

КОДЕКС ОЛЕРОНА

Королевский флот Англии в течение многих лет руководствовались только одним законом, в основу которого был положен кодекс Олерона (*Code of Oleron*).

По мере продвижения морской торговли из Средиземноморья на север и запад, средиземноморские сборники приговоров и морских обычаев, Дощечки Амальфи и *Libre del Consolat de mar* Барселоны, получали распространение в этом направлении. В свою очередь здесь появились Законы Висбю, Законы ганзейских городов и Законы Олерона – "три якоря, на которых покоится современная структура адмиралтейства".

Свитки Олерона явились первым кодексом морского права, составленным за пределами Средиземного моря (на о-ве в Бискайском заливе). Они стали ядром морского законодательства Англии, Франции, Шотландии, Фландрии, Пруссии и Кастилии; Законы Висбю были во многом копией Свитков Олерона. По сей день на Законы Олерона ссылаются в судах США.

Эта, вероятно, самая интересная часть Раздела С Черной книги адмиралтейства (Англия) состоит из 34 статей, помещенных сразу за статьей №39. Вопрос о том, имели ли они особое название в составе Черной книги адмиралтейства, остается открытым.

В Адмиралтейской рукописи, хранящейся в Уайтхолле, к ним прикреплено название "Законы Олерона", и не может быть никаких сомнений в идентичности первых 24 из этих статей с наиболее старой версией Свитков Приговоров Олерона.

Следующие 10 статей, тем не менее, имеющие форму указов, но описанные как приговоры, характерны только для Английского Адмиралтейства и отсутствуют в остальных собраниях Законов Олерона. Заслуживает краткого рассмотрения вопрос: может ли быть их присутствие в Разделе С объяснено Меморандумом Свитка, озаглавленным "*Fasciculus de Superioritate Maris*".

Этот Меморандум, датированный 12 годом Эдуарда III, указывает на то, что юстициарии короля вынуждены были консультироваться относительно верного исправления и продолжения форм судопроизводства, установленных дедом короля и его советом, в целях утверждения древнего превосходства Короны над морями Англии, и правах должности адмирала в этой связи, с целью исправления, пояснения, провозглашения и поддержания законов и статуты, изданных королями Англии, его предками, для того чтобы утвердить мир и правосудие между людьми всех наций, проходящих по морям Англии, и наказать правонарушителей, и возместить убытки пострадавшим, "которые законы и статуты, - продолжает Меморандум, - были лордом Ричардом, некогда королем Англии, по возвращении из Святой земли, исправлены, пояснены и провозглашены, и были опубликованы на острове Олерон, и были названы на французском языке (*Gallica lingua*) *la ley Olyroun*".

Многие споры вызвала среди авторов точная конструкция заключительной части этого Меморандума, поскольку несомненно, что король Ричард I не посещал остров Олерон, возвращаясь из Святой земли. Видимо, текст был несколько профильтрован защитниками превосходства Английской Короны над т.н. Морем Англии, и что истинные сведения, извлекаемые из слов Меморандума состоят не в том, что Приговоры Олерона были опубликованы королем Ричардом I на о. Олерон, на пути из Святой земли, но в том, что король Ричард I, возвращаясь в Англию, санкционировал те Приговоры, которые были

ранее опубликованы на Олероне, как правила, подходящие для соблюдения адмиралами его флота для наказания преступников и возмещения убытков, причинившихся в море.

Важный факт, говорящий в пользу отнесения Законов Олерона к времени Ричарда I. Остров Олерон предоставил важный контингент великой флотилии, отосланный во второй год правления этого короля в Святую Землю, и среди пяти командующих этим флотом был Вильям де Форс с Олерона, которого король утвердил одним из юстициариев своего флота.

При составлении своего кодекса Олерон (как сейчас считают) взял за основу морской закон республики Родос. Этот закон в то время использовали большинство средиземноморских государств, лишь немного видоизменив его для своих конкретных условий.

