7], Е.-М. Дістлер [8] та ін. Водночас, спеціальні історико-правові розвідки правового регулювання міжнародних відносин Ганзи та, зокрема такої відомої пам'ятки як Морські закони Ганзейського союзу 1597 р. вітчизняними науковцями до цього часу не здійснювалися.

Метою статті є з'ясування змісту і правового значення Морських законів Ганзейського союзу 1597 року, історичних передумов їхнього укладення, у зв'язку із попередніми морськими кодексами, а також впливу на подальшу еволюцію європейського морського права.

Виклад основного матеріалу. Ганзейський союз, або Ганза, був одним із найвпливовіших торговельних об'єднань середньовічної та ранньомодерної Європи. Його створення у XIII столітті стало відповіддю на зростаючі потреби північноєвропейських купців у спільному захисті своїх економічних інтересів. Союз об'єднував понад двісті великих та дрібних міст Північної Німеччини, Скандинавії, Прибалтики, Нідерландів та навіть деяких територій Англії [7], утворюючи унікальну економічно-правову систему, що діяла незалежно від окремих державних утворень.

На відміну від централізованих державних утворень, Ганзейський союз був конфедерацією вільних міст, що діяли на основі спільних економічних і політичних інтересів. Вищим органом управління була Ганзейська асамблея

(Hansetag), яка скликалася нерегулярно і приймала рішення консенсусом [9, с. 102-119]. Водночас кожне місто мало певну автономію у питаннях торгівлі, судочинства та мореплавства [5], що стимулювало розвиток локальних правових традицій.

Ключову роль у функціонуванні союзу відігравали ганзейські контори – представництва у великих торговельних центрах Європи, зокрема в Лондоні (engl. Steelyard, germ. Stálhof), Брюгге, Бергені та Новгороді. Саме через ці торговельні вузли здійснювалося постачання зерна, риби, хутра, деревини, металів та інших товарів [10, с. 103]. Для захисту своїх економічних інтересів Ганза виробила унікальну правову систему, що включала як звичаєве, так і писане право, адаптоване до морської торгівлі.

Ганзейський союз мав складні відносини з іншими морськими державами, зокрема Англією, Данією, Швецією та Нідерландами [6]. Упродовж XIV-XVI століть він неодноразово вступав у конфлікти через торговельні привілеї, монополію на деякі товари та регулювання судноплавства [11]. Наприклад, в Англо-ганзейській війні (1469-1474) [12, с. 248-250] союз змушений був відстоювати свої ексклюзивні торговельні права в Лондоні, що свідчить про його потужний вплив на морські перевезення в Північному морі. Водночас угоди з Данією дозволили Ганзі контролювати вихід до Балтійського моря, що забезпечило домінування у торгівлі зерном, деревиною та рибою.

В умовах активного судноплавства та численних торговельних операцій у рамках союзу поступово формувалися норми морського права, що регулювали низку ключових аспектів, серед яких варто відзначити, по-перше, питання статусу кораблів та їхньої приналежності. Визначалися правила реєстрації суден, порядок їхнього використання в комерційних цілях. Наступний важливий блок норм права був спрямований на врегулювання питань відповідальності за морські аварії. Насамперед, регламентувалися питання розподілу відповідальності між власниками суден, капітанами та торговцями. Ще одним важливим блоком проблем, які потребували врегулювання, були комерційні суперечки. Встановлювалися правила вирішення спорів між купцями, а також умови страхування товарів. І нарешті, важливе значення мали правові засади протидії піратству. Вживалися заходи щодо захисту торговельних суден, включаючи колективну оборону та судове переслідування морських розбійників.

Хоча Ганзейський союз спирався на звичаєве морське право, до кінця XVI століття виникла необхідність у його кодифікації [8]. Це й стало передумовою для прийняття Морських законів Ганзи 1597 року, які закріпили правові норми, що регулювали морську торгівлю та судноплавство в усьому союзі.

Отже, Ганзейський союз не лише домінував у північній торгівлі, а й відіграв визначальну роль у формуванні морського права, впливаючи на подальшу еволюцію міжнародних правових норм у морській сфері.

