

МОРСКОЙ ЗАКОН

Предисловие

"Морской Закон" как важнейший источник часто использовался в исторической литературе, между тем до сего времени не появлялся в русском переводе. В конце 50-х годов на историческом факультете Уральского университета был организован специальный семинар, посвященный изучению Морского Закона. Студенты первоначально пользовались латинским переводом в 53-й книге Василия по изданию Геймбоха. Обсуждению текста предшествовало заслушивание докладов как общетеоретических, так и по обрисовке той социально-политической обстановки, в которой был создан Морской Закон.

Семинар проводился по следующему плану:

1. Средиземноморский мир в раннем средневековье — моя лекция.
2. Положение К. Маркса о характере торговли, купеческого капитала в средние века по "Капиталу", т. III, — студенческий доклад.
3. Положения римского и византийского права о торговых компаниях — моя лекция.
4. Общественный строй Византии в "темные века" — студенческий доклад.
5. Происхождение "Морского Закона" — студенческий доклад.
6. Техника морского дела в раннем средневековье — студенческий доклад.
7. Фронтальное занятие. Кто таковой навклар, его права и функции.
8. Купцы-предприниматели по Морскому Закону — студенческий доклад.
9. Положение пассажиров по Морскому Закону — студенческий доклад.
10. Состав команды. Права и обязанности моряков.
11. Предметы торговли. Особые права и правила, связанные со спецификой товаров.
12. Трудности и опасности мореплавания.
13. Чтение и толкование текстов относительно характера компаний в морской торговле.
14. Заключительная беседа.

МОРСКОЙ ЗАКОН РОДОССЦЕВ

Сохранившийся под названием *ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΟΣ* свод морского права представляет собой исключительно интересный документ, освещающий многие стороны экономических отношений в Византии. Как и всякое действующее морское право в средние века, оно носило в определенной степени международный характер для моряков, плавающих в восточной части Средиземноморья. Безусловно, это морское право являлось правом обычным, но признаваемым византийским правительством, несмотря на некоторые отличия от традиционного римско-византийского права Юстиниана. Остров Родос был крупным центром мореплавания ещё в эллинистическое время и обычное право Родоса принималось широким слоем моряков. Сущность родосского права заключалась в особенностях родосской торговли: если торговля с материковых морских гаваней в позднеантичный период связана была в основном с массовой перевозкой казенных грузов, анноны, то Родос был центром частного предпринимательства в области посреднической морской торговли, почему в тех статьях Дигест, которые касались частных перевозок, торговли купцов-предпринимателей, указывалось, что положения права заимствованы из обычного права родоссцев. Император Антонин в ответ на обращение моряков приказал им пользоваться правом родоссцев /Диг. XIV, 2, 9/. Это позднеантичное родосское право было зафиксировано в Дигестах в титуле XIV, 2 *De lege Rhodia de iactu*. Это право как обычное, но допускаемое и признаваемое Римским законодательством,¹ с течением времени изменялось и в период V-IX вв. во многом отличалось от первоначального содержания. В конце X в. в Василики были включены положения Дигест о родосском праве /книга 53/, но поскольку на практике моряки пользовались уже измененным морским правом, то к той же 53 книге Василик в качестве специального прибавления включен Морской Закон Родоссцев, по содержанию отличающийся от старинных положений родосского права, зафиксированного в Дигестах. Поскольку Морской Закон Родоссцев помещался в списках иконоборческой Эклоги, то можно с уверенностью считать, что Морской Закон перенесен в Василики, уже в готовом виде, как давно существовавшее обычное право моряков. Относительно времени оформления Морского Закона в приемлемую для византийского законодательства компиляцию, особых разногласий среди современных историков нет: Г.Острогорский, Лопец и Е.Э.Липшиц отказываются дать более точное определение времени составления компиляции и примерно датируют ее от V до IX в.²

Основная публикация текста Морского Закона с большим количеством комментариев принадлежит Эшбернеру.³ Нельзя считать, что Морской Закон Родосцев был только добавлением к изданиям Василия подобно тому, как в рукописях помещали "Закон" после Эклоги, Прохирона, Эпанагоги, Расширенного Прохирона. Текст Морского Закона цитировался позднее как основное содержание 53-й книги Василия, например ссылка на 14 статью Морского Закона приведена в схолии 8-й к тексту кн.24,1,62 /относительно наказания за обман при получении вещи на хранение на корабле/.

Действие Морского Закона продолжалось в течение УП-ХП вв. вплоть до 4 крестового похода, когда византийское мореплавание потерпело решительный удар и когда в основном морская торговля безвозвратно перешла в руки итальянских купцов. Поздние кодификаторы законов в ХІУ в. /Властарь и Арменопул/ поэтому вовсе не включают положений из Морского Закона в свои сборники.

х х
х

В УП и вплоть до конца первой половины УІІІ в. вследствие постоянных войн/ гражданская война во время Фоки, тяжелая война с персами, когда вся территория Византии вплоть до азиатского берега Босфора подвергалась нашествию врагов, затем бесконечные наезды арабов/ сухопутная торговля была настолько затруднена, что единственно возможной связью между отдельными провинциями Византии стала морская торговля. Потеря Египта сказалась на положении городской знати двояственно: с одной стороны - прекращение эксплуатации Египта, безусловно, принесло ущерб богатству городской знати. Но, с другой стороны, сократились принудительные формы торговли через выполнение государственных повинностей по транспортировке продовольственных грузов. Это стимулировало самостоятельную морскую торговлю; о коллегии навикуляриев источники больше не упоминают: снабжение столицы и других городов перешло предпринимательству горожан - усилилась роль спекулянтов хлебом / σιτοκἀπλολ / . Повысилось значение торговых пошлин для центральной власти.⁴

В это время выросла роль собственников кораблей и капитанов, ведущих торговые судна с товарами. Именно тогда морская торговля стала главным путем извлечения доходов ростовщической византийской знати.

В житиях святых особенно часто встречаются навклиры и рассказы о морской торговле. / Жития Иоанна Милостивого, Стефана Нового, Нила, Луки Нового, Феодора Сикеота, Григория Декаполита, в Чудесах Дмитрия, Артемия/.

Собственники кораблей, как кажется, были наиболее состоятельными людьми в период УП-середины IX в. Когда Никифор I конфисковал ряд земель у мятежных аристократов, то он приказал навклирам М.Азии в принудительном порядке купить конфискованные земли, несмотря на то, что эти люди никогда не занимались сельским хозяйством /Феофан, 487, 13/. Вероятно, трудно было найти свободные средства в других слоях населения.

Особенно влиятельными моряки были в конце УП- начале УШ в. Государственные перевороты происходили при мощном участии моряков. Но можно сказать, что иконоборческая династия сильно урезала политическое влияние флота - на первый план приходят сухопутные военные силы, стратеги крупнейших сухопутных фем.

Возникает вопрос, как примирить повышение роли морского промысла в хозяйстве Византии с безусловным фактом упадка морской торговли в УП-IX вв. ⁵

Кризис рабовладельческой империи ощущался не только в области землевладения, но и в морском деле. Общие показатели упадка хозяйства /нумизматические и археологические данные/, культурный упадок несомненны для УП-середины IX в.

Однако общий упадок товарного хозяйства и международной торговли в Византии вовсе не помешал развитию в это время мелкого свободного крестьянского хозяйства, можно сказать, что кризис рабовладельческого землевладения даже обусловил преобладание свободной крестьянской общины. Подобно тому и в морском деле произошли прогрессивные перемены.

Г. Лопец считает, что в УП в. завершился переворот в управлении кораблем: треугольный парус, который был знаком и раньше, но мало употреблялся, к тому времени стал всеобщим достоянием. ⁶ Появился новый быстроходный тип кораблей т.н. δόρυκον, названный за свою легкость "газелью". В X в. встречается наименование галес γάλας меч-рыба, - γαλεός - акула. Но следует отметить, что корабли, ведущие морскую торговлю по Морскому Закону становятся значительно меньше по вместимости, чем в римское время.

Вместо трех крупных по вместимости трирем и квадрирем стали по -
являться мелкие корабли.⁷ Это свидетельствует о значительной демо -
кратизации морской торговли, о том, что в седьмом, восьмом веках
торговля получила определенный сдвиг в сторону привлечения значи -
тельного количества менее состоятельных предпринимателей. Увеличе -
ние элемента риска в связи с опасностями в пути тоже приводило к
использованию более мелких по вместимости кораблей. Основная масса
кораблей находилась в VIII веке в руках навклиров, приморских горожан
Греции и Малой Азии, которые жили исключительно на доход от морско -
го промысла - ναυκλήριος μετέλκωτε ὑπὸνικῆς εἰσάγες.⁸
(Феофан, 487). Именно эти мелкие собственники - владельцы небольших
по вместимости собственных кораблей - провозили товарные грузы и
снабжали продовольствием такие центры, как Константинополь и Фео -
салоники. Иногда упоминается о совместной собственности на корабль
нескольких лиц.

Можно думать, что в течение ряда веков существовала корпорация
моряков-навклиров, вышедшая из прежней корпорации навикюляриев.
В Василиках 53, I, 105 приводится закон: "Если навклир умрет не оста -
вив наследников, то его имущество переходит не казне, а корпорации
моряков (по Код. Юст., VI, 62, I). При Юстиниане эта корпорация суще -
ствовала. Когда в конце IX века составлялся кодекс Василики, то
именно 53 книга редактировалась наиболее тщательно - и сохранение
сведений о корпорации моряков мы можем считать доводом признания
существования в то время этой корпорации. В XIV веке имеется много
сведений о корпорации моряков, которая играла ведущую роль в вы -
ступлении зилотов.

Морской Закон Родосцев не говорит о навклирах, которые на
своих кораблях вели самостоятельно торговлю по вполне понятным при -
чинам: в Родосском праве отмечались только затруднительные случаи
соглашения между навклирами и прочими лицами, но не правила ведения
морской торговли вообще.

Преобладание свободной крестьянской общины в экономике страны
сказалось и на составе моряков. Положение команды кораблей сделалось
иным. Излишнее население свободных деревень стало устремляться в
приморские города, а оттуда на корабли в качестве матросов. Ведь на
триремах гребцы фактически были каторжниками, прикованными к веслам.
На мелких кораблях Морского Закона мы не видим таких гребцов. Все
свободно нанятые лица, все заинтересованы в выгоде перевозки
грузов, в благополучном исходе рейса.

Купцы, провозящие груз из одежд, тканей и разных драгоценностей, были мелкими, они даже не назывались в Морском Законе купцами / *ἐμπόροι* /, но пассажирами / *ἐπιβάται* / /М.З. § 34 и 40 /. Наоборот, когда говорится там же в § 38 о провозке зерна, масла, вина, то мы можем создать представление о более крупном торговце, так как в статьях Морского Закона говорится не о многих, а об одном хозяине продовольственного товара. Мы можем полагать, что для снабжения городов более состоятельные купцы скупали на местах продовольствие, которое и отправляли относительно крупными партиями в большие города. В этих купцах *ἐμπόροι* Морского Закона мы можем видеть предшественников тех *Μονεμβασιωτῶν*, которые согласно хрисовулам 1284 и 1317 гг. захватили в свои руки сбыт зерна и вина в Константинополь.⁹

Однако небольшие размеры кораблей, на которых перевозились все грузы, свидетельствуют о том, что и эта относительно "крупная торговля" не выходила за рамки мелких предприятий, поскольку общая стоимость такого груза вряд ли превышала стоимость небольшой партии тканей или драгоценностей. К тому же наряду с "купцом", зафрахтовавшим целый корабль для своего груза, в Морском Законе постоянно говорится о коллективном предпринимательстве мелких купцов, составляющих товарищество на паях.

Таким образом, морское предпринимательство приобрело иной характер, более мелкий по объему, но более связанный с личной инициативой купца, т.е. стало более подходить к типичным условиям средневекового города - эмпории.

Жители прибрежных местностей Малой Азии и островов Эгейского моря, занимавшиеся морским промыслом, торговлей, перевозкой грузов, а также менее состоятельные люди, поступавшие по найму работать на кораблях наемников в качестве *καὶ βῆται*, все они были заинтересованы в сохранении товарных связей, в существовании государственной власти и являлись основой поддержания морской силы Византии в новой форме - создания морских фем киверриотов и Эгейского моря.

По Морскому Закону мы можем судить о характере того морского предпринимательства, которое существовало во время действия морского права *ραιοεσίων*. Рассмотрим отдельные категории предпринимателей, связанных с морской торговлей, которые являются объектами правовых норм Морского Закона.

1/ Лица, финансирующие морское предпринимательство, но юридически не несущие риска за могущие произойти потери (МЗ, I, 18). Они получали законный процент в течение ряда лет, не имея права требовать более высокий процент, чем установленный *foenus nauticum* (12 %).

Государственная власть строго требовала выполнения долговых обязательств. В агиографии рассказывается о том, как потерпевшие кораблекрушение заключались в долговую тюрьму. /Патр. Гр. 87, 3064; 3068, 3072/. Однако физически и залогодатели несли некоторый риск — поскольку должник мог погибнуть на море, а его семья и наследники могли быть совершенно неплатежеспособными.

2/ Лица, не имевшие кораблей, но вкладывавшие деньги в морское предприятие и участвующие в риске предприятия. Они могли брать морской процент /Вас., 53, 5, 18/ или же, давая деньги в кредит, обуславливали свою долю в прибылях /хреокойнония/. В сущности этот вид предпринимательства и является прототипом излюбленной в итальянской средневековой торговле практики, когда *stans* давал средства, а *tractans* фактически вел предприятие, причем прибыль делилась согласно соглашению, преимущественно наполовину.

3/ В основном Морской Закон имеет дело с навклирами. Под навклиром разумеется и собственник корабля, и наемный капитан, и арендующий корабль предприниматель, т.е. лицо так или иначе участвующее в предприятии, основанном на морской торговле.

В Василиках /53, I, 2/ в издании Феррини /т. УП, стр. 96/ дается определение навклира: Навклир — тот, которому принадлежит доход от корабля и который несет риск, собственник ли это корабля, либо арендовавший корабль на определенный срок или бессрочно; при том безразлично, мужчина это или женщина, самостоятельным ли лицом или рабом является навклир.