После возвращения из Святой земли Ричард Львиное Сердце официально утвердил с некоторыми дополнениями кодекс Олерона и в Англии. Части этого кодекса в пятнадцатом столетии были включены в состав так называемой "Черной книги" Адмиралтейства (*Black book of the Admiralty*). Она была утеряна в конце восемнадцатого столетия, но к счастью в 1874 году была случайно обнаружена в одном из старых адмиралтейских сундуков.

"Черная книга" была частично записана на французском языке, который тогда был официальным языком судопроизводства в Англии. Ее размеры были примерно такие, как у обыкновенной современной книги: высота 24 см, ширина 16 см, толщина 5 см.

Начальная часть этого документа датируется временем правления Эдуарда III. Последующие дополнения сделаны во времена королей Генриха IV, Генриха V, Генриха VI.

Предположение о том, что Законы Олерона использовались в Англии до Доклада королевских судей от 12-го года Эдварда III, обосновано уже самим текстом. Предположение поддерживается фактом существования в Архивах Лондонского Сити двух манускриптов – копий Законов Олерона, написанных шрифтом, предшествующим эпохе Эдварда II. *Liber Memorandum*, например, Корпорации Лондона, сохранившаяся в Зале Записей Палаты Гильдий, содержит разнообразные старинные ордонансы и хартии, ни одна из которых не моложе 15-го года Эдварда II. И среди них, непосредственно предшествуемая некоторыми хартиями Вильгельма Завоевателя, записанными на саксонском и латыни, копированными, как указано, в 1314 году, находится копия Законов Олерона, озаглавленная "*La Chartre D'Oleron des juggmentz de la mièr*".

И второй список, который сохранился в тех же архивах, и обычно именуется как Книга Хорна, но которые содержит и другие документы помимо тех, которые собственно и составляют *Liber Horn*, скопированную в 1311 году – содержит копию той же Олеронской Хартии, записанную почерком очень похожим на почерк рукописи, подшитой в том же томе, и носящей дату 1321 г., правда, записанную другими чернилами и несколько более размашисто. Этот список Олеронской Хартии может быть отчетливо отнесен к периоду 1321-1328 года. Эндрю Хорн, следует отметить, под чьим присмотром подбиралось содержание обоих этих томов, занимал важную должность главы Городской Торговой палаты в правление Эдуарда II, и умер на втором году правления Эдуарда III. Он был одним из самых образованных юристов своего времени. Эндрю Хорн с Бридж Стрит, член Компании торговцев рыбой, был автором Зеркала Правосудия, по мнению Плуодена, содержавшего закон, предшествовавший Нормандскому завоеванию. Он умер 18 октября 1328 года и запись его душеприказчиков об этом датирована "Понедельником, кануном Благовещенья, в третий год правления короля Эдуарда, после Завоевания Третьего". Это записано в Книге Писем E, тетрадь № 172 Корпорации Лондона.

Тот факт, что Законы Олерона были введены в оба эти тома, доказывает, что знание данных Законов считалось важным для Магистрата Корпорации, и что они имели силу в городских судах, руководствовавшихся Купеческим и Морским законами.

Копия этих Законов, идентичная *Liber Memorandum*, сохранилась среди рукописей Роулинсона, в Бодлейанской библиотеке Оксфорда, в томе, который также содержит копии Хартий и Памятников Корпорации Лондона. Идентификация этих манускриптов с манускриптами *Liber Memorandum* не слишком сложна, поскольку определенные ошибки в тексте *Liber Memorandum* повторяются в Роулинсоновском списке без исправлений, сделанных в книге Хорна более поздним почерком. Четвертая рукопись также сохранилась в Библиотеке Колледжа Тела Христова в Кембридже. Исходя из характера почерка и материала, его несущего, она относится ко времени Эдуарда II.