Процеси формування морського права в Європі відбувалися поступово, під впливом торговельних потреб та практики мореплавців. З давніх часів морські спільноти розробляли звичаєві правила, які регулювали відносини між судновласниками, купцями та екіпажем, визначали відповідальність за морські аварії, а також порядок вирішення торговельних суперечок. До кінця XVI століття ці норми були частково кодифіковані в різних регіонах Європи, заклавши основу для морського права Ганзейського союзу.

Перші правові норми, що стосувалися морської торгівлі, походили ще з античних часів. Римське право містило положення щодо договорів морської позики (*foenus nauticum*), загальної аварії (*lex Rhodia de iactu* [13]) та відповідальності судновласників. Після падіння Римської імперії морське право розвивалося на основі місцевих звичаїв, які передавалися усно та поступово кодифікувалися в морських громадах середньовічної Європи.

У IX–XI століттях на узбережжі Середземного та Північного морів почали з'являтися перші писані збірники морських законів, що визначали правила судноплавства, комерційних відносин і відповідальності за морські ризики. Серед них особливого значення набули «Сувої Олерона» (XII ст.) – збірник норм, прийнятих на острові Олерон (Франція), що регулював питання морської торгівлі, аварійних ситуацій та взаємовідносин між судновласниками та екіпажем [14, с. 4–13]. Важливу роль у розвитку морського права відіграли й «Консолато-дель-Маре» (XIII ст.) – каталонський кодекс морського права, що містив норми щодо перевезення товарів, рятування суден, піратства та арбітражу морських суперечок [15], а також «Закони Вісбі» (XIV ст.) – збірник норм, прийнятий у місті Вісбі (о. Готланд), який регулював морську торгівлю в Балтійському регіоні та вплинув на розвиток права Ганзейського союзу [14, с. 14–21].

Хоча загальні принципи морського права були подібними, їхні конкретні положення відрізнялися залежно від регіону. У Середземномор'ї домінували італійські та іспанські морські кодекси, зокрема «Консолато-дель-Маре», що регулював комерційні контракти, аварії та страхування. Венеція, Генуя та Барселона розробили власні морські статuti, що визначали відповідальність судновласників і купців. В регіоні Північного моря та Балтики морське право базувалося на звичаях Ганзейського союзу та нормативах, подібних до «Законів Вісбі» [1, с. 230–244]. Головна увага приділялася торговельним угодам, захисту суден від піратства та розподілу прибутків від морської діяльності. В той же час, англійське морське право формувалося під впливом «Сувоїв Олерона» [1, с. 207–221] та місцевих торговельних традицій. Починаючи з XIII століття, розвивалася юрисдикція Адміралтейського суду, що спеціалізувався на морських справах. Помітним був також і вплив Морських статутів Голландії та Фландрії XVI століття, які містили детальні положення щодо навігаційних маршрутів і митних зборів [1, с. 222–229].

Незважаючи на строкату різноманітність правових традицій у різних частинах Європи, норми морського права все ж мали багато спільних рис. І Ганзейський союз, будучи найбільшою торговельною конфедерацією Північної Європи, поступово інтегрував та адаптував ці правила до власних потреб.

До кінця XVI століття у Ганзі назріла необхідність у створенні власного систематизованого морського кодексу, котрий враховував би попередній досвід європейських морських держав, але водночас відображав особливості ганзейської торгівлі. Ймовірно, ця потреба й стала поштовхом до прийняття Морських законів Ганзейського союзу, які суттєво впорядкували правові відносини у сфері мореплавства, сприяли розвитку міжнародної торгівлі та вплинули на подальше формування європейського морського права.

До кінця XVI століття морська торгівля в Ганзейському союзі стикалася зі зростаючими викликами, що вимагали чіткішого правового врегулювання.

Піратство, торговельні суперечки, аварії суден та порушення контрактів створювали загрози для купців і судновласників [16, с. 219]. Попередні правові звичаї, що ґрунтувалися на окремих міських статутах та міжнародних морських кодексах, більше не забезпечували належного регулювання. Саме тому в 1597 році Ганзейський союз ухвалив «Морські закони Ганзи» («*Ordinantie der See-Recht*»), які стали найбільшою правовою кодифікацією морського права союзу.