В Морском Законе мы встречаемся с разными типами навклиров. В громадном большинстве случаев под навклиром понимается капитан корабля, *magister navis* / безразлично, собственник или наемное лицо, или арендующий корабль/, который нанимает команду по вольному найму, ведет корабль по морю и договаривается с пассажирами и по приемке груза от купцов, причем, доход навклира заключается в долях платы за провоз грузов и пассажиров.

В начале VII в. исчезли повинности, падающие на часть состоятельной городской знати по снабжению византийских городов зерном из Египта: корпорация навикуляриев исчезла, однако, перевозка казенных грузов в целях снабжения столицы по-прежнему в какой-то мере существовала.¹⁰ Навклиры привлекались к перевозке казенных грузов. /Вас.53, I, 90/. Совместные интересы навклиров привели к созданию союза моряков, о котором мы говорили выше. Правда, в агиографии VIII-X вв. иногда говорится о казенных кораблях, которые перевозили хлеб.¹¹ Однако, эти грузы на государственных кораблях по всей вероятности, перевозили доверенные лица "пистики".¹²

Каждый корабль, нужно полагать, привлекался для выполнения госповинностей. Освобождение от них оформлялось особым актом. /Ср. более поздний хрисовул 1088 г., дающий право владеть кораблем без несения повинностей и выплаты подати, - М-М, VI, 51 /.

Во время войн по повелению императора корабли частных собственников могли быть реквизированы для военных надобностей как это было при Юстиниане II, который послал против Херсонеса все корабли, вплоть до рыбацких мелких кораблей¹³ и небольших "халандий местных ремесленников".

Доход навклира мог быть разнообразным:

1/ *πλοῦσις* заработная плата - когда навклир брался за определенную плату *ν α ὕ λ ο υ* довести груз и пассажиров. В данном случае транспортные функции отделялись от торговых. Как видно из Морского Закона - это не было общим правилом.

2/ *κοινοῦς* - участие в прибылях предприятий, как вид оплаты за провоз груза. Это заинтересовывало капитана в своевременности и благополучии доставки груза целиком.

3/ *χραιοκοινοῦς* - совместное участие в финансировании и прибылях рейса корабля и торгового мероприятия в целом. Вступивший в сообщество навклир заключает письменное соглашение. /М.3, III, § 32/

4/ Навклирами называются также лица, имеющие в собственности корабль, но лично не отправляющиеся в путешествие, а сдающие корабль на определенный срок в аренду предпринимателю. Юридически они не участвовали в риске, однако практически при гибели корабля и должника и неплатежеспособности его семьи собственник корабля терял свой капитал. Григорий Нисский говорит о таком собственнике корабля: "А если дал займы кораблю, то /собственник/ сидит у берега, заботливо следит за ветром, постоянно расспрашивает пристающих к

берегу моряков, не слышно ли что о кораблекрушениях". /Патр.Гр. 41,92 /. В Морском Законе такой судовладелец называется *δεσπότης τοῦ πλοίου* или же обобщенным термином "навклир". Таким образом навклирами считались и сами отправляющиеся в путешествие и принимающие пассажиров и купцов или лично проводящие торговые операции. Если навклир имел собственный корабль, о нем говорилось *ὅτι καὶ ναυκλῆρος ἔσται πλοίου*. Если же такой навклир вступал в товарищество с купцом, то стоимость корабля входила в сумму общего вклада его. Корабль мог быть собственностью нескольких лиц /Вас., 53, I /.

5/ Навклиром мог называться и навклир-экзерцитор, который от своего имени вел торговое предприятие на средства богатого вельможи. Этот *exercitor* фактически являлся арендатором, в порядке полной аренды *conductio generalis* снявший корабль или на срок или на весь период годности корабля /"вечно"/. Таким сьемщиком мог быть и частный торговец и раб, получивший права свободного распоряжения пекулием. Такой раб на положении экзерцитора был выгоден для константинопольской знати. Если бы раб в качестве управляющего вел предприятие от имени господина, то господин нес полную ответственность *in solidum*. В качестве же навклира-экзерцитора раб нес самостоятельно ответственность, а господин только в пределах объявленной стоимости пекулия и то только в продолжение одного года /Вас. 53, I, 30 /. В Морском Законе нет прямых указаний на такой тип предпринимателя, однако мы можем предполагать наличие такого экзерцитора в § 8 основного текста Закона.

В агиографии часто говорится об аренде корабля / Иоанн Кушник для того, чтобы уйти из родного дома, заарендовал за 100 номисм корабль /Патр.Гр., II 4, 572/. Для перевозки мощей заарендован был корабль за 50 номисм - /Синакс. 864/. Зафрахтование корабля для перевозки грузов и соглашение купца с навклиром мало чем отличается от практики II в. /ср. разбираемый Палинианом спорный случай считать, что корабль сдан в аренду или же что имеется соглашение о перевозке груза /Диг. 19, 5, I = Вас. 20, 4, I /. В случае аренды корабля, расчет производился не по количеству груза, а исходя из вместимости корабля /ср. папирус, Pap. Ros. Georg., III, 13 - М.З., III, 19, 20 /. Зафрахтовать весь корабль называлось *τὸν ὅλον ὑβρον...* стоимость провоза *ναβλον* / М.З., III, 19, 20 /.

6/ В источниках часто встречается понятие "доверенного лица" - управляющего, ведущего предприятие по морской торговле, "пистика" *πιστικός*. Такой управляющий / *ιστοτωρ* / отвечал полностью перед хозяином, нанявшим его /иногда мог быть и раб /, но перед кредиторами и вообще за всякое происшествие нес ответственность хозяин. Однако пистик как доверенное лицо обладал широкими правами распоряжаться грузом, и юридически нес ответственность за ведение предприятия. Частично ответственность снималась с хозяина и возлагалась на пистика. Если, например, хозяин сам погрузил корабль, то при нарушении правил вывоза /запретные товары/ конфисковывался и груз и корабль. Если же погрузил пистик, то конфисковывался только груз, но не корабль. Уголовную ответственность нес пистик за нарушение правил.

В Морском Законе в таком понимании слово пистик не встречается, поскольку Морской Закон имеет дело с мелкой морской торговлей, но не относится к ведению крупных предприятий при помощи доверенного лица. Но по мере развития морской торговли такой тип управляющего проводился в жизнь. Таким образом, понятие доверенное лицо может употребляться не только в узком смысле *insistor*, но и с широкими правами, приближаясь по значению к итальянскому *tractans* /ср. *ἔχω δὲ πιστικόν* - Патр.Гр.87,2936/.

В Василиках "пистик" - доверенное лицо, а поставивший Пистика во главе своего морского предприятия отвечает так же, как собственник мастерской за своего управляющего мастерской. /Вас.53,1,30/.

8. Лицами, которые противопоставляются навклирам в Морском Законе, являются купцы *ἑρποροι* и пассажиры *ἐπιβάται*. Наименование *ἑρποροι* в папирусах обычно прилагалось к владельцам крупного масштаба тогда как мелких торговцев называли *καπηλοί*, - *πράται*, - *πῆλαι*. В Морском Законе это противопоставление, видимо, сохраняется. Слово *ἑρποροι* употребляется только тогда, когда говорится о лице, своим товаром погрузившем весь корабль или вообще, когда с навклиром вступает в соглашение один предприниматель.

Под пассажирами *ἐπιβάται* разумелись лица, отправляющиеся по морю по своим делам. Особенно развитым было сообщение из восточных владений Византии в Сицилию, Южную Италию, Равенну. Кроме того, постоянные внутренние связи Византии - островов с континентом и провинции с Константинополем. Но под наименованием *ἐπιβάται* под -

разумевались и мелкие торговцы, которые отправлялись с товаром, не занимающим много места, например, с кусками тканей, драгоценностями. Таких торговцев трудно было отличить от любого пассажира и поэтому в Морском Законе они подходили под общую рубрику *ἐκβάται*. Считалось, что их товар не превышает стоимости одной литры золота. Никаких особых соглашений такие купцы с навклиром не заключали, они вносили плату за перевоз, соглашение же предусматривало лишь случай сбрасывания части груза в море во время бури или нападения пиратов. /М.З., III, 9/.

Конкретная обстановка состояния морской торговли переносит нас в самые тревожные времена. Никакой устойчивости не ощущалось - всюду опасности от нападения морских разбойников, которыми тогда называли и арабских моряков, совершающих налеты на корабли и на прибрежные местности.¹⁵ Несмотря на все опасности, пока в руках византийцев находились Сицилия и остров Крит, морская торговля проводилась ещё в сравнительно лучших условиях.

В житиях упоминаются навклиры из Сицилии; рассказывается о частых поездках сицилийских греков в Константинополь; называются гавани в Эпире, откуда путешественники отправлялись через остров Коркиру в Калабрию.

В житии Льва Катанского рассказывается о рейсе: Катана, мимо Регия, Идронта и как конечный пункт гавань Вукелеон в Константинополе.

В житии Иллариона Иверийца - Грузина, путь из Константинополя в Рим обычно проходил через Фессалоники. Главные морские пути на Черном море - в сторону Кавказа и Сев. Причерноморья через Амастриду и Трапезунт.

Завоевание Сицилии арабами было страшным ударом для византийского мореплавания.

Беглецы из низов населения устремлялись из Сицилии, островов под напором арабов главным образом в Пелопоннес и Фессалоники.¹⁶ Торговые связи с Сицилией были прерваны. Захват арабами Крита, где было основано разбойничье государство, также значительно ухудшил положение византийской торговли. Критские арабы буквально терроризировали византийских навклиров. В житии Григория Декаполита /IX в./ рассказывается, как в Эфесе собралось множество кораблей, но они не могли отплыть, поскольку ожидали нападения арабских пиратов. У Коринфа моряки снова боялись плыть дальше из-за разбоя сицилий-

ских арабов; а у Христополя - моряков поджидали славянские пираты.¹⁷ С этого времени сухопутные пути стали предпочтительнее для путешественников. Правда, Византия энергично строила флот и, несмотря на временные неудачи, при Льве УІ значительно окрепла на море. Начинается контрнаступление против Крита, завершившееся победой Никифора II Фоки.

Общая политика византийских императоров конца УІ до X в. носила двойственный характер: с одной стороны, она клонилась к удовлетворению интересов городских предпринимателей, с другой стороны, боялась создания такой могущественной городской знати, которая, сконцентрировав в своих руках землевладельческие поступления, доходы от морской торговли, политическое влияние и морскую силу, превратилась бы в аристократию подобно венецианской и превратила бы Византию и отдельные города-эмпории в аристократическую республику. Отсюда постоянная забота, чтобы чиновная знать - "архонты" - не вела торговлю.¹⁸

Эта политика продолжалась и в X-XI веках.

Морское обычное право родосцев таким же образом благо - приияствовало мелкой морской торговле, как Землевладельческий Закон содействовал внутренней сплоченности крестьянской общины. Византийская автократия, маневрируя между двумя путями развития - феодализацией с руководящей верхушкой из городской землевладельческой торговой знати и феодализацией на основе господства провинциальной землевладельческой знати, - стремилась в течение некоторого времени (вплоть до конца XI века) поддерживать мелкую морскую торговлю, пока, наконец, интересы византийского мореплавания были принесены в жертву политическому союзу с итальянским торговым капиталом. Но привилегии, которые оказывались итальянскому купечеству, были началом конца для действительности Морского Права Родосцев.

ЗАКОН РОДОССЦЕВ ПО ВЫБОРКЕ ИЗ 14 КНИГИ ДИГЕСТ

ΝΟΜΟΣ ΡΟΔΙΩΝ ΚΑΤ' ΕΚΛΟΓΗΝ ΕΚ ΤΟΥ ΙΔ' ΒΙΒΛΙΟΥ ΤΩΝ ΔΙΓΕΣΤΩΝ

oooooooooooooooooooooooooooo

1. ГЛАВЫ /ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ/ ЗАКОНА
РОДОССЦЕВ

1. Навклира¹⁹ / ναυκλήρου / плата - две доли.^{2/}
2. Корицега / κυβερνήτου / плата - доля и половина.
3. Прорея²⁰ / προρέας / плата - доля и половина.
4. Корабельному мастеру^{4/} / ναυπηγῷ / плата - доля и половина.
5. Каравита²¹ / καραβίτου / плата - доля и половина.
6. Матросу / ναύτη / плата - доля.
7. Паресхариту²² / παρესχαρίτη / плата - половина доли.
8. Торговцу дозволяется иметь двух рабов / καὶ δαs / 6a/
Он должен внести плату за их проезд.
9. Пассажира место длиной 3 локтя^{7/}, шириной - один локоть.
10. Пассажир на корабле пусть рыбу не жарит, навклир это ему не должен разрешать.
11. Пассажир на корабле не должен колоть дрова. Навклир это ему не должен разрешать.²³
12. Пассажир на корабле воду получает по мере.
13. Женщина на корабле получает место в один локоть, маленький ребенок - половину локтя.²⁴
14. Если пассажир войдет на корабль и будет иметь золото, он должен сдать его навклиру на хранение: если же кто не отдает на хранение и заявит, что золото или серебро похищено, его жалоба на навклиров не будет иметь значения, так как он не передал золота капитану/.
15. Навклир, пассажиры и матросы²⁵, плывущие вместе на корабле, должны присягнуть на евангелиях.
16. Корабль вместительностью на каждые 1000 модиев²⁶ вместе со всем снаряжением расценивается в 50 золотых и эта сумма пусть засчитывается в общий расчет / стоимость груза/: корабль же ветхий оценивается в тридцать золотых и при расценке стоимость снижается до 1/3 и таким образом 3-я часть пусть засчитывается в общую стоимость.

17. Закон предписывает: На море не должны оформляться никакие сделки по ссуде с условием полной обеспеченности имеющимся на земле состоянием; ²⁷ если же кто оформит такую сделку, то сделка будет считаться недействительной согласно закону Родосцев, но те, кто находится на полях или в горах, согласно закону Родосцев, могут заключать подобные сделки.