Принн предположил, что Ордонанс короля Иоанна, упомянутый в 25 статье Раздела С Черной книги, предполагает применение Законов Олерона в Англии во время правления упомянутого короля. Действительно не может быть сомнений, что Ордонанс короля Джона предполагает существование законного разрешения в это время капитану корабля продать часть груза, чтобы покрыть необходимые расходы на корабль, и что таковое разрешение сохранилось бы за капитаном, если бы Законы Олерона были приняты в Англии перед Ордонансом в этом вопросе. Но возможно, что право капитана корабля в таких обстоятельствах основаны на Обычае моря, по отношению к которому Законы Олерона — лишь кодификация, и что капитан не нуждается в гарантировании никаким действительным законом его права на продажу части товара ради продолжения плавания. То, что Свитки Олерона были приняты как Закон в морских судах Англии после 12 года правления Эдуарда III ясно из текста приговоров, выносившихся мэром и бейлифами Бристоля, и удостоверенных ими у лорда-канцлера. В одном из этих приговоров на Закон и Обычай Олерона ссылаются для обоснования обязательства капитана корабля защищать груз от покушений команды, и приговор был дан в соответствии с этим Законом в пользу истца.

Замечено, что из 34 статей в части С Черной книги, предшествующих Ордонансу короля Джона, изданному в Гастингсе на втором году его правления, первые 24 несомненно должны расцениваться как идентичные самой ранней версии Свитков Приговоров Олерона. Что касается происхождения этих приговоров, среди авторов существуют разногласия. По нашему мнению, ошибочные утверждения изшли из уст Селдена и его последователей, дословно интерпретировавших Меморандум в *Fasciculus de Superioritate Maris*. Нельзя совершенно игнорировать, что Меморандум воплощал традицию правления Эдуарда III, согласно которой Законы Олерона получили что-то вроде формального признания в Англии еще во времена короля Ричарда I, при его возвращении из Святой Земли. Но нет необходимости доказывать предположение, что Ордонансы были сделаны самим Ричардом I на Олероне по дороге домой из Святой земли, поскольку это утверждение не согласовывается с твердо установленными фактами, и не соответствует очевидному характеру самих Свитков, которые свидетельствуют скорее о том, что они больше приговоры, чем ордонансы. Скорее эти приговоры были результатом некоторых привилегий, данных герцогами Гиени общине Олерона, еще до того, как остров перешел во владения Британской короны посредством брака Элеоноры, дочери и наследницы Гийома, герцога гиенского, и Генриха II Английского, среди коих привилегий было, что прудоммы общины исполняют судебную власть в морских вопросах и разбирают их в суде мэра, согласно обычаям моря, и купеческим, и морским обычаям. Существуют ясные сведения, что таковое правосудие претворялось в жизнь общиной Олерона в XIV в.

Имеется в виду рукопись №227, хранящаяся в Бодлейанской библиотеке Оксфорда, содержащая ряд правил, некоторые из которых касаются морских проблем, собранных прудоммами олеронской общины, ответственных за исполнение "добрых обычаев, и добрых прав, и добрых приговоров своих предков". Сама рукопись написана рукой Гийома Гишо, клерка общины Олерона, и датирована 1344 годом. В каталоге она обозначена как "Собрание Дел и Правил, по-видимому, составленное общиной Олерона".

Следует пояснить тезис об идентичности первых 24 статей Законов Олерона Черной Книги древнейшей версии Свитков Олерона.

По этому поводу можно кратко отметить, что ранние манускрипты Свитков Олерона делятся на два класса, которые, удобства ради, назовем гасконским и нормандским или бретонским, между коими наблюдается заметное различие в прочтении некоторых статей. Гасконский класс назван так, поскольку в двух манускриптах этого класса присутствует легкая примесь гасконских слов во французском тексте. Английские тексты ближе к гасконским, чем к нормандским и бретонским манускриптам, и, кроме того, в некоторых моментах они совпадают с Приговорами Дамме, наиболее ранним корпусом морских законов, составленным для торговцев и моряков Фландрии. В частности они использовались торговцами Дамме и Брюгге в XIV веке. Они состоят из 24 статей на старо-фламандском языке, связанных с 24 статьями Законов Олерона Черной книги.

Во Франции эти законы впервые упомянуты в ордонансе Карла V, разрешающем кастильцам торговать в портах Лёра и Гарфлёра в Нормандии. Их дела должны были судиться "по обычаям Лерона".