Наприкінці XVI століття Ганза почала втрачати свої панівні позиції у морській торгівлі. Голландія та Англія активно розширювали власні торговельні флотилії, а внутрішні суперечності між містами-членами союзу послаблювали його ефективність [17]. На тлі зростаючої конкуренції виникла необхідність у новому правовому механізмі, який би забезпечив єдність морського права в усіх ганзейських містах, правові гарантії для купців і судновласників, чіткі правила вирішення торговельних і навігаційних спорів; дієві заходи для протидії піратству та контрабанді.

Створення Морських законів 1597 р. стало результатом кількарічних обговорень серед ганзейських міст та було спрямоване на зміцнення правових основ морської торгівлі [18]. Морські закони Ганзи, що склалися з 60 статей, охоплювали широкий спектр питань, пов'язаних із правами власності, судноплавством, торговельними операціями та безпекою мореплавців [1, с. 245-257]. Вже в ст. 1 зазначалося, що кожне судно повинно мати визначеного власника або кількох співвласників, відомих у порту приписки. В разі, якщо капітан мав можливість побудувати та утримувати судно самостійно за власний рахунок (без співвласників) – це дозволялося. Якщо ж капітан судна мав співвласників, то він повинен був упевнитися що вони є «громадянами та мешканцями одного з ганзейських міст». В разі недотримання цього правила він підлягав штрафу в розмірі «половини долара (талера)¹ за кожен тонну вантажу, за весь період, поки судно здійснює перевезення» [14, с. 23].

Капітан не мав права розпочинати будівництво судна, навіть якщо він був одним із співвласників, до того, як усі співвласники між собою погодять з якою водотоннажністю має бути судно, а також «яким чином та за яким планом воно буде збудоване». В разі порушення цієї вимоги капітан зобов'язувався сплатити чверть вартості кожної тонни вантажопідйомності судна як штраф (ст. 2). Окрім того, капітан був позбавлений права здійснювати ремонт судна, вітрил або такелажу без відома власників, «за винятком випадку, коли він перебуває в чужій країні і діє через нагальну необхідність». В іншому разі всі витрати на ремонт поклалися на нього самого (ст. 3). Капітан також не мав права купувати будь-які речі для судна, «якщо це не відбувається в присутності й за згодою одного або двох співвласників, під загрозою штрафу в один долар». Окрім того, ані капітан, ані жоден зі співвласників не мали права купувати будь-яке обладнання чи речі для судна у борг, якщо це завдавало шкоди іншим співвласникам, які мали можливість сплатити свою частку готівкою (ст. 4). Статтею 5 наголошувалося, що «усі важливі речі, пов'язані з будівництвом і спорядженням судна,

¹ Талер (Taler) – срібна монета, що з'явилася наприкінці XV століття, але набрала популярності у XVI столітті. Талери швидко стали основною розрахунковою монетою в багатьох містах і регіонах Ганзи. В Англії талер називали даллером, пізніше далларом і, зрештою, долларом. Тому у виданому в Лондоні в 1686 році англomовному тексті Морських законів Ганзи 1597 р. застосовується остання назва грошової одиниці.

мають бути письмово зафіксовані у вигляді спільного протоколу співвласників» [14, с. 23].

Суттєву частину норм Морських законів Ганзи 1597 р. присвячено організації управління кораблем та регламентації взаємовідносин між членами екіпажу. Ці статті являли собою комплекс організаційних і службово-дисциплінарних положень, що визначали не лише структуру владних повноважень на борту, а й механізми підпорядкування, розподілу обов'язків та накладення санкцій за порушення. Центральне місце в цій системі посідав капітан, чий правовий статус визначав його як особу, наділену спеціальними повноваженнями. В Морських законах чітко визначено їхній обсяг: від прийняття рішень щодо маршруту судна та дисципліни на борту до контролю за завантаженням і розподілом прибутку. Водночас, в деяких випадках при прийнятті рішень капітанові приписувалося радитися з командою. Так, згідно ст. 24, «якщо капітан змінює маршрут подорожі, він зобов'язаний спочатку погодити це з моряками або надати їм компенсацію, яку визнає справедливою більшість екіпажу. Якщо ж хтось із моряків відмовиться підкоритися, він буде покараний як бунтівник» [14, с. 25].