18. Если кому-либо будет дана ссуда под проценты ²⁸ и/должник/ ежегодно будет выплачивать установленные законом проценты и если после 8 лет случится гибель /имущества/ или от огня или или от ограбления варварами, уплата процентов, согласно закону Родосцев, должна быть прекращена; если же /должник/ не вносил процентов согласно письменному договору, то соглашение должно быть действительным на прежних условиях. ²⁹

19. Если навклир сам ведет предприятие, но если более чем на три четверти корабль нагружен за счет полученной в ссуду суммы денег, то навклир должен строго придерживаться соглашения, куда направить корабль, каким образом должно получить выгоду от ссуды, отправиться ли на корабле с использованием ссуды только на время летнего плавания, или же на время плавания вообще. А тот, кто одал ссуду, должен направить доверенное лицо, чтобы получать доход с данной ссуды. ³⁰

II. ИЗБРАННЫЕ ГЛАВЫ ЗАКОНА РОДОССЦЕВ
О ДЕЛАХ МОРЯКОВ

1. О похищенных якорях корабля.
2. О похищенных якорях и другом снаряжении.
3. О моряке, совершившем кражу.
4. О кораблях, разграбленных ворами или пиратами.
5. О моряках, которые нанесут в драке рану.
6. О моряках, которые в драке совершат убийство.
7. О моряках, которые в драке выколют глаза или причинят в паху грыжу.
8. О навклире и моряках, захвативших чужое имущество и скрывшихся на кораблях.
9. О том, как навклир и пассажиры должны совещаться при сбрасывании груза.
10. О корабле, получившем повреждение или потерпевшем кораблекрушение.
11. О купцах, нанимающих корабли.
12. Обо всем, что отдано на хранение на корабле или дома.
13. О тяжбах относительно золота, сданного на хранение.
14. О том случае, когда принявший на хранение /ценности/ отпирется в этом.
15. О том, если купец, пассажир или раб, сдавшие вещи на хранение, останутся на берегу при стоянке, а корабль отправится в результате угрозы ³¹ или нападения разбойников.
16. О деньгах, отданных под морские проценты.
17. О золоте и серебре, взятых в долг на ведение предприятия на основе товарищества.
18. О том, кто возьмет деньги на срок и уедет за пределы страны.
19. О том, кто зафрахтует корабль и дает задаток.
20. О том, кто зафрахтует корабль и заключит письменное соглашение или без записи.
21. О двух навклирах, вступивших в товарищество, но ведущих друг против друга судебное дело.
22. О купце, который зафрахтует под свой груз весь корабль.
23. О навклире и купце, которые заключают соглашение о грузе корабля.

672063

24. О навклире и купце, которые оформляют документы об условиях фрахта, а затем, уплатив половину суммы фрахта, хотят изменить условия.
25. О том случае, когда купец просрочит назначенное в условиях время /для погрузки зафрахтованного корабля/.
26. О том случае, когда корабль потерпит повреждение в то время, когда моряки спали вне корабля.
27. Если потерпит крушение корабль, везущий груз купца или товарищества.
28. О корабле, потерпевшем крушение по вине купца или члена товарищества.
29. О корабле, потерпевшем крушение до или после обусловленного соглашением срока.
30. О том, если везущий груз корабль погибнет, а купец, везущий с собой золото, спасется.
31. О корабле, потерпевшем крушение, если груз частично будет спасен.
32. О том, если корабль, который был зафрахтован или снаряжен на основе товарищества, потерпит крушение во время плавания или в портах.
33. О корабле, потерпевшем крушение после разгрузки.
34. Если корабль везет ткани и в результате непогоды и бури будет причинен ущерб товару.
35. О корабле, потерпевшем крушение в результате падения мачты.
36. О корабле, который распустил паруса и столкнулся с другими кораблями.
37. Если корабль погибнет, а вещи купцов и пассажиров будут спасены.
38. О корабле, нагруженном зерном и застигнутом непогодой.
39. О корабле, нагруженном и об учете количества сохранившегося имущества.
40. О происшедшем кораблекрушении, когда сохранились частично корабль и имущество.
41. О погибшем корабле, если вещи пассажиров спасены или же вместе с ними погибли.
42. О корабле, везущем груз и получившем пробоину.
43. О корабле, который выбросит груз и корабельные снасти.
44. О корабле, который из-за непогоды потеряет мачту или рулевое управление.

45. О том, кто с корабля, потерпевшем крушение, что-нибудь до -
станет из моря и доставит в сохранном виде на землю.
46. О том, кто спасет сорвавшуюся лодку.
47. О том, кто что-нибудь спасет из глубины моря имущества из
потерпевшего крушение корабля.

III. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ЗАКОНА / Архъ тоѹ вѣров /.

1. Если корабль причалил к берегу или к порту и якоря окажутся украденными, и если вор схваченный сознается, закон прика -
зывает его /вора/ подвергнуть пыткам и заставить возместить
убыток в двойном размере.
2. Если матросы по воле навклира украдут якоря другого корабля,
остановившегося в порту или у берега, отчего случится гибель
корабля, у которого унесли якоря и если это будет достоверно
выяснено, за весь ущерб, который был причинен, и в отношении
того, что было на корабле, полностью отвечает навклир, кото -
рый разрешил кражу. Но если же кто похитит что-либо из сна -
ряжения корабля или из того, что принадлежит кораблю, как
например, веревки и канаты и даже хотя бы и цыновку, паруса
и лодку и прочее, тот, кто кражу совершил, должен возратить
в двойном размере.
3. Если матрос по приказу навклира совершит кражу у купца или
пассажира и изобличенный будет схвачен, навклир должен в
двойном размере возместить тем, у кого совершена кража, мо -
ряк же должен получить 100 ударов палкой. Если же моряк со -
вершит кражу по своей воле и если будет схвачен или уличен
свидетелями ³², он должен быть подвергнут жестокой пытке, в
особенности это относится к похищению золота; причем /похи -
титель/ должен вернуть потерпевшему похищенное.
4. Если корабль будет направлен в место безопасное от грабежа
или нападения разбойников несмотря на то, что пассажиры /за -
благовременно/ предупреждали навклира об опасности этого ме -
ста, и если корабль будет действительно ограблен, то навклир
должен возместить убыток потерпевшим. Если же капитан пре -
дупредит, / что место небезопасное/, а пассажиры будут на -

стоять на направлении корабля, в это место и если что-нибудь случится, то пассажиры несут ответственность за ущерб.

5. Если моряки вступят в ссору между собой, то пусть они ограничатся словесной перебранкой, чтобы никто не наносил другому ударов. Если же кто ударит в голову и нанесет рану или причинит другое какое-либо повреждение, нанесший рану должен оплатить расходы на врачей и покрыть все убытки пострадавшему, а также выплатить заработную плату за время, которое оставался неспособным к работе и за лечение.³³
6. Если моряки совершат драку и если кто кого ударит камнем или поленом³⁴ и если в свою очередь тот, кто был ударен, нанесет удар тому, кто первый ударил, то необходимо считать, что в данном случае он совершил это вынужденно. Если тот, которого ударили, умрет и свидетели докажут, что он сам первый нанес удар камнем или поленом или железом, то ударивший его и убивший его не будет нести ответственности, потому что тот, кто хотел совершить /убийство/ сам пострадал.
7. Если кто из навклиров или купцов или моряков ударит кого кулаком и повредит глаз или так ударит ногой в пах, что причинит грыжу, то тот, кто ударит, должен уплатить врачу за лечение и за потерю глаза - 12 золотых, а за грыжу 10 золотых. Если ударенный ногою в пах умрет, тот, кто ударил, подлежит наказанию, как убийца.
8. Если навклир, которому был доверен корабль³⁵ /πλοτευδης/, по договоренности с матросами бежит в другую страну, захватив золото, то все имущество моряков, движимое и недвижимое и само-движущееся подлежит конфискации. И если все это имущество по расценке будет признано недостаточным для покрытия стоимости корабля и расходов за работу и время, в которое производилась продажа /конфискованного имущества/, то матросы вместе с тем, кто был навклиром, должны работать в качестве наемных работников и таким образом полностью возместят нанесенный ущерб.³⁶
9. Если навклир пожелает договориться на случай сбрасывания груза в море, то он должен спросить пассажиров, имущество которых находится на корабле, и пусть они решат голосованием, как поступать³⁷ и пусть будет произведен общий расчет стоимости имущества. И пусть войдет в общий счет все принадлежности, ковры (постели), платья, утварь, если будет произведено сбрасывание

грузов, то имущество навклира и пассажира не следует расценивать более одной литры кормчего и вахтенного не более половины литры,³⁸ а матроса - три грамма.³⁹ Что же касается слуг или кого другого, не предназначенного к продаже, то такое лицо расценивается в три мины.⁴⁰

Если же отправляется раб, предназначенный на продажу, то не более двух мин.

Согласно этому же расчету производится раскладка ущерба, если имущество вместе с тем, что относится к морякам, будет разграблено врагами, или разбойниками или пиратами. Если же корабль отправляется в море при наличии соглашения о товариществе по извлечению прибыли (хреокоушн(а)) от морской торговли,⁴¹ то после того, как все /имущество/ будет расценено, как все, что на корабле, так и стоимость самого корабля и соответственно расчету доли в прибылях, должна выплачиваться и доля в понесенном ущербе.

10. Если навклир вместе с моряками будет недобросовестно относиться к делу и случится из-за этого потеря имущества или кораблекрушение, то навклир и моряки пусть возместят купцу убыток; если по вине купца произойдет гибель корабля или груза, то пусть отвечает купец за кораблекрушение и гибель корабля; если же кораблекрушение или какой-либо ущерб произойдет не по вине ни навклира, ни моряков, ни купца, то сохранившаяся часть корабля и груза должны быть расценены и распределены согласно раскладке по долям.

11. Очень тяжеловесные товары и драгоценности купцы и пассажиры не должны погружать на ветхий корабль; если же кто тем не менее нагрузит на ветхий корабль и корабль в пути потерпит ущерб или погибнет, то тот, кто нагрузил на ветхий корабль, сам себя погубил, отплывши от земли.

И когда купцы отправляются в плавание, пусть они тщательно допрашивают других купцов, кто прежде плыл на судне и применительно к этому пусть производят вклад в предприятие:⁴² и пусть разузнают, имеются ли на корабле полностью оснащенные и крепкие паруса, реи и кожаные покрытия, якоря и различные канопляные канаты, оснащенные лодки и пригодные рули и в достаточном ли количестве матросы, опытные ли они и постоянно бодрствующие, прочно ли сложены бока корабля. Ибо обо всем этом купцы должны тщательно разузнать и только тогда пусть нагружают корабли.

12. Если кто на корабле или дома вручит что-либо знакомому или внушающему доверие лицу / *кистикъ* / ⁴³, пусть это сделает при трех свидетелях, если же что-либо ценное было, то пусть передача произойдет по описи, если тот, кто, получив вещь, сданную на хранение, заявит, что она погибла, следует произвести расследование, почему произошла пропажа или грабеж и тот должен принести присягу, что не сам виновен в пропаже; если же не докажет свою невиновность, то каким образом принял вещь, так и должен её вернуть в сохранности.
13. Если войдет на корабль пассажир, имея золото или другое что ценное, он должен передать самому навклиру, а если тот, который не делает это, заявит: "золото или серебро у меня пропало", это заявление никакого значения не имеет. Навклир же и моряки вместе плывущие пусть принесут присягу / в том, что не брали ценности/. ⁴⁴
14. Если кто, получив на хранение, станет это отрицать и если будет уличен свидетелем или же ⁴⁵ если со временем вещь, отданная на хранение, будет найдена у того, кто путем присяги или письменно отрицал прием вещи, пусть он отдает двойную стоимость / похищенной вещи/, а за ложную клятву пусть понесет особое наказание.
15. Если корабль ведет пассажиров или купцов или рабов и если принявший груз на хранение навклир причалил к городу или к гавани или к берегу, а некоторые из находящихся на корабле оставят его и если в это время произойдет набег разбойников или нападение пиратов, и навклир, подав сигнал, отчалил и спасет корабль и имущество пассажиров и купцов, каждый пусть получит свое и товары и вещи ушедших с корабля пусть будут возвращены. Если же кто станет утверждать, что именно по намерению навклира они были оставлены на берегу, где подвергались опасности от разбоя, то их утверждения не будут иметь силы, потому что навклир и моряки отчалили под давлением опасности. Если кто-либо из купцов или пассажиров оставит в каком-либо месте порученного ему на хранение раба, то он, упустивший раба, обязан дать возмещение господину этого раба.
16. Навклиры и купцы, все те, кто получают ссуду на плавание, не должны брать ссуду под залог фрахта и грузов в надежде, что корабль и грузы будут спасены и что имуществу /хранящемуся на

корабле/ не будет угрожать никакая опасность от морских бурь или пиратов. Ведь ссуду с морскими процентами нужно покрывать из заложенного имущества.⁴⁶

17. Если кто внесет на потребности товарищества золото и серебро специально для участия в товариществе по морской торговле и в договоре обусловит срок действия товарищества⁴⁷ и если тот, кто получает золото или серебро, не вернет по истечении срока полученного заимодавцу и если после этого случится, что ценности погибнут от огня или разбойников или кораблекрушения, то собственник золота не должен иметь убытка и должен получить свое полностью. Если же обусловленный соглашением срок ещё не истек и если в течение этого срока на море случится несчастье и имущество погибнет, то в той же мере, как в отношении прибылей, так и в отношении убытков, каждый должен принять на свой счет согласно той доли, которая обусловлена соглашением.
18. Если кто, получив ссуду, уедет из страны, и если истечет срок, обусловленный соглашением, ссуда должна быть покрыта, согласно закону, из имущества, находящегося на земле. Если же из этого имущества нельзя покрыть ссуду, то их имущество должно быть заложено и из полученной суммы нужно выплачивать морские проценты в течение всего времени пребывания /должника/ в чужих странах.⁴⁸
19. Если кто наймет корабль и даст задаток и после этого заявит: "мне это не нужно", то он теряет задаток; если же договор нарушит навклир, то он должен вернуть купцу задаток в двойном размере.
20. При фрахтовании корабля должны иметь силу законным образом заключенные письменные соглашения. Если же таковые не были заключены письменно, то никакой силы не имеют. В соглашении, если пожелают стороны, можно включить и размеры пени; и если не внесут соответствующего добавления о пене в соглашение и при том нарушат соглашение или навклир или наниматель, то поступать нужно следующим образом: если наниматель предоставит свои ценности, то за наем корабля навклиру должна быть дана половина фрахта. Если же навклир не выполнит соглашение, то он должен вернуть половину стоимости фрахта купцу. Если же купец захочет обратно разгрузить корабль, то должен дать навклиру пол-