Все ранние манускрипты этих Свитков разнятся не столько количеством статей, сколько их содержанием от версии, принятой в Европе в XVII веке, благодаря авторитету французского юриста Этьена Клейрака, после публикации его работы, посвященной обычаям и правам Моря: "*Les Us et Coustumes de la Mer*" (Бордо, 1641 г.). Собранные им материалы по морскому праву легли в основу ордонансов 1673 и 1681 гг. о торговле и о флоте.

Все ранние манускрипты, происходя из одного источника, но разными путями, могут быть поделены на два класса, между которыми существуют некоторые различия в прочтении статей и в их количестве. Так, гасконские манускрипты (и английские) содержат только 24 статьи, в то время как нормандские и бретонские имеют две дополнительные статьи. Клейрак собрал же не меньше 47 статей, и добавил к ним хорошо известный пункт об удостоверении под печатью о-ва Олерон, с датой 1266, взятый в основном из "*Le Grant Routier*" Пьера Гарсии 1483 года, что является явным анахронизмом.

Уже было отмечено, что манускрипты Законов Олерона, хранящиеся в архивах Палаты гильдий Лондонского Сити написаны почерком времен Эдуарда II, и что их текст идентичен тексту Черной книги. Несложно предположить, что составитель Черной книги держал перед собой манускрипт на французском языке, написанный раньше 12 года Эдуарда III, с которого он и переписал эти Законы. Далее, есть идентичность между английскими манускриптами и кастильской версией Законов Олерона, напечатанной Антонио де Капмани и де Монтпалау, секретарем королевской академии истории Испании (кон. XVIII в.) в дополнении к его "*Codigo de las Costumbres Maritimas de Barcelona*" (с. 36). Версия же Капмани очевидно взята из манускрипта, бывшего в Королевской библиотеке Эскуриала и датированного 13 августа 1436 года.

Если верить переписчику этого манускрипта, Свитки Олерона были приняты в Кастилии Альфонсо X в XIII столетии, как корпус позитивных законов для уложения споров по морским делам, и что судьи могли обращаться к этим законам. В конце концов, Законы пятой Партиды по морским делам были очерчены в соответствии со Свитками.

Точная дата завершения компиляции Кастильского Закона, известного как Сието Партидас, - тема диспутов. Идея компиляции корпуса писаных законов для королевства Кастилии происходит от короля Фердинанда, отца Альфонса X, но сын, названный Мудрым с учетом предприятия еще более благородного и завершеного, а именно - намеченной им компиляции всех существующих Законов королевства, и предоставлении его последователям необходимых материалов для составления Национального Кодекса. Для уверенности в том, что Партидас, начатые в 1256 году, были закончены в 1266 году, есть веские основания. Эта дата гармонизирует с датой пункта о подлинности,

приложенного к ранней нормандской и бретонской версии Свитков. Уже отмечалось, что самый ранний французский ордонанс, упоминающий Законы Олерона – Ордонанс Карла V, 1364 года, обращенный к кастильцам.

Год, в который были завершены Партидас, стал важной точкой в английской истории, поскольку можно сказать, что в этом году закончилась Война баронов осадой повстанцев в Кенилворте. Соглашение о всеобщем примирении в королевстве (Кенилвортский диктум) было подписано 1 ноября 1266 г. на 51-м году правления Генриха III.

В следующем году принц Эдуард готовился присоединиться к крестоносцам, однако он не покидал Англию до мая 1269 г. В течение своего отсутствия, продолжавшегося более четырех лет, он посетил Гиень, будучи уже на дороге домой и будучи провозглашенным преемником трона отца 26 ноября 1272 г. 2 августа 1274 г. Эдуард высадился в Дувре. Его коронация произошла 19 августа в Вестминстере. Не сложно предположить, что Ордонанс короля Эдуарда I, записанный в 20 статье части С Черной книги, как изданный в Гастингсе, и который по словам Роутона был издан на втором году правления короля, отмечен верно, поскольку второй год правления того короля не ограничивался 20 ноября 1274 г. У нас нет сведений об еще каких-то законах моря, формально получивших действительность при Эдуарде, кроме записи от 12 года Эдварда III, из которой обоснованно выводится, что Законы Олерона использовались в Морских судах в правление его деда. Но не была ли это традиция, шедшая от Ричарда I – вопрос гораздо более сложный. Следует еще добавить, что Суды Моря признавались в Иерусалимских Ассизах следующими законам, отличным от тех, что выполнялись на суше. Иерусалимские Ассизы датируются временем Годфрида Буийонского, современника Генриха I Английского.