Роль кожного члена команди, його функціональні обов'язки та відповідальність в Законах докладно не описувалися, але акцентувалася увага на наявності певних привілеїв членів команди залежно від місця, яке вони посідають у судовій ієрархії. Приміром, ст. 55 надавала членам екіпажу можливість перевезення на судні певної кількості власного товару: «Капітан і лоцман мають право завантажити для себе по 12 діжок (барелів), кожен із офіцерів – по 6 діжок, кожен рядовий матрос – по 3 діжки, кухар і корабельні хлопці (юнги) – по 2 діжки» [14, с. 27]. Невиконання членами команди покладених на них обов'язків, незалежно від причин, мало наслідком позбавлення платні та накладення додаткових покарань: «Той, хто виявиться непридатним до виконання обов'язків лоцмана або будь-якої іншої посади, на яку його найняли, втратить всю свою платню і додатково буде покараний відповідно до обставин» (ст. 27) [14, с. 25].

Морськими законами Ганзи доволі докладно регламентувалися механізми призначення та звільнення з посад членів команди включно з капітаном (якщо він сам не був власником або співвласником судна). Відповідно до ст. 15 «власникам заборонено наймати капітана для свого корабля, якщо він не надасть свідоцтва про те, що був звільнений зі свого попереднього судна належним чином; у разі порушення – штраф двадцять п'ять доларів». Власникам надавалося право «усунути капітана, якщо для цього є законні підстави; при цьому йому має бути виплачена його частка в кораблі за тією ж ціною, за якою він її придбав» (ст. 14). Перед тим як капітан найме лоцмана або матроса, він зобов'язаний повідомити власників про розмір обіцяної платні, під загрозою штрафу в двадцять п'ять доларів (ст. 16) [14, с. 24]. Водночас, диспозитивна норма ст. 18 містила припис: «Жоден капітан не має права наймати моряка, доки не побачить свідоцтва від його попереднього капітана, яке підтверджує його сумлінну службу, під загрозою штрафу в два долари, якщо тільки це не трапляється в чужій країні й за крайньої необхідності» [14, с. 24-25]. Приймаючи на службу члена команди, «капітан зобов'язаний видати морякам свідоцтво, яке відповідає їхній кваліфікації та добрій поведінці. Якщо ж є підстави для відмови, справа має бути передана на відкритий розгляд, під загрозою штрафу в два долари» (ст. 19). Стат-

тею 29 передбачалося, що «капітан має право будь-коли звільнити та вигнати з корабля бунтівного або ненадійного моряка» [14, с. 25], а в статті 41 наголошувалося: «Якщо моряк не виконує свої обов'язки, капітан може його звільнити. Але якщо капітан звільняє моряка без поважної причини до початку плавання, він зобов'язаний виплатити йому третину обіцяної платні й не може віднести ці витрати на рахунок судновласників» [14, с. 26].

Прийнятим на службу морякам надавалися певні трудові гарантії, що стосувалися оплати їхньої праці та компенсації у випадку отримання поранень під час виконання службових обов'язків. Зокрема, капітан був зобов'язаний «виплачувати зарплатню морякам у три етапи: одну третину – при виході в плавання, другу третину – після розвантаження корабля, і решту – після повернення додому» (ст. 28) [14, с. 25]. Якщо моряк отримував поранення «під час виконання обов'язків на судні, йому мають надати належну допомогу за рахунок судна. Якщо ж поранення сталося з інших причин, лікування він оплачує сам» (ст. 39) [14, с. 26]. У випадках, коли поранення були отримані в ході опору піратському нападу, «витрати на лікування покриває корабель». Якщо ж хтось «буде скалічений або втратить працездатність, його мають утримувати коштом судна протягом життя» (ст. 35) [14, с. 26].