ностью стоимость фрахта. Взыскание этих пеней должно происходить в порядке предъявления судебного иска.⁴⁹

21. Если двое заключат письменное соглашение и обеими сторонами будет признано, что "в дальнейшем мы будем договариваться без записи и будем взаимно друг другу верить и налог выплачивать как за один общий вклад; если один из кораблей понесет убыток, безразлично, будет ли он плыть нагруженный песком в качестве балласта или же будет нагружен товаром, то имущество, которое уцелело /на другом корабле/, должно выплатить четвертую часть потерпевшему. Это требуется в том случае, если не было заключено соответствующего письменного обязательства; но если были заключены законные письменные обязательства, то они должны соблюдаться твердо и нерушимо и то имущество, которое сохранилось, должно идти на покрытие ущерба, понесенного вследствие гибели /корабля/.
22. Навклир пусть не берет с собой ничего, кроме воды, съестных припасов и канатов, в которых корабль нужду имеет, если купец согласно письменному соглашению договорился заполнить своим грузом весь корабль, а если же навклир пожелает вместе с этим погрузить другие товары и если на корабле остается для этого место, то он может это сделать. Если же корабль не вмещает этот добавочный груз, то купец в присутствии трех свидетелей предупреждает навклира и моряков, что в случае если предстоит выбрасывание груза, убыток должен быть покрыт за счет навклира. Если же купец не сделает этого предупреждения, то ущерб пойдет в общую раскладку / по стоимости груза /.⁵⁰
23. Если навклир и купец заключат письменный договор, то он должен иметь силу; если купец не доставит на корабль полностью груз, то тем не менее он должен выплатить проездную плату и за оставленный груз в размере, обусловленном письменным соглашением.
24. Если навклир получит половину платы за провоз и отплывет, а купец пожелает вернуться, то в случае наличия письменных соглашений купец, за причинение препятствия, теряет половину платы; если же навклир будет действовать в нарушение заключенных соглашений, то он должен отдать в двойном размере половину стоимости фрахта.

25. Если срок, назначенный в письменном соглашении, будет просрочен до десяти дней, пусть купец обеспечивает продовольствием моряков; если же истечет и вторично условленный срок, то купец пусть полностью выплатит плату за проезд и уходит.⁵¹ Если же купец пожелает добавить количество/груза/, пусть заплатит плату за провоз и добавит груз, по соглашению.
26. Если кто из моряков или навклиров вне корабля будет спать, корабль же погибнет днем или ночью, то весь убыток должен быть отнесен за счет моряков и навклиров. Те же, которые оставались ночевать на корабле, не должны участвовать в покрытии ущерба. Те, которые нерадиво относились к своим обязанностям, должны собственнику корабля возместить тот ущерб, который он потерпел из-за их небрежности.
27. Если корабль отплывает с грузом купца или товарищества и случится, что корабль потерпит аварию или погибнет вследствие небрежности моряков или навклира,⁵² то собственники груза, который находился в трюме, не должны пострадать. Если же будет засвидетельствовано, что корабль погибнет вследствие бури, то все спасенное от корабля и грузов должно пойти в раскладку ущерба, согласно расценки. Навклир же удерживает за собой половину платы за проезд. Если кто откажется от сообщества и будет уличен тремя свидетелями, то он должен отдать ту долю, которая полагалась по условиям товарищества и кроме того подлежит наказанию за отказ от выполнения соглашения.
28. Если корабль при погрузке задерживается по вине купца или соучастника товарищества, причем назначенный срок будет просрочен, и если за тем случится, что корабль будет схвачен пиратами или погибнет от пожара или по причине кораблекрушения, тот, кто нарушил условие, должен покрыть убыток.
29. Если купец в том месте, относительно которого было обусловлено договором, не представит для погрузки товар, причем условленный срок будет просрочен и случится, что в это время корабль будет схвачен пиратами или погибнет от огня или кораблекрушения, весь убыток должен быть отнесен за счет купца. Если же срок поставки товара не будет просрочен и случится, что-либо из перечисленного, то убыток будет распределен по общей раскладке.

30. Если купец нагрузит корабли, золото же будет при нем и если случится, что корабль пострадает от какой-либо морской опасности и груз пропадет и корабль погибнет, все, что будет спасено от корабля и от груза, пойдет в общую раскладку, золото же купца должно сохраняться за ним, но он должен отдать десятую часть. Если же ничего не спасется из снаряжения корабля, то имевший золото платит за проезд половину фрахта. Если же будет спасено что-либо из снаряжения корабля, то /имевший золото/ платить должен пятую часть.
31. Если купец будет нагружать корабль и с кораблем в это время что-нибудь случится, то все, что будет спасено у каждого пассажира, должно пойти в общую раскладку ущерба. Если же кто спасет из серебра, должны отдать $1/5$ часть. Навклир и матросы должны оказать помощь при спасении груза.
32. Если корабль с грузом отправлен в плавание купцом на правах аренды, или товариществом, и если что-либо произойдет в море, половину фрахта не должно требовать от купца, стоимость же корабля и сумма вклада ⁵³ пусть пойдет в общее распределение убытков по раскладке, если же что было дано купцом или соучастником товарищества предварительно, то пусть останется в силе то, о чем было условлено в соглашении..
33. Если купец выгрузит товар на условленном соглашением месте, и если корабль потом пострадает, навклир должен получить полностью с купца плату за провоз и те товары, которые были выгружены, не должны входить в общий расчет при раскладке убытка, между теми, кто вместе с ним ехал на корабле и командой корабля. Все же, что находится на корабле вместе с самим кораблем, должно пойти в общее распределение ущерба по раскладке.
34. Если корабль повезет полотно и платя, навклир должен предоставить кожаные покрывала, чтобы товар не пострадал во время бури от волн, если /трюм/ корабля наполнится водой, навклир пусть тотчас объявит тем, кто имеет товар на корабле, чтобы они произвели перекладку товара, если же матросы не сообщат навклиру ⁵⁴ о наполнении водой корабля, и если в результате груз потерпит ущерб, то пусть несут ответственность навклир вместе с матросами; если же навклир с моряками предупредят, что трюм корабля наполняется водой и что требуется перекладка груза, а имеющие товар не позаботятся перегрузить товар, то

навклир и моряки не должны нести никакой ответственности /за порчу товара/.

35. Если произойдет сбрасывание вещей с корабля в море в результате того, что мачта или случайно падет, или же что её пришлось подрубить, в таком случае товар и всё, что удалось спасти /из имущества/ моряков и купцов, груз и корабль пусть идет в общую раскладку убытков.
36. Если корабль столкнется в пути с другим кораблем, который стоял на якоре или со спущенными парусами, при том среди дня, весь ущерб и гибель имущества относится на счет навклира и пlying на корабле, в крайнем случае даже груз должен пойти в общую раскладку при покрытии причиненного ущерба, если же это произойдет ночью, тот, кто опускает паруса, пусть зажжет огонь, если нет огня, пусть подает голос, а если это не делает из-за беспечности и произойдет гибель корабля, и если это подтверждается свидетелями, то будет признано, что нарушивший правило сам виновен в своей гибели. А если проявил небрежность поставленный к парусам, а также если тот, который стоял на страже, заснул, так что и пlying корабль погиб на мели, то в пользу того корабля, которому нанесен удар, должно покрыть убыток.
37. Если корабль постигнет бедствие и спасены будут вещи купцов и пассажиров, корабль же погибнет, то из всего того, что будет спасено, надлежит отдать 1/15 часть, купец же и пассажиры не должны в этом случае навклиру оплатить стоимость /проезда/ на корабле.⁵⁵
38. Если корабль, нагруженный зерном, будет застигнут бурей, то навклир пусть предоставит кожаные покрывала, а моряки пусть вычерпывают воду, если это они сделают небрежно и груз подмокнет от воды, накопившейся в трюме, убыток пусть будет отнесен на счет моряков; если же груз пострададет из-за бури, следует возложить убыток и на навклира, и на моряков вместе с купцом, но 1/10 или 1/6 часть⁵⁶ спасенного груза пусть получит навклир корабля вместе с матросами. Если же произойдет сбрасывание груза в море, то первым пусть сбрасывает купец и после того пусть сбрасывают моряки. Но, приступая к этому, никто из моряков не должен допускать грабежа, если кто что-либо похитит, то должен будет возратить в двойном размере, тот, кто бро -

сился грабить, должен утратить полностью право на свою долю в доходе.⁵⁷

39. Если корабль нагружен пшеницей или вином или оливковым маслом по воле навклиров и моряков, спустивших паруса, причалит к местности или к берегу против желания купца и если произойдет гибель корабля, груз же и товар будут спасены, купец не должен участвовать в покрытии ущерба вследствие гибели корабля, по тому что он не желал причалить к тому месту; если же на корабле, который совершает путь, купец скажет навклиру: "здесь мне следует остановиться", хотя остановка в том месте в договоре не указана, и если здесь произойдет гибель корабля, а товар будет спасен, навклир должен получить корабль от купца в сохранном состоянии; если же погибнет корабль, причалив к опасному месту, по воле обеих сторон, весь ущерб должен быть распределен согласно раскладке.
40. Если кораблю случится потерпеть кораблекрушение, но часть груза и корабля будут спасены, если пассажиры с собой везли золото или шелковые ткани или серебро или жемчуг, то подлежит представить для покрытия ущерба 1/10 часть спасенного золота, одну пятую часть серебра; в отношении тканей, если они спасены не подмокшими, то надлежит внести 1/10 часть, подобно тому, что полагается при спасении золота. Если же шелковые ткани подмокнут, то следует вычесть ущерб, причиненный тем, что ткани окажутся олиннзшими и подмокшими и таким образом производят общий подсчет при раскладке убытков. Жемчуг же согласно расценке идет наравне с золотом при распределении убытков при крушении.
41. Если пассажиры плывут на корабле, а корабль потерпит ущерб или погибнет, вещи же пассажиров будут спасены, то пассажиры будут привлечены к участию в расходах за гибель корабля; если же некоторые пассажиры два или три потеряют свое золото или вещи, они должны получить за гибель от всех соответственно стоимости спасенных товаров каждого вместе с распределением ущерба от гибели корабля по раскладке.
42. Если корабль, перевозящий груз, получит повреждение, а груз будет снят с корабля, от навклира зависит, везти ли груз на корабль в обусловленную договором гавань, когда корабль будет отремонтирован. Если же корабль не удастся отремонтировать и

груз придется отвезти на другом корабле в обусловленную договором гавань, то навклир должен полностью оплатить стоимость фрахта.

43. Если корабль застигнут бурей и придется прибегнуть к выбрасыванию груза в море и если разорваны будут реи и падут мачты, и руль, и якоря, и челноки должны войти в общий подсчет при раскладке убытков вместе с тем учестъ надлежит и стоимость корабля и спасенных вещей.
44. Если корабль будет иметь груз и в бурю произойдет падение мачты повреждение руля и гибель какого-либо челнока и если из-за бури груз будет подмочен, необходимо, чтобы все это было подсчитано при раскладке убытков. Если же груз в трюме значительно промокнет и не вследствие бури, то пусть навклир получает полную плату за провоз, но товар должен передать таким же сухим, каким и принял.
45. Если в море корабль будет сбит волнами и сильно поврежден, то тот, кто из него что-нибудь спасет и снесет на землю, в награду пусть получит пятую часть.
46. Если лодка, принадлежащая данному кораблю, из-за разрыва канатов потонет вместе с плывущими в ней и если плывущие в ней потонут или умрут, годовую заработную плату навклир должен полностью за весь год передать их наследникам. Кто спасет лодку со снаряжением, пусть все возвратит в том виде, в каком нашел, но пусть он получит за спасение пятую часть.
47. Если золото или серебро или другое что будет поднято из глубины 8 сажень, пусть получит тот, кто спас третью часть, если же из глубины в 15 сажень, то тот, кто спасет, пусть получит половину из-за той опасности, которую представляет глубина; из тех вещей, которые выброшены морем на землю⁵⁸ и найдены на суше или если они были погружены на глубине в один локоть, то тот, кто спасет их, пусть получит десятую часть.⁵⁹

I Дела по морским вопросам решаются по закону Родосса, если ему не противоречит другой закон. - Диг.14,2,9 - Вас.53,1,1. Морское право Дигест более связано было с государственными повинностями по перевозке натуральных поступлений, с поставками городского управления по снабжению города в порядке литургии. Поэтому в основном морское право Дигест занимала проблема ответственности доверенного лица, которое принимало на себя перевозку груза безразлично в порядке ли государственных повинностей или частного соглашения. С развитием частной торговли право Дигест не могло удовлетворять купцов и капитанов, потому в практике торговли родоссцев и выработалось такое право, которое в основе имело отношения капитана корабля и купца. Право родоссцев в значительно измененном виде представляло собой такую практику морской торговли и мореплавания, которая вытекала из обстановки в Восточном Средиземноморье в VI-VII вв.

В Синописе Малом о законах родоссцев говорится: все судебные дела, которые касаются дел, связанных с мореплаванием, разрешаются на основании Родосских законов, если только нет законов, которые отменяют их. Родосские законы самые древние и в основном они хороши, но некоторые из них достойны порицания, так как в прошлом некоторые люди использовали эти законы для обмана и многие законы требуют изменения. Но пока нет других законов, дела морские разрешаются по Родосским.

Кроме Морского Закона Родоссцев имеются и более поздние западные морские статуты - тоже основанные на обычном праве. Целый ряд таких статутов издан Пардессю в 7 томах, в особенности *Consulat de mer*, ed. Pardessus, 2, а также статуты далматинских и итальянских городов. В этих поздних статутах чувствуется влияние родосских законов. Целый ряд греческих терминов вошел в торговые соглашения Валада (Лопец, 82, прим. 30).