Почти все крестоносцы, участники взятия Иерусалима 15 июля 1099 г. и организаторы Иерусалимского королевства, были французами. Это обстоятельство может объяснить схожесть многих постановлений Иерусалимских Ассиз и современных им законов и обычаев Франции.

ЧЕРНАЯ КНИГА АДМИРАЛТЕЙСТВА

перевод О.М. Лугового, 2004 г.

При переводе использован текст Законов Олерона и комментарии Траверса Твисса, опубликованные в издании: Twiss T. *The Black Book of the Admiralty*. Vol. I. – L.: Longman&Co., 1871. (reprinted in 1998 by the Lawbook Exchange).

Т. Твисс использовал следующие тексты для сопоставления при комментировании Законов Олерона:

1. Бодлеянский манускрипт (Bodley MS., 462 – в Бодлеянской библиотеке, Оксфорд). Рукопись начала XIV века, содержит 22 статьи.
2. Роулинсона манускрипт (Rawlinson MS., B.356 – в Бодлеянской библиотеке, Оксфорд). Эта рукопись XIV века содержит 24 статьи, и является копией текста Законов Олерона, помещенного в Liber Memorandum в архивах Палаты Гильдий Лондона.
3. Веспасианов манускрипт (Vespasian MS., B. XXII – в коллекции сэра Роберта Коттона, Британский музей). Тетрадь XV века (закончена до 1422 г.).
4. Селдена манускрипт (Selden Arch. B. 27, №3341 – в Бодлеянской библиотеке, Оксфорд). Тетрадь XV века.
5. De Carmany i de Montpalau A.. *Codigo de las Costumbres Maritimas de Barselona*. Appendix. C. 36 (кастильская версия Законов Олерона)
6. Cleirak E. *Les Us et Coustumes de la Mer*. – Bourdeaux, 1641

7. De Vonnissen van den Water-Rechte ten Damme in Vlaenderen (Приговоры Дамме) – 24 статьи морского законодательства на фламандском языке, соответствующие 24 статьям Законов Олерона. Использовались в XIV веке купцами Дамме и Брюгге.

8. Garcie P. Le Grant Routier. – 1483 (46 статей)

9. Гасконская версия – манускрипт Британского музея (MSS. Add. №10,146)

10. Олеронская версия – манускрипт № CCXXVII коллекции Douce Бодлеянской библиотеки. Запись постановлений прудоммов Общины Олерона, записанная в 1344 г. клерком Гийомом Гишо.

Приговоры моря [1]

1. Во-первых, если один человек назначен капитаном судна, и судно принадлежит многим партнерам, и отправляется из своей страны и прибывает в Лондон [2] или в другое место, и зафрахтовано для плавания в иноземную страну, капитан не может продать судно, не имея прокурации или лицензии владельцев. Но если он нуждается в деньгах [3] для корабельных расходов, он может продать что-либо из груза (takelyng) [4], буде на то согласие матросов [5] судна. Таков приговор.

2. Судно стоит в гавани и ожидает фрахта [6] и времени отправки, капитан должен собрать совет своих спутников (фр. – компаньонов) и сказать: "Товарищи, как вам нравится эта погода?" Некоторые скажут, что она не хороша, пусть минует [7]. Другие скажут, погода хороша и годится. Капитан должен согласиться с большинством, либо в противном случае, если судно погибнет, он обязан возместить стоимость, как она оценена [8], если будет чем. Таков приговор.