Особливу увагу в Морських законах Ганзи було приділено положенням про дисципліну, злочини та покарання, що становили службово-дисциплінарний і деліктно-карний комплекс норм, який мав забезпечити належний порядок у замкненому й ієрархічно організованому середовищі судна. Центральне місце серед них займали правопорушення проти дисципліни та порядку, що розцінювалися як загроза не лише для управління судном, але у певних випадках, і для життя всієї команди. Так, підконтрольним був вихід за межі корабля: морякам заборонялося виходити до складу або крамниці без дозволу офіцера (ст. 22), за що передбачався штраф у пів долара [14, с. 25]. У разі ж самовільного залишення судна, що спричинило шкоду або загибель людей (ст. 40), винний міг бути підданий тілесному покаранню або ув'язнений на рік із харчуванням лише хлібом і водою [14, с. 26].

Поведінка під час стоянки також регламентувалася: якщо моряк, який зійшов на берег з капітаном, не повертався за першим же наказом, його чекали або грошовий штраф, або тюремне ув'язнення (ст. 23). Неналежне виконання обов'язків вартового (сон під час чергування) каралося штрафом у чотири пенси (ст. 25), тоді як викривач порушника отримував два пенси [14, с. 25]. Навіть приватне життя моряків не залишалося поза увагою: їм заборонялося залишати дружину на борту для ночівлі (ст. 32), за що передбачався штраф у розмірі одного долара, а також влаштовувати без дозволу капітана бенкети (ст. 31), що каралося позбавленням половини усієї платні [14, с. 25].

Окремо встановлювалася відповідальність за вчинення дій, що становили потенційну небезпеку для корабля, вантажу чи команди: нормою статті 26 морякам під загрозою ув'язнення заборонялося пришвартовувати шлюпки чи корабельні човни біля самого судна. Також без дозволу капітана було заборонено «під загрозою сплати подвійної вартості пороху та зарядів» стріляти з гармат або іншої зброї (ст. 33) [14, с. 25].

Сувору відповідальність встановлювалася за злочини проти власності (ст. 53-54): заборонялося продавати чи відчужувати частини судна або таємно

вивозити товари з вантажу без дозволу купця [14, с. 27]. За вчинення майнових злочинів не звільнявся від покарання навіть капітан. За нормою статті 57 «якщо... капітан діє шахрайським способом – бере позику під заставу судна (bottomry), виводить корабель у віддалену гавань і там продає судно разом із вантажем – він назавжди втрачає право бути капітаном і не може більше бути прийнятим на службу жодною судновласницькою компанією. Крім того, він має бути суворо покараний» [14, с. 28].

Тяжким правопорушенням вважалася відмова чинити опір нападу піратів. «Якщо моряки відмовляться допомагати в такому випадку і корабель буде захоплено чи втрачено, таких боягузливих моряків буде засуджено до тілесного покарання (шмагання)» (ст. 36). Не звільнявся від відповідальності за боягузтво й капітан: «...Якщо моряки налаштовані битися, а капітан уникає бою зі страху, він буде з ганьбою усунений з посади й назавжди позбавлений права командувати будь-яким кораблем» (ст. 37) [14, с. 26].

Особливо жорстко каралися дезертирство та вбивство. Стаття 43 наголошувала: «Якщо офіцер чи моряк дезертирує, але його згодом спіймають, його буде передано до правосуддя для покарання згідно з законом, і йому випалять на чолі тавро з місцем народження» [14, с. 26]. А нормою статті 30 передбачалося: «Якщо моряк уб'є іншого, капітан зобов'язаний взяти його під варту, а після повернення додому передати його правосуддю для покарання відповідно до злочину» [14, с. 25].

По завершенні рейсу капітан мав надати письмовий звіт про всі накладені за його наказом штрафи та покарання (ст. 34). В разі невиконання цієї вимоги на нього мав бути накладений штраф у 25 доларів [14, с. 26].