2 R. Lopez, p. 78. G. Ostrogorsky. Geschichte des byzantinischen Staates. München, 1963, Aufl. 3. S. 75.

В.Э. Липшиц. Очерки истории византийского общества и культуры. М.-Л., 1961, стр. 96.

Естественно, что делались попытки сблизить Морской Закон с Экдогой, что считалось несомненным (Цахариэ-Лингенталь). Так, в статье

М.3. §14 о клятвенном нарушении чувствуется Эклога ХУП.2. Требование трех свидетелей тоже по Эклоге ХУ.1 (хотя и имеется в Код.Юст., УШ, 17, 1, 1 IY, 2, 17 = Вас.23, 1, 61).

Но в отношении наказаний Эклога не использована - телесных наказаний за кражу нет, приводятся нормы Дигест. Трудно точно определить состав источников Морского Закона: По Константину Багрянородному существовали особые книги - руководства для мореплавателей ("О церимониях", 467, 8), По Эшбернеру (сх11) редактор 53 книги Василик составил из разных источников в качестве дополнения к книге, совершенно не вдаваясь в критику источников, чем и определяется некоторая несвязность, несоответствие I и III частей, повторения в тексте.

3 Мы использовали как текст, помещенный в издании Василик Гейм - бахом и Феррини, так и детальное исследование и критическое издание Эшбернера. - *Nomos Rhodion Nautikos. The Rhodian Sea - Law. ed. by W. Ashburner. Oxford, 1909.*

4 Каждый собственник корабля любой величины, нужно полагать, облагался особым налогом; на приобретение корабля нужно было получить особый документ, дававший право владеть кораблем и в то же время устанавливающий величину налога, /ср. хрисовул 13 дек 984 г., который дает право Афону владеть кораблем, .I.G.R., III, ХУТ.ХХVI / Организованы были таможенные пункты (чтобы попасть в Константинополь, нужно было подвергнуться контролю и платить пошлину "коммерческий" в Абидосе или Аероне). Величина пошлин и привилегии устанавливались особыми императорскими указами или соглашениями с иностранными государствами и городами. Наиболее полно о морских пошлинах : J.K.Danstrup. *Indirect Taxes at Byzantium. Classica et medievalia. VIII, 1946, p. 167 sq.*

Helène Antoniadis-Bibikou. Recherches sur les Douanes à Byzance. Librairie Armand Colin. Paris, 1963, p. 107 sq.

5 A.R.Lewis. *Naval Power and Trade in the Mediterranean A.D. 500-1100. Princeton. 1951, p 124 sq.*

М.Сюзюмов. Роль городов - эмпориев в истории Византии. - ВВ., т.УШ, 1956, стр.26-41

Р.А.Наследова. Ремесло и торговля Фессалоники конца IX - начала X в. по данным Иоанна Камениаты. - ВВ., т.УШ, 1956, стр.61-84.

А.П.Какдан. Деревня и город в Византии IX-X вв. М., 1960, стр.288-299.

По технике мореплавания см. L. Classon .The Sails of the Ancient Mariner. Archaeology. VII, 1954 ; G. Lopez. o. c., DOP., XIII, p. 71 где приводятся описания парусов, барельефы треугольного паруса (самый ранний 3-4 в. н.э.). В Генуэзских статутах Кафы в § II говорится о кораблях, которые плавали под квадратным парусом. Но, кроме того, применялся и треугольный парус, причем, по контексту § II видно, что квадратный парус имели небольшие суда прибрежного плавания. Более дальнее плавание совершалось под треугольным парусом. L. White. Technology and Invention in the Middle Ages. Speculum, XV, 1940

приведены данные об изменениях в порядке управления кораблем в конце позднееримского периода в связи с переходом на треугольный парус (стр. 145, пр. 5-6).

Моряки плавали по звездам. В Житии Феофана Сигрианского говорится о моряках, которые, блуждая по морю в непогоду, с радостью видят звезды на небе, которые им указывают путь; также см. (Житие Стефана Нового, гл. 20).

6 G. Lopez, o. c., DOP., XIII, p. 71

7 Leontius. Vita S. Johannis Eleemosynarii, ed. Gelzer. Leipzig, 1893 .

Развитие типов быстроходных кораблей в первую очередь наблюдается в военном флоте (Тактика Льва VI гл. 19). Подробное исследование о типах военных кораблей см. Hélène Ahrweiler. Byzance et la mer. Presses Universitaires de France. Bibliothèque Byzantine, 1966

8 Записки ист.-фил. фак. СПб университета, вып. 95, СПб, 1909, стр. 3, 5, 9, 33, 39, 55-57; ср. также сведения в "Чудесах Димитрия". Патр. II 6, стр. 1253 и 1381, где определенно говорится о навклирах-навархах, собственниках кораблей, ведущих самостоятельную торговлю. По "чудесам Артемия" торговцы являются иногда и капитанами, отправляются на собственных кораблях. Навклир мог быть и священником; найденном в подводных раскопках безымянной надписью: Γεωργίου κρησφύτερου ναυκλήρου (G. F. Bass . Underwater Excavations at Tassili Ada-A Byzantine Shipwreck. Archaeolog. Anz. 1962, N. 1. Berlin, 1962, S. 563.

F. Dölger. Regesten. B. IV. № 2102, 2383. Торговая предприимчивость византийцев оспаривалась главным образом на том основании, что, начиная с XI-XI вв., итальянцы стали вытеснять византийских купцов (W. Heyd. Geschichte des Levantehandels. Stuttgart, 1879 B. I., S. 64 ff.). Однако причины отставания византийцев нужно искать не в характере византийцев, а в политической обстановке (перманентная военная экономика, переход в XI в. государственного аппарата в руки представителей интересов провинциальной землевладельческой знати, преобладание с того времени сенбориального типа эксплуатации, привилегии итальянскому торговому капиталу, подавление городского самоуправления и переход византийских провинциальных городов под власть землевладельческой верхушки с конца XII в.).

10 J. Theal. The Grain Supply of the Byzantine Empire ,
DOP. , XIII, p. 122 .

11 Житие Николая Студита Патр. Гр. 105, 893-897.

12 Б.А. Панченко. Βασίλειος πισταίος. ВРАИК, VII, 1901 считает, что по Морскому Закону навклир - это капитан корабля, обычно нанимаемый собственником корабля. Magister navis в правовом отношении имеет сходство с подрядчиком по строительному делу / ἐργολάβος /. Навклир - лицо , управляющее кораблем - либо по найму и соглашению, либо сам хозяин, если он в то же время отваживается самолично вести судно. Ему противопоставляется в Дигестах экзерцитор - тот, который распоряжается кораблем и имеет от использования корабля выгоду - либо хозяин корабля, либо получивший от него судно на время или вечно. (Диг. XII, I, I, 15). Экзерцитор - "хозяин" мог быть любым лицом. Даже граждански не - полноправные раб, женщина, малолетний отвечали личным имуществом или пекулием за действия своего "магистер навис". Все эти отношения установлены Дигестами как случай "мандатум". Если Экзерцитор нарузил корабль запретным товаром - то товар конфискуется вместе с кораблем. Если же "пистикос-магистер навис" это сделал, то отвечает он вместе с командой своим имуществом. Навклир мог быть в то же время и экзерцитором, если имел специальные на то права, мог там, где выгоднее и нужнее, продать груз. В "Чудесах Димитрия" навклир вез мрамор. Он не хотел продавать его в Фессалониике, но

все же под влиянием святого Димитрия пожертвовал мрамор на храм св. Димитрия/Патр.Гр. II6,138I/ Капитан корабля сам распорядился также и зерном -/Патр.Гр. II6,1253/. В морском деле по римскому и византийскому праву необходимо отличать *locatio navis* - *locatio rei*, *Locatio ad onus vehendum* - *locatio-conductio operis*.

Капитаны не отвечают за долги своих матросов, но за их преступления отвечают! Кто назначил капитана (предполагается на своем корабле), отвечает за его проступки. Если назначает капитана женщина, то отвечает за деликт сам капитан, а не женщина (Мал.Синописис, § 56).

I3

Феофан, 317,26. Хеландии - небольшие легкие корабли, в военном флоте имелись в большом количестве - так, против болгар снаряжены были в конце УШ в. 2500 хеландий, собранных отовсюду. (Ahweiler, 91,102). Первоначально хеландия - небольшой корабль у частных лиц - занимающихся промыслами - потом военные корабли вообще стали называться в просторечьи "хеландиями", этим словом стали обозначать исключительно военные корабли (Ahweiler, 412-413).

I4

Mitteis-Wilken. Grundzüge und Chrestomatie der Papyruskunde, Leipzig, 1912, I, S. 268.

I5

Ekkehard Mickhoff. Seekrieg und Seepolitik zwischen Islam und Abendland. Geschichte des Mittelmeeres unter byzantinischen und arabischer Hegemonie (650 - 1040) Walter de Gruyter. Berlin 1968.

G. Mickwitz. Der Verkehr auf dem Westlichen Mittelmeer um 600 J. Festschrift A. Dopsch., Leipzig, 1958.

Medieval Trade in the Mediterranean World. Illustrative Documents translated with Introductions and Notes by R. Lopez and I. W. Raymond New York. Columbia Univ. Press. 1955

I6

Чудеса Ферапонта, Acta Sanctorum, Majus, VI, 678.
Патр.Гр. I05,945; Menologium Basilii. 225 (Житие Афанасия Метонского, см. Х. Лопарев. Греческие жития святых VII-IX вв., СПб., 1912, стр. 437.

I7 P.Dvornik. La vie de S. Grégoire le Dekapolite et les Slaves macedoniens au IX siècle. Paris, 1926, pp. 53-65.

Торговля с Северным Причерноморьем была налажена уже с античного времени. О торговле с Херсонесом Таврическим писал Константин Багрянородный (De administrando imperio, p. 53). Также о торговле с Русью (вина, стекло, пряности и ювелирные изделия) отмечено у Константина Багрянородного и ибн-Хардадбека (М. Левченко. Очерки по истории русско-византийских отношений. М., 1956, стр. 203). Б. Рыбаков. Ремесло в древней Руси. М., 1948. А. П. Каждан. Деревня и город в IX-X вв. М., 1960.

Leaf w. Trade routes and Constantinople. Annual of British School at Athens. 18, 1911-1912.

Несмотря на постоянные враждебные отношения между византийским и арабским миром, морские торговые связи были непрерывны: византийские купцы имели свои фактории в Египте, а мусульманские — в городах Эллады и Константинополе. (A. H. Lewis, o. c. ., p. 175).

I8 Император Феофил приказал сжечь корабль жены, говоря, что он не желает, чтобы царь стал навклиром! (Зонара, XV, 357; Генезий, 75; Продолж. Феоф. Феофил, гл. IV).

I8^a Заглавие неправильно говорит о связи закона с Дигестами: никаких общих мест с Дигестами в законе нет. Ошибка писца рукописи объясняется тем, что в I4 книге Дигест имеется титул 2-ф: De Lege Rhodia de Jactu, однако этот титул состоит из сентенций Павла, Папиниана, Гермогениана, Юлиана, Волюсия и Лабеоны, которые вовсе не отражены в "Запоне", хотя и трактуют о различных казусах при сбрасывании товара во время бури. По мнению Пардессю, (Collection des lois maritimes antérieures au XVIII^e s., I, 1828, 233-298) "Морской Закон" — это частный сборник, компиляция, составленная в 600-800 гг. Но Цахариэ-Лингенталь под влиянием "славянской теории" считал, что Морской Закон есть официальный акт законодательства исаврийской династии (Цахариэ, стр. 316). Согласно исследованию Эм-бернера, Морской Закон не мог быть актом исаврийских императоров и он вернулся к прежней теории Пардессю.

Дошедший до нашего времени текст Морского Закона не имеет внешних признаков официального законодательства: нет введения, нет эпилога, никакой систематизации нет в расположении глав. В этом отношении документ похож на частную запись права. В различных подобных документах тексту обычно предшествует введение. Например, в "Консулат де ла мер" говорится, что предлагаемые законы имеют целью установить отношения между сензором корабля с купцом, моряками и путешественниками (*relegit*).

Морской Закон состоит из трех частей: первая часть - пролог. Пардессо считает первую часть фальшивкой, поскольку морские обычаи не могли приносиваться к Дигестам - записывалось обычное право. А введение к нему придумано, вероятно, в X в. По Пардессо, автором третьей части был некий Родон *Μάρκος Ροδώνος*. Однако в лучших рукописях говорится, что этот закон является именно обычаем родосцев. Эшбернер отрицает это. Часть III не имеет ничего общего с родосцами, имя родосцев придано для увеличения авторитета закону... (Эшбернер, введение, стр. 58). Однако вряд ли можно так прямолинейно отзываться - ведь такие главы, где говорится о наказаниях за кражу, драки, членовредительство, заметно связаны с Дигестами. III часть Морского Закона составлена по плану: первые 8 глав - уголовные проступки; 12-15 - заклад; 16-18 - ссуда; 19-25 - соглашение капитана с купцом; 26-44 - соглашение о выплате; 45-47 - о спасенных вещах.