3. Если судно потерпит крушение где бы то ни было, матросы обязаны спасти большую часть товаров корабля, и в таком случае капитан обязан выдать им их плату, чтобы они могли сойти на берег, если они спасли достаточно для того, чтобы он мог это сделать. И капитан может доверить спасенные товары под клятву какому-либо честному человеку. И если он не может им помочь так [9], он не обязан вознаграждать их, но они теряют свою награду, когда будет потерян корабль. И капитан не может продать груз (takelyng) судна, если [10] он не имеет прокурации или лицензии владельцев. Но он обязан поместить его в надежное место до времени, когда он узнает волю владельцев, и он обязан сделать все действительно возможное, и если он не поступит так, он обязан возместить ущерб, если имеет чем. Таков приговор.

4. Также, если судно отправляется из Бордо или другого места нагруженным, иногда случается, что оно терпит кораблекрушение, и большая часть товаров [11], которые могут быть там, спасена, между купцами и капитаном – раздор и куцы требуют свои товары от капитана. Он может получить фрахт за ту часть путешествия, которую сделал, кеннинг за кеннинг [12], если судно совершило путешествие по намеченному курсу, если это удовлетворяет капитана, и если капитан может восстановить свой корабль, в случае, если корабль может быть легко починен, а если нет, он может нанять другой корабль для завершения плавания, и капитан должен получить свой фрахт, как если бы он спас товары [13].

5. Если судно отбывает из какого бы то ни было места, загруженное или нет, и прибывает в другое место, моряки обязаны не уходить с корабля без отпуска от капитана, поскольку если корабль погибнет или пострадает в каком-либо происшествии, они должны быть задержаны для возмещения ущерба [14]. Но если корабль находится в месте, где он закреплен двумя или тремя якорями, они могут быть свободны без разрешения капитана, оставив некоторых моряков для присмотра за кораблем и товарами. И они должны вернуться ко времени на корабль, и если они задержатся, то они обязаны возместить ущерб, если имеют чем. Таков приговор.

6. Моряки связаны со своим капитаном, и никто не может сойти (с корабля) без разрешения капитана и напиться пьяным, и устраивать шум и драку так, чтобы кто-то из них был ранен, капитан не обязан обеспечивать их излечение или обеспечивать выплату долгов, но он может выгнать их с судна по своей воле [и нанять других на их место, и если что-либо стоит больше, чем моряк вытратил, он обязан заплатить, если капитан найдет вещи, принадлежащие ему]. Но если капитан послал их куда-либо для пользы корабля и они были ранены или ограблены, то они должны быть вылечены за счет судна. Таков приговор.

7. Если случается [15], что какой-либо моряк заболевает на корабле, совершающем службу, для коей предназначен, капитан обязан отпустить его с корабля, и найти жилье для него, и найти для него свет, как то свечу, и предоставить ему парня с корабля, чтобы заботился о нем, или нанять женщину для присмотра, и обязан предоставить ему такое же мясо, какое тот имел на судне, то есть столько, сколько он потреблял, будучи здоровым и не больше, если того не пожелает капитан. И если он желает иметь изысканное мясо, капитан не обязан давать ему таковую, кроме как за его деньги. И если корабль готов отчалывать, он не обязан ждать его, и если он поправляется, то имеет свой наем [16] в оплату и вычет того, что капитан потратил на него. И если он умрет, то его жена или следующий родственник, или друг должны получить это за него. Таков приговор.

8. Также корабль, зафрахтован, чтобы идти в Лондон [17] либо еще куда-нибудь, и случилось ему попасть в бурю, и он не может спастись иначе, как если не извергнет товары, капитан обязан сказать: "Товарищи, надлежит выбросить эти товары, чтобы спасти корабль", и если будет какой-либо купец [18], который ответит и пожелает противного исторжению товаров по своим причинам и не согласится, капитан тем не менее обязан не разрешить, но выбросить столько, сколько он посчитает нужным, при том, что он и третья часть [19] его спутников поклонятся на Святом Евангелии когда они придут в нужное место своей разгрузки, что он сделал это для спасения самого судна и что прочие товары, которые все еще в нем, и вина, которые были выброшены, должны быть окуплены стоимостью спасенного, и когда они будут проданы, [выручка] должна быть распределена фунт к фунту между указанными купцами, и капитан обязан разделить и позаботиться о судне или фрахте на свой выбор, и для восстановления повреждений, моряки должны получить свободную тонну [20], и всякий прочий должен получить долю по заслугам, и если он не повел себя как хороший человек, то не получит ничего из привилегии. И купцы могут обвинить капитана за это по его клятве [21]. Таков приговор.