Висновки і пропозиції. Морські закони Ганзи 1597 року являють собою унікальне джерело, що не лише зафіксувало норми морського права, поширені в межах одного з найвпливовіших торговельних об'єднань середньовічної Європи, але й справило відчутний вплив на подальший розвиток європейських морських правових систем. Їхня поява стала результатом тривалого процесу формування звичаєвого морського права, адаптованого до потреб трансконтинентальної торгівлі та реалій мореплавства в Балтійсько-Північноморському регіоні.

Морські закони не лише підсумували історичний досвід мореплавства і торгівлі в межах Ганзейського союзу, а й увійшли до загальноєвропейської правової традиції як вагомий внесок у становлення морського права. Їх вивчення має важливе значення для розуміння еволюції правових механізмів, що забезпечували безперешкодну торгівлю та судноплавство у середньовічній і ранньомодерній Європі.

Аналіз Морських законів Ганзи 1597 р. дозволяє зробити низку висновків щодо характеру та спрямованості правового регулювання морської діяльності в межах Ганзейського торгового простору. По-перше, у тексті чітко виокремлено норми, що визначали умови найму моряків, обсяг їхніх обов'язків, порядок виплати винагороди, відшкодування шкоди та участь у прибутках. Такі норми демонструють розвинений рівень правової регламентації договірних зобов'язань у морській спільноті та певну уніфікацію стандартів морського найму. По-друге, Морські закони містять значний масив норм, присвячених відносинам дисциплінарного характеру між капітаном, офіцерами й екіпажем. Зокрема,

встановлено правила поведінки під час рейсу, процедуру вирішення суперечок, обов'язок покори капітану та механізми притягнення до відповідальності за порушення дисципліни. Це свідчить про спробу забезпечити внутрішній порядок на борту в умовах автономного плавання та віддаленості від берегової юрисдикції. По-третє, норми Морських законів Ганзи формують своєрідну систему дисциплінарних та кримінально-правових покарань, що варіюються від штрафів та утримання заробітку до тілесних покарань, ув'язнення і таврування. Така система покарань була зорієнтована як на превенцію небезпечної поведінки, так і на збереження ієрархії та життєздатності колективу моряків.

Кодифікація 1597 року впорядкувала ключові питання, пов'язані з належністю суден, відповідальністю за морські аварії, порядком вирішення торговельних суперечок, а також заходами боротьби з піратством. Ці норми мали переважно прикладний і суто прагматичний характер, спрямований на захист економічних інтересів ганзейських купців, проте водночас у них відобразилися загальноєвропейські тенденції розвитку морського права – прагнення до універсалізації, арбітражного врегулювання спорів і підвищення безпеки судноплавства. Отже, Морські закони Ганзи 1597 р. є цінним джерелом для реконструкції правового регулювання морської діяльності у ранньомодерній Європі. В них поєднуються елементи приватного і публічного права, дисциплінарної практики та кримінального судочинства, демонструючи високий ступінь організації й правової культури ганзейської спільноти.

Список використаної літератури

1. Reddie J. An historical view of the law of maritime commerce. Edinburgh ; London: W. Blackwood and Sons, 1841. XI. 495 p. URL: <https://archive.org/details/anhistoric-calvie00reddgoog>
2. Буткевич О. В. Міжнародне морське право у добу Середньовіччя. *Держава і право. Сер.: Юридичні і політичні науки*. 2008. Вип. 39. С. 579-586.
3. Сироїд Т. Л. Міжнародне публічне право: підручник. Одеса : Фенікс, 2018. 744 с.
4. Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
5. Падаляк Н. Г. Могутня Ганза. Комерційний простір, міське життя і дипломатія XII-XVII століть. Київ: Темпора, 2009. 360 с.
6. Falke J. Die Hansa als deutsche See-und Handelsmacht. Berlin: Verlag von B. Brigl, 1863. XVI. 190 p. URL: https://books.google.com.ua/books?id=01NAAAAcAAJ&pg=PA62&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false
7. Zimmern H. The Hansa Towns. London: T. Fisher Unwin, 1889. 389 p. URL: <https://archive.org/details/hansatowns03zimmgoog/page/n416/mode/2up>
8. Distler E.-M. Städtebünde im deutschen Spätmittelalter. Eine rechtshistorische Untersuchung zu Begriff, Verfassung und Funktion. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann, 2006. 270 p.
9. North M. The Hanseatic League in the Early Modern Period. *A Companion to the Hanseatic League* / Harreld, D. J. (ed.). Brill's Companions to European History. Leiden, Boston: Brill. 2015. P. 101-124.
10. Burkhardt M. (2015). Kontors and Outposts. Harreld, D. J. (ed.). *A Companion to the Hanseatic League*. Brill's Companions to European History. Leiden, Boston: Brill. P. 127-161.
11. Pfeiffer H. Seemacht Deutschland. Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex. Berlin: Ch. Links Verlag. 2009. 224 s.
12. Падаляк Н. Г. Утрехтський мир 1474 р. і ганзейська дипломатія. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2000. Вип. 4. С. 246-254.