19 Следует оплата труда команды корабля. По обычным законам капитан являлся как бы подрядчиком, который нанимал наемных работников за заработную плату. Однако ничего похожего на определенное положение о заработной плате мистия здесь нет. Это товарищество по извлечению дохода от мероприятий (*societas quaestus, sed non locatio - conductio operarum*). Команда вся распределяет доход от фрахта, от всякого рода предпринимательства, соглашений с пассажирами и купцами - и между собой в конце плавания. Не обязательно всё было построено по этому принципу - в иных случаях капитан-подрядчик, набирающий матросов по обычному найму рабочей силы за *πλοῦρον*. По Цахариэ Лингенталю 318, пр. 76 команда набиралась на двояких началах: или же за твердую зарплату или же за долю в выгоде: 1/ *ἀποτακτήριος* - получающий определенную заработную плату по соглашению (*Esloga ad Prochiron mutata*, XL, 40); 2) *μερίτης* - участвующий в доле прибыли. В данном случае, получая две доли, капитан

являлся главой товарищества. Поражает невысокое отличие дохода капитана от заработка матроса (2:1). Навклир взимал плату за провоз пассажиров, товаров и багажа и в связи с этим навклиром часто называли также лицо, собирающее взносы за арендованные помещения (Lexicon Cantabrigiensis, s.v. ναύκληρος Suidas, s.v. 10. Vas, 53, I). Навклир мог быть и рабом — если ему поручалось ведение корабля в качестве пекулия. По Василикам (53, I, 30) навклир отвечает по искам, как свободный. Но если (Vas, 53, I, 30) навклир — раб умрёт, то все претензии к нему должны передаваться его господину в течение года, и тогда господин $\pi\epsilon\rho\acute{\iota}$ $\pi\epsilon\kappa\omicron\upsilon\lambda\acute{\iota}\omega\nu$ $\acute{\alpha}\gamma\omega\upsilon\tau\eta$ — в порядке иска о пекулии должен нести материальную ответственность за умершего навклира. Рядом с капитаном помещается кормчий. При мелких размерах кораблей роль кормчего выполняет сам капитан — термин навклир и кивернит смешиваются — (МЗ, III, §§ 10, 26, 39). Обязанность кормчего — вести корабль по звёздам, наблюдать за положением солнца, луны (Тактика Льва UI. Патр.Гр. 107, 987). Кормчие пользовались массаами народных примет. Особенное значение придавали полету птиц. Но в основном нужно было тогда изучать направление ветров. (Кукулес, стр. 33). Этот круг знаний был обязателен как капитану, так и кормчему. Греческое $\kappa\alpha\tau\epsilon\lambda\acute{\alpha}\nu\omicron\varsigma$ — "катапан" — "капитан" Ф. Кукулес производит от $\kappa\alpha\tau'\epsilon\lambda\acute{\alpha}\nu\omicron\varsigma$ (отстремиться) в направлении... Сохранилась специальная для моряков книга, в которой были собраны сведения о времени и звёздах, обычно связанных с предстоящей бурей (Σκ. Αὐτοκρού. Τρία κεῖρενα, Μ. Ελληνισμῶν, 9, 171).

20 Прорей — вахтенный — находился на носу корабля; должен был сигнализировать обо всех опасностях или случайностях — (Иногда это — $\beta\acute{\iota}\gamma\lambda\epsilon\omicron\phi\omicron\rho\omicron\varsigma$ — наблюдающий за морем с вершины мачты, где прикреплёлся валик. Особенно важно было сообщать о приближении какого-нибудь корабля, возможно, пиратского. Он же сообщал об изменении направления ветра. (Тактика Льва, 1000; МЗ, 9, 36). Он же и бросал якорь.

21 Корабельный мастер — Термин $\nu\alpha\upsilon\pi\iota\gamma\omicron\varsigma$ — обычно в смысле подрядчика, взявшего подряд на постройку корабля, распределявшего работы между различными видами ремесленников, привлечёнными к постройке. (Патр.Гр. 45, 165, Кукулес, 27). Корабли строились особыми подрядчиками примерно так же, как в "Книге Эпарха" установлено о постройке зданий. Приблизительно в таком же духе подробно приведены правила в "Консулат де де мер" §§ 7-9, стр. 50-62 : строитель "кава-

фато" нанимает рабочих и расплачивается с ними. В тексте МЗ - нав - циг - вероятно просто ремесленник, знакомый с корабельным делом, который должен был в случае поломки, в аварийной организации ремонт в пути и при стоянках. Можно полагать, что навнигос выполнял и некоторые функции боцмана. В обязанности прорея входило и наблюдение за сигналами маяков. Маяки были у входа в Босфорский пролив, в Константинополе, южнее дворца, у Хрисополя, у Фессалоники. В Маяках по ночам выставляли факелы, а днем - жгли сырое дерево, чтобы давать густой дым (Кукулес, 37).

Каравит - неясно что означает этот термин - дословно корабельщик. По повышенной доле оплаты он принадлежал к руководящему составу корабля. Возможно, что это лицо, проводящее записи и расчеты.

Характерно для средневековых морских порядков наличие особого писца, *scriba*, ответственного перед государством: он имел тетрадь - где вел официальные записи. Эти записи являлись материалом для процесса (статуты Рагузы, УП : Зары - IY, I5-I8). Он же был чем-то вроде бухгалтера, хозяина или патрона. Особенно важны были его записи о состоянии груза и т.д., что использовалось как для последующего расчета в случаях сброса груза и при выплате пошлин.

22 Парасхарит - лицо, заботящееся о поддержании сигнального огня или же сторож вообще. Но некоторые считают, что это корабельный повар. Это возможно: он получал только половину доли матроса, так как зарабатывал он в основном от варки пищи для пассажиров, с которых он брал, разумеется, плату. Пищу готовил и для команды, за что назначалась ему половина доли. Варка пищи запрещалась пассажирам (МЗ, §§ 10, 11). Пассажир мог иметь при себе запас пищи готовой, но не готовить пищу самому - это мог только корабельный повар. В подводных раскопках в найденном потонувшем корабле обнаружен котел для варки пищи (Басо, стр. 559).

22^a Кто такой торговец, купец? Особенно четко в Консулат де ла мер § 43 - *mercader* - купец, который имеет такое количество товара, что он фрахтует корабль для его перевозки и не платит за проезд на корабле за себя лично. Наоборот, пассажирами-путешественниками *pelegr* - являлись те, которые имели свой товар, но не *mercaderia* - или же торговцы, возушие с собой небольшое количество товара (меньше двух квинталов). Эти лица должны платить *polit* - плату за проезд. По "Консулат де ла мер", каждый купец получает место на корабле согласно тому, сколько он заплатит - § 31, стр. 78.

За особое место для ящиков, сундуков, кровати и т.д. едущих далеко требуется особая плата - 20 безантов (гл.32-3, стр.80).

Под словом παῖδας не обязательно понимать раба, может быть это - слуга вообще.

22^б Античный κῖχυσ /локоть/ содержал 24 пальца / δάκτυλοι /, т.е. равнялся приблизительно 45 см. Был другой вид локтя - 27 пальцев, приблизительно 61 см. Возможно, что в данном случае идет речь о более длинном локте (Эшбернер, 60). Нужно отметить, что в "Морском Законе" имелись в виду меры, действовавшие в позднеантичное время. Для регулирования заработка капитана тот должен был предварительно сообщить хозяину, на сколько частей он разделит корабль, вернее, сколько мест будет предоставлено для пассажиров (так, по "Консулат де ла мер", гл.2, 47, стр.50).

23 В издании Феррини § II отсутствует. Поскольку в предыдущем параграфе речь шла о запрете жарить рыбу, запрет связан с опасностью на корабле разводить огонь.

24 "Маленький ребенок" - возможно нужно читать (Эшбернер, стр.61) τὸ μὴ τέλειον, т.е. не достигший зрелости. Но возможно, что место испорчено, что читать следует τὸ ἥμισυον, т.е. возрастом в один год, значит ребенок: меньше года совсем не получает места, а находится при матери. Родившийся на корабле ребенок освобождается от платы за проезд: Вас.53,1,60.

25 Слово ναῦται во многих рукописях отсутствует. Призыва матросов вероятно касалась их честного отношения во время поездки, принимая во внимание, что иногда команда корабля превращается в пиратов. То обстоятельство, что матрос по некоторым рукописям не должен давать присягу, показывает, что матрос обычно был наемным лицом, но мог быть и членом артели, участвующей в прибылях.

26 Стоимость корабля - 50 номисм - относительно низкая. Это, безусловно, небольшие корабли. Купцы из приморских городов (Амастриды, Константинополя) торговали на своих кораблях небольшого размера. (Житие Артемия, изд. Пападопуло-Керамевса. Зап. инст. фил. фак. СПб. ун-в. в.95; СПб., 1909). В Морском Законе в основном имеются в виду небольшие корабли, хотя (по Генезию) корабль, принадлежавший Феодору, жене Феофила, вмещал около 1000 чел. (Кедрич. II, 102; Прод. Феоф.,

Патр.Гр. 109,101). Большого размера были и корабли, разграбившие Фессалоники в 904 году! В основном корабли плыли на парусах. У вы-шеупомянутого корабля Феодора паруса затеняли падающей тенью всю пристань! Что касается цены корабля - 50 номисм, то фактически это зависело от характера денег. В VI-XI вв. Номисма - 4,25 гр. чистого золота. В XIV в. номисма - иперпир - стоила уже менее, чем 1/5 - 1/12 прежнего курса, так что в Рагузе в 1369 г. за 50 иперперов плотник обязался смастерить для предпринимателя ловли кораллов в море небольшую лодку (Ирекич, регесты, 277).

Вместимость корабля рассчитывалась амфорами, модиями /зерне/, бочками /сура/, в Византийское время - модиями (Вас.53,1,84). Вместимость высчитывалась или по размерам корабля или по размерам места для груза, сколько может вместить груза корабль. В Дигестах упоминается корабль в пятьдесят тысяч модиев: (50,5,3, пр.) и выше. Величина модия недостаточно выяснена. В Византии было несколько видов модия. В данном случае модий - $\rho\acute{o}\delta\iota\omicron\varsigma\ \theta\alpha\lambda\acute{\alpha}\sigma\sigma\iota\omicron\varsigma$ - морской модий равнялся около 20 кг. Если же речь идет о грузе, то модий равен приблизительно 8 кг / ср. F.Dölger. Aus den Schatzkam- mern des Heiligen Berges, Anm. § 13,13 - $\rho\acute{o}\delta\iota\omicron\varsigma$ /.

О модии и в практике византийской торговли: Я.А. Манандян Римско-византийские хлебные меры и основанные на них индексы хлеб- ных цен. ВВ.П, 1949, 60-74. Манандян различает 4 вида модия: по- оевной - $\rho\acute{o}\delta\iota\omicron\varsigma\ \sigma\kappa\epsilon\rho\iota\mu\omicron\varsigma$ = 13,056 кг; Большой = 9,792 кг; модий перегруженный - $\rho\acute{o}\delta\iota\omicron\varsigma\ \delta\kappa\epsilon\rho\gamma\omicron\mu\omicron\varsigma$ = 8,16 кг; модий малый = 6,528 кг. О модии морском Манандян не упоминает. Ср. вычисления М.Гуды вместимости кораблей /Е.Липшиц Очерки стр.98, пр.38/. Вме- отимость корабля по М.Гуде исчислялась так: длина корабля множи- лась на ширину и высоту / в локтях/. Затем полученное произве- дение множилось на величину модия / выраженную в локтях/. Торговые поаднеримские корабли - сравнительно небольшой вместимости Парусник в 200 тонн - 160-140 кв.м площади. Средняя скорость 5 миль (мор- ских) в день. От Сицилии в Александрию при благоприятных условиях требовалось 12 дней плавания. (Хаусси, 69).

27 Так по Эмбернеру, 67 перевозку слова $\epsilon\gamma\gamma\alpha\iota\alpha\ \kappa\alpha\iota\ \alpha\kappa\iota\upsilon\delta\upsilon\nu\alpha$ - заем обеспеченный всем состоянием движимым и недвижимым.

28 Несмотря на то, что в отношении морского предприниматель- ства процент оставался в том положении, как было установлено Юсти-

ниановым правом - *foenus nauticum* = 12 %. Император Никифор I в начале IX в. предпринял меры к ограничению ростовщичества, он запретил всякое взимание процента по ссудам. Однако, понимая, что без ссуды невозможно вести морскую торговлю, для стимулирования морского предпринимательства он ввел правительственное кредитование навклиров, ведущих морскую торговлю. Навклиры обязаны были брать от казны определенную сумму денег для оборота и платить высокие /16,6 % / проценты, а также пошлину. Это мероприятие было встречено враждебно византийской знатью, которая занималась ростовщичеством. С другой стороны принудительное предпринимательство, которое должно было, по мысли Никифора I, укрепить морскую торговлю Византии, оказалось очень тяжелым для навклиров, так как в морской торговле не всегда выгодно было рисковать жизнью и состоянием. /Феофан, 437, 17, 488, II/.

29 После данного параграфа по рукописи, изданной Феррипи, включено предложение: "Нельзя навклирам участвовать в общих взносах", т.е. навклиру запрещалось вступать в товарищество по извлечению прибыли, этот запрет включен без подразделения на параграфы, и в других рукописях отсутствует, и поскольку этот запрет полностью противоречит смыслу остальных статей Морского Закона, нужно признать это предложение поздней вставкой. Возможно, монастырские навклиры позднего времени действительно не имели права участвовать в торговых мероприятиях монастыря и должны были только перевозить груз за определенную плату - поэтому писец, знакомый с правилами монастыря, от себя и прибавил это предложение.

30 Греческий текст, по-видимому, несколько испорчен и дословный перевод недостаточно ясен. Дословно - говорится о многих навикуляриях при одном корабле нагруженном на одну треть *τοῦ τρίσεϊτου* / по Эшбернеру на три четверти/. Неясно выражение *κατὰ μέρος καὶ κατὰ πλοῦν* : имеются различные попытки исправления текста. Перевод дан так, чтобы можно было представить сущность установлений - навикулярии должны строго придерживаться плана рейса, а если плавание назначается больше, чем на сезон, то кредиторы могут позвать за процентами доверенное лицо. На этом заканчивается первая часть Морского Закона. Вопрос о соотношении первой части ко второй и третьей не выяснен. Ясно, что первая часть во многом отличается от последующих. В первой части говорится

о долях членов артели, во второй и третьей части - о степени участия в прибылях. Некоторые части незначительно разнятся, но о некоторых, наоборот, можно сказать, что составитель второй и третьей части заимствовал из этих глав первой (§14-15) части. По Эшбернеру, первая часть составлена до 600 г. Вторая и третья части - примерно от 600 до 800 гг. Во всяком случае, во второй и третьей части море было уже не полностью под контролем византийцев - тогда как в первой части этого нельзя проследить. Время составления второй и третьей части отнесено к периоду, когда остров Крит находился уже во власти арабских пиратов, т.е. с первой четверти IX в., хотя и отражал порядки более раннего времени - т.е. VII и VIII вв.