13. Ignjatović M. Lex Rhodia de iactu as the basis of roman maritime law. *Ius Romanum*. 2019. № 2. P. 555-568.
14. The ancient sea-laws of Oleron, Wisby, and the Hanse-towns, still in force. Taken out of a French book, intituled, Les Us & coutumes de la mer. And rendered into English, for the use of navigation / by Guy Mieg. London : Printed by J. Redmayne, for T. Basset [etc.], 1686. 28 p.
15. Il consolato del mare, colla spiegazione. In Lucca : Per Sebastiano Domenico Cappuri e Antonio M. Santini, a spese di Donato Donati, 1720. [24], 485, [39] p. URL: https://archive.org/details/bub_gb_dvwVwrVXa64C/page/n547/mode/2up
16. Graichen G., Hammel-Kiesow R. Die deutsche Hanse: Eine heimliche Supermacht. Rowohlt Verlag, 2011. 416 s.
17. Fritze K., Schildhauer J., Stark W. et al. Die Geschichte der Hanse. Berlin: Das Europäische Buch. 1985. 252 s.
18. Reibstein E. Das Völkerrecht der deutschen Hanse. *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*. 1956. 17 (1). S. 38-92. URL: https://www.zaoerv.de/17_1956_57/17_1956_1_a_38_92.pdf

References

1. Reddie, J. (1841). An historical view of the law of maritime commerce. Edinburgh & London: W. Blackwood and Sons. URL: <https://archive.org/details/anhistoricalvie00reddgoog>.
2. Butkevych, O. V. (2008). International maritime law in the Middle Ages. *Derzhava i pravo. Ser.: Yurydychni i politychni nauky*, (39), 579-586 [in Ukrainian].
3. Syroid, T. L. (2018). Public international law: A textbook. Odesa: Feniks [in Ukrainian].
4. Kuznetsov, S. O., & Averochkina, T. V. (2011). Maritime law: A textbook. Odesa: Feniks [in Ukrainian].
5. Podalyak, N. H. (2009). The powerful Hansa: Commercial space, urban life, and diplomacy in the 12th-17th centuries. Kyiv: Tempora [in Ukrainian].
6. Falke, J. (1863). *Die Hansa als deutsche See-und Handelsmacht*. Berlin: Verlag von B. Brill. URL: https://books.google.com.ua/books?id=01NAAAAcAAJ&pg=PA62&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false.
7. Zimmern, H. (1889). *The Hansa Towns*. London: T. Fisher Unwin. URL: <https://archive.org/details/hansatown03zimmgoog/page/n416/mode/2up>.
8. Distler, E.-M. (2006). *Städtebünde im deutschen Spätmittelalter. Eine rechtshistorische Untersuchung zu Begriff, Verfassung und Funktion*. Frankfurt am Main: Vittorio Klostermann.
9. North, M. (2015). The Hanseatic League in the Early Modern Period. In D. J. Harreld (Ed.), *A companion to the Hanseatic League* (pp. 101-124). Leiden, Boston: Brill.
10. Burkhardt, M. (2015). Kontors and outposts. In D. J. Harreld (Ed.), *A companion to the Hanseatic League* (pp. 127-161). Leiden, Boston: Brill.
11. Pfeiffer, H. (2009). *Seemacht Deutschland. Die Hanse, Kaiser Wilhelm II. und der neue Maritime Komplex* [Sea power Germany. The Hanseatic League, Kaiser Wilhelm II, and the new Maritime Complex]. Berlin: Ch. Links Verlag.
12. Podalyak, N. H. (2000). The Utrecht Peace of 1474 and Hanseatic diplomacy. *Naukovyi visnyk Dyplomatychnoi akademii Ukrainy*, (4), 246-254 [in Ukrainian].
13. Ignjatović, M. (2019). Lex Rhodia de iactu as the basis of Roman maritime law. *Ius Romanum*, (2), 555-568.
14. The ancient sea-laws of Oleron, Wisby, and the Hanse-towns, still in force. (1686). In G. Mieg (Trans.), *Les Us & coutumes de la mer* (28 p.). London: Printed by J. Redmayne, for T. Basset [etc.].
15. *Il consolato del mare, colla spiegazione*. (1720). In Lucca: Per Sebastiano Domenico Cappuri e Antonio M. Santini, a spese di Donato Donati. URL: https://archive.org/details/bub_gb_dvwVwrVXa64C/page/n547/mode/2up.
16. Graichen, G., & Hammel-Kiesow, R. (2011). *Die deutsche Hanse: Eine heimliche Supermacht*. Rowohlt Verlag.
17. Fritze, K., Schildhauer, J., Stark, W., et al. (1985). *Die Geschichte der Hanse*. Berlin: Das