Примечания к части 2-й.

Было обычно в византийской письменности перед книгой давать краткий обзор содержания глав. Эшбернер отмечает на стр. введении 69 противоречия между оглавлением и содержанием некоторых глав, но эти несогласованности столь незначительны, что, по-моему, на них не стоит обращать внимания - такие погрешности - неточности в изложении содержания глав в оглавлении могут произойти в любой книге даже в наше время. Можно считать, что Вторая часть была составлена одновременно с третьей, как обычное оглавление книги.

31. Так в издании Феррини по другим рукописям: "из-за пир ов".

32. А если виновник не будет обнаружен? Можно думать, что отвечать будет навклир на основании закона Вас. 52, I, 5: стоящий над кораблем отвечает за дела своих подчиненных, хотя бы он сам и не участвовал в проступке. В Василиках (53, I, 15) : по соглашениям матросов навклир не несет ответственности, но отвечает за их проступки. Он обязан предупреждать обман, небрежность или преступления своих подчиненных. (Вас. 53, I, 26:). За всех матросов несет ответственность навклир, являются ли они свободными или рабами, если проступок совершен на корабле. Но если вне корабля (совершен проступок), то навклир не привлекается к ответственности (По Диг. 4, 9, 7 пр.). Но за преступления, совершенные пассажирами навклир не несет ответственности (Вас. 53, I, 73. Диг. 47, 5, I, 6).

В более позднем морском праве наказание за воровство гораздо жестче : матрос , попавшийся в воровстве, теряет зарплату и все свои пожитки, может быть закован в оковы и сдан властям по приезде Консула де ле мер, 122/167.

Команда корабля обычно состояла из лиц, нанятых по долговременному найму. Величина заработной платы — *м.с.с.с.с.* — моряка была вполне определенной, так как по смыслу данной статьи матрос должен был получить заработную плату за все время нетрудоспособности от обидчика. Можно поражаться, что во всех главах, касающихся матросов — нигде нет никаких сведений о конфликтах по заработной плате. Между тем в прочих более поздних статутах по морскому делу, часто говорится о столкновениях по вопросам заработка матросов. В статутах острова Фара требуется, если моряки не получают во время заработной платы, то хозяин или капитан должен заплатить вдвойне. (Стат. Фары, У, IV, стр. 211) По Консулат де ла мер имеется специальная статья XCVI/138 об обязанностях нанимателя в первую очередь расплатиться с матросами. В случае, если средств не хватает, то следует продать корабль и расплатиться! Там же ст. 134/179 в случае увеличения продолжительности рейса матрос должен получить соответствующее увеличение заработной платы. Имеются и статьи о гарантии получения полной заработной платы матросами: в статье 148/193 говорится "матрос не может потерять свою плату ни в результате бегства, обмана или смерти капитана". В Иерусалимских ассизах /том первый издания Пердессю /, гл. 43 стр. 278, много о конфликтах между матросами и капитаном относительно заработной платы. Если матрос получит задаток в половину заработной платы за поездку, и не захочет ехать, то должен платить вдвойне, нанимателю.

Но если матрос получил задаток, а капитан не поехал, задаток остается у матроса. Если капитан отправился в другой, более длинный или трудный путь вместо обусловленного, матрос может не следовать в поездке. Тем не менее матросы волновались. В статутах Фары (У, 7) приводится угроза репрессиями со стороны корабельного руководства:

Если кто из матросов станет волноваться, должен платить штрафа 10 либр и писец корабля должен написать графу о возмутителе и принимавших участие в возмущении, — при чем; если писец не сообщит, то сам должен платить 10 либр — половину коммуне, половину хозяину корабля.

Отсутствие глав о трудовых конфликтах в Морском Законе можно объяснить существованием некоторой корпоративности внутри моряков. Подобно тому, как в ремесле и торговле существовали более тесные связи, также и моряки объединялись в своего рода артели, в которых капитан был тесно связан с матросами, по большей части принимавшими участие в прибылях или убытках плавания. В Далматинских статутах

капитан и команда называются *nauclerius cum societate sua* (Stat. Ragus. VII, 2, 52.). В дальнейшем под влиянием дифференциации внутри византийского общества артели соучастников исчезали и матрос делался в больших городах lumpеном, ищущим работу, а капитан — стал приближаться к положению дината — предпринимателя. Это вполне соответствовало общему развитию Византии в период генезиса феодализма.

34 В некоторых рукописях: "поленом или кирпичем". О драках матросов, пьянстве часто говорится в источниках — (Кукулес, 28).

35 В Василиках различается навклир и пистик: в данном случае навклир является доверенным лицом. Такой навклир в сущности — на — чинное лицо, получающее плату за проведенное поручение. В Дигестах (39, 4, 11, 2 = Вас. 53, 1, 69), положения которых включены в 53 книгу, помещенную непосредственно перед Морским Законом, приведена подобная статья, но в несколько ином виде: если хозяин корабля и моряки что-нибудь предпримут противозаконное, то корабль конфискуется. Но если моряки и доверенное лицо проступок совершат без ведома хозяина корабля, то корабль возвращается хозяину, а моряки осуждаются в четверократном размере, а товар конфискуется". Но в данном случае вопрос, очевидно, шел о "противозаконном", вероятно, в смысле транспортировки для продажи запретных товаров (дорогих тканей, оружия и вообще таких предметов, которые правительство не желало передавать в варварские страны).

36 О случае, когда сам капитан со своей командой был пиратом рассказывает житие Нифонта /Рудаков, стр. 163/.

37 Другая редакция статьи: "Если навклир будет советовать о купце относительно сбрасывания груза, и если купец не даст согласия /на сбрасывание/ и если корабль потерпит крушение, купец должен возместить /навклиру/ убыток. Если же не будут препятствовать /сбрасыванию груза/ ни купец, ни навклир, ни матросы и если причинится ущерб кораблю или произойдет кораблекрушение, спасенные часть корабля и груза должны пойти в общую раскладку". Нужно иметь в виду, что указанное в статье голосование о том, как надлежит поступить в случае опасности, должно было происходить не в момент бури или нападения на корабль, но предварительно при отплытии. Корабль в море представляется как сообщество лиц, поклявшихся

выполнять правила на евангелии /I, § 15/. Согласно XII, I, 29 - если нет предварительной договоренности о долях в прибылях и убытках, то в случае ущерба распределение убытков совершается поровну, независимо от стоимости или веса имущества.

"Если не обусловлены доли, как следует делить /убытки/, то доли считаются равными. Ведь имеется возможность договориться тому одна доля, тому две, тому три". Сбрасывание с корабля груза во время бури было обычным в течение ряда столетий в мореплавании. В Консулат де ла мер, § 54, 55, стр. 104-106, приводится речь, в которой должен обратиться капитан корабля в случае сбрасывания товаров: "Господа купцы! Мы очутимся в большой опасности, если не облегчим (корабль) и имеем большой риск потерять и свою жизнь и свои товары. Если вы, господа купцы, пожелаете облегчить корабль, мы сможем, с помощью бога, спасти свою жизнь и большую часть своих товаров.

Но если мы не сбросим товары, мы окажемся в опасности и погибнуть своим и всем своим товаром". Если большинство согласится, то начинается сбрасывание. Но если один или некоторые купцы уже начнут сбрасывание своих товаров, то капитан может сбрасывать уже не спрашивая, пока не исчезнет опасность. При этом писарь должен зарегистрировать соглашение или если невозможно писать, то матросы должны быть свидетелями. Если же к моменту опасности купца-собственника товара на корабле не окажется, то капитан может самостоятельно в присутствии всех бывших на корабле решить вопрос о сбрасывании. Соглашения на оброс требуют и разные средневековые морские правила: только в исключительных случаях /корабль идет на скалу/ допускается *jactus sine concordia* - (Статуты Пизы, 29; Перм, У, 25; Амальфи, I, 49). Сложным был вопрос о расценке сброшенных и оставшихся грузов. По римскому и византийскому праву, когда кораблю угрожает опасность и когда приступают к сбрасыванию вещей груза, погибшие вещи расцениваются по той цене, по которой куплены, а уцелевшие по той цене, по которой можно продать по прибытии (Диг. 14, 2, 2, 4; Вас. 53, 3, 3). Однако в первой части данной статьи говорится не о товарах, а о бытовых вещах - ручной клади пассажиров. Как их расценивать? Можно думать, что в данном случае имеется покупная цена. Расценка товаров, сбрасываемых в море, уточняется в дальнейшем. В Консулат де ла мер § 52, стр. 102: если сбрасывание произойдет до полпути до назначения, то расценка, по ценам места отбытия, если больше полпути пройдено, то по ценам места прибытия. Там же (§ 53, стр. 103 сл.). Ставится вопрос: при под-

счете стоимости спасенных вещей нужно ли вставлять сумму, полученную за провоз вещей. Если капитан берет плату и за потибише, то нужно считать, если берет плату только за спасенные, то не нужно, ведь капитан и без того страдает от потери платы за провоз сброшенных товаров.

38 Литра золота - 327,5 гр. В литре золота 72 номисми.

39. Понимание текста затруднено: между долей капитана и его помощников и долей, получаемой матросами слишком большая разница. Если считать грам-фоллу = $1/288$ литры, то отношение доли навклира и матроса 288:3, т.е. доля матроса в 96 раз меньше.

Эшбернер считал данный текст испорченным, не соответствующим положению о том, что доля матроса равнялась половине доли капитана. / §§ I-8/. Поэтому он предлагал внести исправление: под литрой понимать не золотой фунт, а серебряный, в то же время грамм считать золотым. Следовательно, доля капитана - при сбрасывании груза 60 миллиарисиев /т.е. литра серебра/, а доля матроса 3 грамма = 36 миллиарисиев/, если золотой грамм = 12 миллиарисиям/, т.е. доля матроса = половине доли капитана. Но это - искусственное построение. Речь в данном случае шла о выбрасывании груза. У простого матроса не могло быть особого груза, тогда как капитан мог иметь очень ценный груз. Соответствие с начальными положениями о долях совершенно неприменимы к случаю сбрасывания грузов: ведь там учитывался труд матросов, а в § 9-м - наличие имущества. Доля пассажира тоже не могла превышать 1 литры. Нужно считать, что для оценки имущества /кровать, ковры, одежда/ - это довольно высокая сумма. Ведь при уровне цен X-в. простой плащ стоил 3 миллиарисия, одежда в 10 номисм считалась изысканной роскошью, продажа подобных платьев иностранцам вообще запрещалась без особого разрешения эпарха.

Данная статья не дает ясного представления о способе раскладки ущерба после сбрасывания груза. Можно думать, что означенные суммы стоимости багажа пассажиров и команды являлись и максимально допустимыми при приеме на корабль. Если произойдет сбрасывание груза, то после приезда на место назначения сколько бы ни было у пассажира или члена команды имущества, максимальная выдача не должна была превышать указанной стоимости. Данная статья, разумеется, имеет в виду только потребительское имущество, но не товары, предназначенные к продаже: сбрасывание товара происходило на условиях иного по-

рядка, в соответствии со стоимостью груза или по долям взноса в товарищество.

40 Здесь тоже нужно иметь в виду, сколько имущества имелось при слуге или при рабе. При этом вполне понятно, что раб-слуга имел имущества при себе больше, чем раб, отправляемый на продажу. Имущество раба расценивается в три мины. По некоторым рукописям - в надании Геймбаха - не три мины, а три номисмы. Мы считаем, что чтение Геймбаха более правильно. В данном случае учитывались стоимость не самих слуг: если они свободные, то вообще учитывать их стоимость невозможно - учитывалась стоимость их имущества. У Е.Э.Липшиц, стр.119, наоборот, приводится расчет стоимости раба. Это не правильно. Ведь раб, хотя и был имуществом господина, но не подлежал сбрасыванию в море, учитывалось лишь те вещи, которые были при нем. Если считать "три мины", то получается довольно высокая сумма. По книге Эпарха мина равняется трем литрам. Считая литр серебра - 5 номисм, доля слуги или прислуживающего раба равна 45 номисм, а продажного раба - 30 номисм. Это невероятно высокая сумма. Впрочем, стоимость мины недостаточно ясна.

В отношении термина: "Не предназначенных для продажи"... Кто это могли бы быть? по всей вероятности это свободные мистии, напитки для услуги при проезде; но как же можно расценивать эти личности? Ведь свободный человек по римскому и византийскому праву не расценивался. Это тоже приводит к мысли, что в данном случае вовсе не говорится о расценке, стоимости раба... Что в данном месте речь идет о том же, что и о навклире, моряках и пассажирах - т.е. о сбрасывании в море поклажи. Раб имел на корабле определенное место, за провоз раба платилось навклиру, и безусловно и раб мог иметь небольшую поклажу. Можно думать даже, что эта поклажа должна быть довольно большой у слуг и рабов из челяди - ведь им могли поручать нести разные вещи господ. Таким образом нет ничего удивительного, что поклажа раба-слуги расценивалась примерно 12-15 номисм, а поклажа раба, которого вели на продажу - 10-12 номисм. Принимая во внимание эти предположения, статья делается более понятной.

41 Кердокойнония, хреокойнония - товарищество, заключенное на использование ооранных средств для ведения какого-нибудь предприятия, дающего доход, с тем, чтобы как доход, так и убытки покрывались пропорционально внесенным суммам денег или товаров. Участие в убытках покрывается только за счет тех сумм, которые были внесены участ-

никами товарищества. Если кердокойнония имела в виду морскую торговлю, то в случае крушения, гибели части товаров, или грабежа со стороны пиратов убытки шли только за счет внесенных сумм. При кердокойнонии одни только вкладывали свои деньги, другие вели предприятие, при этом доли должны были четко указаны в соглашении. Если же ведущие предприятие терпели убыток, то убыток распределялся по соглашению пропорционально обусловленным долям в прибылях и убытках. Если же ведущие предприятия нарушали соглашение / в отношении сроков и характере извлечения дохода, то ведущий предприятие отвечал не только своей долей, но и всем состоянием.

Хреокойнония, как представляется в Морском Законе /часть III, § § 9,17/ и в Эклоге X,5 является исходным опытом, который использовался впоследствии Западом, итальянской торговлей для организации сообществ предпринимателей в морской торговле по принципу коллеганции или комменды /Лопец, 80 /.

Вопрос о связи византийской хреокойнония с венецианской коллеганцией давно трактовался в византинистике. Первый документ, характеризующий венецианскую коллеганцию относится к 1073 г., по которому кредитор давал две части, отправляющийся в море - одну часть, а прибыль делилась поровну.

Астутти (G.Astuti. Origine e svolgimento storica delle comen-
da fino sec. XIII., Turin, 1933) считал, что венецианская коллеганция прямо восходит к византийскому Морскому Закону § 19. Напротив Конданари-Михлер (S.Kondanari-Michler. Zur frühvenetianischen Collegantia. Münchener Beiträge zur Papyrusforschung und antiken Rechtsgeschichte, N. 25, 1937) старался доказать, что ничего общего с византийским Морским Законом коллеганция не имеет, что в основе коллеганции-германское право (из соглашений об арауде, и особенно положений закона Ротари и других германских правовых документов). Однако Конданари-Михлер не встретил сочувствия даже среди германских историков. Дельгер в своей рецензии отметил, что Конданари неправильно понял хреокойнонию как только Erfolgsgemeinschaft, тогда как, по мнению Дельгера, венецианская коллеганция была Vermögensgemeinschaft § 17. Морского Закона свидетельствует, что это было соглашение на совместное ведение торгового предприятия /Параспора, 321-322/. Дельгер справедливо замечает, почему нельзя считать коллеганцию исходящим от Морского Закона правом? Ведь Венеция во время действия Морского Закона на -

ходила под власть Византии? Ещё энергичнее доказывает преемственность коллегации от хреоконии Р.Лопец, 81, причем приводит как полную византийскую параллель текст из жития св.Спиридона Триминунтского, где говорится, как один капитан навклир просил денежную сумму в долг, чтобы мог вложить эти деньги в "морское предприятие", "чтобы мог этим поддержать свою семью".

42 В "Консулат де ла мер" § 20, стр.73 говорится: "Никто не может быть ответственным, если убыток произойдет по воле божьей, моря, ветра или государя..."

Морской Закон § II интересно сравнить с далматинским и стату-тами о морской торговле. В византийском Морском Законе ответственность за ущерб, нанесенный купцу из-за неоправности корабля, лежит на самом купце, который должен сам исследовать, достаточно ли пригоден данный корабль для морского плавания. В Далматинском уставе Фары, наоборот, ответственность за ущерб, причиненный купцу из-за не налаженности корабля и его оснащения, лежит всецело на хозяине корабля или его ставленнике. Интересы купечества явно преобладают над интересами хозяина судна.

Слово *ἐνθάκη* означает имущество, богатство, средства, вклад в предприятие, особенно при сделках в торговле и ссудах / встречается в §§ 8,39, 40 и главах II,21,32 /. В Морском Законе этот термин означает общую стоимость имущества, которое передано для перевозки, фактически - груз корабля, однако расцененный по долям вкладчиков или пассажиров. Слово *ἐνθάκη*, обозначающее вклад в предприятие, перешло в итальянские документы на латинском языке *entica*, *hentica* и в далматинских документах *enti-*
dum, *entega*. Р.Лопец, 82 пр.30. В дубровникском статуте 1272 г *энтега* - общая стоимость имущества в товарах, деньгах, принадлежащих товариществу или предпринимателю. *Энтега* понималась и как объединение тех лиц, которые непосредственно вели торговлю, оперируя суммой *энтеги* как оборотным капиталом (Э.И.Чудиновских. Торговля далматинских городов (по материалам Трогира, Дубровника, Котура. Львов, 1968, автореферат).

43 *Πιστικός* здесь употребляется не в смысле термина, обозначающего особо доверенное лицо, но вообще честного человека. Специальный термин *πιστικός* - агент, доверенное лицо к данному тексту не подходит. Наоборот, в МЗ,III,8 термин *πιστικός* соответствует понятию доверенного лица, которому поручается ведение предприятия / в данном случае доверялся корабль/.

44 Статья повторяет § I4 первой части .

45 у Геймбаха стоит ῥή , т.е. или же.

46 Перевод данной статьи затруднителен. Слово ῥήναι залог, но в рукописях стоит также ῥήναι - то, что находится на земле. Геймбах принял транскрипцию ῥήναι - залог. По Эшбернеру перевод иной : навклиры и купцы , все, которые получают соуду на корабле, не должны принуждаться закладывать фрахт и погруженные товары, пока не исчезнет опасность кораблекрушения и не будут в безопасности корабль и груз. Из заложенного таким образом имущества нужно расплачиваться с морскими процентами. Текст этой статьи не ясен. Нельзя быть уверенным в приложенном переводе. Эшбернер сознается, что он не в состоянии разрешить трудности в переводе /стр.96/. Я не согласен с переводом статьи у Геймбаха и Эшбернера. По-моему, речь идет о первых попытках создать нечто в виде страхования имущества... Мой перевод имеет в виду то обстоятельство, что если заем дается под залог корабля и груза под высокие проценты, то разве это не особого рода страхование имущества? Данная статья запрещала такие попытки страхования, которые вошли впоследствии в практику морской торговли на Западе, в Италии, а именно, *cautio nautica*, купец, отправляя груз, получал заем примерно в стоимость груза. Если груз спасен - то навклир, используя заем, дает кредитору высокие проценты. Если он не может уплатить, то корабль и груз будут вручены как залог. Но если корабль потерпел крушение? То навклир не в убытке - он получил заем, а выданная в ссуду сумма фактически превращается в страховую премию. Это самый примитивный вид коммерческого страхования, в котором законодательство видело какое-то не осознанное жульничество.

47 Речь идет о хреоконии. Таков перевод применительно к пониманию слова ῥήναι как имущество, находящееся на земле вне тех средств, на которое было заключено товарищество.

48 Но есть и другой перевод, который слово ῥήναι понимает как поручительство . Для данной статьи это подходит больше, т.е. если должник не придет в срок, то обязаны платить поручители, если же они не в состоянии, то их имущество следует заложить и они должны выплачивать морские проценты...

49 В данном переводе тоже имеются трудности : 1/ почему сразу должны платить поручители, разве у должника не было собственного имущества на земле? 2/ одно и то же слово *ἐγγυατα* по-разному понимается в данном переводе. Предпочтителен перевод Эмбернера.

50. Три свидетеля - по Эклоге ХУ, I, однако там говорится о письменном соглашении. Возможно, что речь идет о том добавочном грузе, который навклир хотел погрузить во время стоянки в плавание, где нельзя было оформить письменно новое соглашение.

51 Это вполне логично: ведь согласно Вас.ХУ, I, 36 отправить корабль в плавание после того, как пройдет удобный для мореходства сезон, является проступком, который влечет судебное преследование виновному в *ἀρελεῖα* (преступное безрассудство).

50a Статья касается пребывания корабля в портовых городах во время стоянок. Моряки обычно предавались во время стоянок пьянству - (Исидор Пелусиот. Патр.Гр.78,357, писма Кидониса). Статья говорит о коллективной ответственности команды корабля за сохранность корабля.

В уставах Далматинских городов подробнее указано об обязанностях наемных матросов. Помимо службы на корабле матросы должны были выполнять и обязанности грузчиков, носильщиков, хотя специально для тех работ нанимались и "наемные слуги", не являвшиеся матросами. Что касается вещей капитана или судовладельца - то матросы должны были погрузить и разгрузить их. (*Trogirski Spomenici. Ured M. Barada, Zagreb, 1948, d.I, sv.I s. 392* . (Э.Чудиновских. Торговое население Далматинских городов, Античная древность и средние века, в III. Свердловск, 1965, стр.94. Матросы не обязаны выгружать товары - если не было особой с ними договоренности. Но если в пустынном месте выгрузка, где нет наемной силы, матросы должны выгружать - правда, за плату.

52 В кодексе Юстиниана XI,5,2 приводится требование отдавать навикулярия под суд с целью выяснить причину крушения. Это связано было с повинностями навикуляриев, которые провозили казенный груз. Это соответствует современному требованию судебного разбора обстоятельств катастрофы. Но в Морском Законе это требование проводилось только в случае конфликтов возникших на базе взаимных претензий капитана, моряков, пассажиров и купцов. В Морском Законе не гово -

рится о казенных грузах, в отношении которых соблюдалось действо-
ющее право... Об ответственности капитана и моряков в Синописис Ми-
нор § 17 и у Арменопула, 2, II.

52-а Как пример обратного можно привести из жития Григория
Декеподита: купцы требовали отправления из гавани Эфеса в Грецию,
капитаны же боялись нападения пиратов. Тем не менее рейс прошел
благополучно. (F. Dvornik. La vie de Saint Grégoire le Decapo-
lite. Paris, 1926, ch. 9.

53 Здесь говорится о весьма тесном сообществе капитана, моря-
ков и купцов по извлечению дохода от морской торговли. Тут противо-
поставляется стоимость корабля и энтеле, причем обе суммы соединя-
ются при распределении убытков (ср. Эшбернер, введение, стр. 259).

54 В издании Феррини трактуются положение иначе: если пассажи-
ры объявят навалуру ... Случай, когда весь экипаж и груз спасены,
но корабль погиб, рассказывается в житии Евстратия /изд. Пап-Керамев-
сом в Аналектах СПб., 1897, IV, 367-400, § 36 /.

55 О случае, когда весь экипаж и груз спасены, но корабль
погиб, рассказывается в житии Евстратия /изд. Пап-Керамевсом в Ана-
лектах, СПб., 1897, IV, 367-400, § 36/.

56 Статья обязывает моряков проявлять особую заботу о сохран-
ности груза. Работа моряков по наблюдению за грузом была очень слож-
ной и поэтому в случае бури конец должен был вознаградить матросов
по Эшбернеру - шесть сотых из оставшегося целым зерна. Ещё тщатель-
нее требуется забота в последующих статусах. По Кансулат де ла мер
§ 22, стр. 75, если крысами съеден товар и капитан не имел кошки,
то он отвечает за ущерб.

57 В отношении кражи матросами имущества купца приведены пол-
ностью нормы Юстинианова права по *actio furti* (Диг. 47, 9).
Кроме того, в целях поддержания дисциплины введено добавочное нака-
зание - лишение доли в распределении дохода - (конечно, если матрос
является соучастником в предприятии).

58 У неизвестного автора Синописиса Минор имеется положение, что
если кто, рискуя жизнью, спас вещь, брошенную в море, то делается её
господином (По Арменопулу II, II, 19) - это серьезное отступление от

права. По римскому праву выброшенная с корабля вещь при спасении от бури остается собственностью хозяина и тот, кто её возьмет, тот является вором (Диг. I4,2,2,8; 4I,I,9,8).

В Василиках, в той же книге, где помещен был Морской Закон, говорится: "... Если же кто захватит вещь, которая выброшена из корабля во время бури, тот тоже совершает кражу, безразлично на море или на берегу /53,3,39). Эта статья противоречит утверждению о существовании в Византии так называемого "Берегового права". Спасение имущества потерпевших кораблекрушение предусмотрено всеми законодательными документами. Грабеж при кораблекрушении рассматривался как преступление. Византийист М.М.Фрейдмансберг в статье К истории классовой борьбы в Византии в XII в. (Уч.Зап.Великолуцкого пединст.1954,стр.44) считает, что в Византии существовало "береговое право"землевладельцев на груз,вынесенный морем на берег. К нему присоединился А.П.Каждан. (Деревня и город,стр.287). Но это "береговое право" никогда "правом" не было. Это был грабеж в условиях слабости центральной власти, когда правительство не могло наказать грабителей. Следует отметить, что Никита Хониата не называет это "правом" - δικαίον , а ἕως ἀλεκτότων /р.423/ , любой грабеж можно было бы в таком смысле назвать "правом". Если говорится, что Андроник Комнин отменил "береговое право", то нужно понимать это как принятие Андроником мер по прекращению разбоя, который препятствовал морской торговле.

Так как крушение кораблей происходило часто, то вопрос о судьбе выброшенных на берег или вблизи берега вещей сделался очень важным для развития морской торговли. Помимо норм Морского Закона у Арменопула имеется упрощенное положение - (Π,ΥΙ,Ι).

"Если золото, серебро или нечто другое кто-либо спасет с глубины от восьми сажен, пусть тот получит вследствие опасности глубины половину спасенного, а если на суше или на море с глубины до одного фута - то одну десятую".

Очень подробно разбирается о находке вещей в море и на берегу в Каталанском праве § 207-252. По статуту Зары (IY,45,Эбернер, ССЛХ) если кто спасет выброшенную с корабля вещь, то спаситель получает 1/3 стоимости вещи, если она находилась на поверхности воды, а если вещь была в воде , то половину по Иерусалимским ассизам отчасти соблюдается "береговое право"собственника земли: треть получает спасший вещь в море, но если вещь выброшена на сушу, то она принадле-

жит прежнему собственнику, за исключением того, что достается по законам королевства сеньору местности (Ассизы, гл.46).

59 В издании Геймбаха прибавлено:

"Из кодекса /Юстиниана/ титула 2-го книги II-й :/48 / Кто что либо похитит из кораблекрушения, должен вернуть в четырехкратном размере /закон 400 года/. Из титула 5 той же книги .

/49/ Кто, везя казенный груз, присоединит частные товары и принуждает к этому навклира, и извлекает выгоду путем злостного обмана, будет наказан не только тем, что несет ответственность за кораблекрушение, но, будет подвергнут особо суровому наказанию. /Закон 395 года/. И из 5-го титула 42 книги Дигест / неверно, нужно : Диг.47,9,4,2 /.

/50/ Если кто воспользуется несчастьем потерпевших кораблекрушение и ограбит их, или будет извлекать выгоду путем злостного обмана, должен возместить потерпевшему в четырехкратном размере.

/51/ Если кто с применением насилия жестоко ограбит потерпевшего кораблекрушение после отремонтирования корабля, то если это сделает свободный, его следует осудить на изгнание на 43 года, если это бедняк - то отправить на общественные работы на этот срок. Если же раб - то подобным же образом следует отправить на самые тяжелые работы в пользу казны.