Europäische Buch.

18. Reibstein, E. (1956). Das Völkerrecht der deutschen Hanse. *Zeitschrift für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht*, 17(1), 38-92. URL: https://www.zaoerv.de/17_1956_57/17_1956_1_a_38_92.pdf.

Стаття надійшла 15.05.2025 р.

O. A. Havrylenko, Doctor of Juridical Sciences, Professor
V. N. Karazin Kharkiv National University
Faculty of Law
the Department of International and European Law
4 Svobody Sq, Kharkiv, 61022, Ukraine
e-mail: o.gavrylenko@karazin.ua
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0001-5554-4919>

THE MARITIME LAWS OF THE HANSEATIC LEAGUE OF 1597: HISTORICAL CONTEXT, LEGAL CONTENT, AND SIGNIFICANCE

Summary

The Maritime Laws of the Hanseatic League of 1597 represent a significant stage in the development of maritime law in Europe and have had a substantial impact on the formation of international legal norms governing maritime trade and navigation. This document, created within the framework of the Hanseatic League – a powerful trade and economic alliance of North German cities – reflects the codification and consolidation of customs that had developed in the maritime commercial activities of the North European region. This article explores the content, structure, and main provisions of the 1597 Hanseatic Maritime Laws, as well as their influence on the subsequent development of maritime law in Europe.

The study examines the key provisions of the 1597 Hanseatic Maritime Laws, which regulated crucial aspects such as the duties of captains and crew, rules for cargo transportation, liability for cargo damage, and procedures for resolving maritime disputes. The laws captured the customs that had developed over centuries in the Baltic and North Seas and served as a model for other compilations of maritime law. The research also analyses the unifying character of these laws – they promoted consistent application of maritime customs within the Hanseatic League, thereby facilitating trade operations between various ports and cities. Special attention is given to the impact of the Hanseatic Maritime Laws on the subsequent codification of maritime law in other European countries and the formation of common European principles of maritime law.

The 1597 Hanseatic Maritime Laws represent an important historical legal monument that played a significant role in the development of European maritime law. They not only codified maritime customs and gave them official status but also laid the foundation for the creation of legal systems that ensured fair and effective regulation of maritime trade. These laws had a lasting influence on the legal traditions governing maritime navigation and became a model for subsequent regulatory acts in this field. The research emphasizes the significance of the Hanseatic Maritime Laws as a source of maritime law and their role in shaping Europe's legal heritage.

Keywords: Hanseatic League; 1597 Maritime Laws; maritime law; codification; maritime customs; European legal heritage.