9. Может случиться, что капитану придется обрубить свою мачту из-за погоды, но он обязан собрать купцов, которым принадлежит товар, если кто-либо из них там будет, и сказать: "Мачту необходимо срубить ради спасения корабля и товаров" и это будет разумно и правильно. И иногда следует обрубить отдельные канаты и оставить анкеры и ротеры [22] для спасения корабля и товаров; все эти предметы возмещаются фунт к фунту. И если Бог даст кораблю разгрузиться в безопасности, купцы должны заплатить каждый свою долю без пререканий, либо продать, либо прицениться, даже если товары уже вне судна; и если корабль был в урагане (?) и капитан страдает по причине их споров и [корабль] получил течь, он не обязан участвовать в затратах [на ремонт], но получает свой фрахт, как если бы трюмы были полны. Таков приговор.

10. Когда судно прибывает благополучно к месту разгрузки, капитан должен показать купцам снасти, которыми все было скреплено, и если они того требуют, возместить. Поскольку, если груз уменьшился по причине плохих креплений либо снастей, капитан и матросы должны заплатить купцам, и капитан должен потом заплатить, так как он берет разгрузку на себя, и разгрузка должна быть завершена в первую очередь для покрытия расходов, и остальное должно быть распределено между ними. Но если снасти порвались без того, чтобы капитан показал их купцам, они обязаны возместить ущерб; но если купцы сказали, что снасти надежные и добрые, а они

порвались, каждый из них должен быть в доле ущерба, что касается зерна, и купцы, которые владеют только вином, и капитан и матросы. Таков приговор.

11. Судно, загруженное в Бордо, либо еще где-то, и должно отправиться в плавание с винами, и капитан и его матросы плывут не туда, куда должно, и плохая погода застигает их в море таким образом, что погрузка (takelyng) разрушается, или сносит с палубы тонну или бочку, корабль безопасно прибывает к разгрузке, купцы говорят капитану, что по его вине груз вина был потерян. Капитан говорит: "Нет" и если он поклонится, и трое, или четверо, или полдюжины его матросов, либо любой из них по выбору купцов, [подтвердит], что вино было потеряно не по их вине, и не из-за их погрузки, как утверждают те купцы, они должны молчать. Но если они не поклонятся, то обязаны предоставить свою долю, либо часть груза. Таков приговор [23].

12. Капитан нанимает своих матросов и обязан содержать их в спокойствии, и предлагать быть их судьей, и если кто-либо говорит, что его товарищ солгал, имея хлеб и выпивку за столом, должен заплатить четыре пенса; и если кто-либо солжет капитану, платит восемь пенсов; и если капитан лжет кому-либо, также платит восемь пенсов; и если капитан ударит (smute) кого-либо из своих матросов, матрос обязан вытерпеть первый удар, будь он кулаком, либо открытой ладонью, но если он ударит еще раз, то можно защищаться; и если матрос ударит капитана, платит пять шиллингов или теряет кулак. Таков приговор.

13. Каждый корабль зафрахтованный в Бордо или в любом другом месте и приходит прямо к месту разгрузки, и загружен наполовину [24], тоннаж и малые лоцманы – слуги купцов. Обычай Бретани таков, что все кого они возьмут после прохождения мимо острова Бас [25] и будут местными лоцманами; и они из Нормандии и Англии с тех пор как пройдут Гарнси [26] и они из Шотландии с тех пор как пройдут Гарнси [27] [и они из Фландрии с тех пор как пройдут Кале, и они из Шотландии с тех пор как пройдут Ярмут]. Таков приговор.

14. Если раздор случился между капитаном корабля и матросами, капитану следует отобрать полотенце [28] у матроса перед тем как выставить его, и если матрос предлагает извиниться с согласия товарищей, тех, что за столом, но капитан не желает, а прогоняет его, матрос может следовать за кораблем к месту разгрузки и должен получить там такую же плату, как если бы он проделал этот путь на корабле, возместив вред по приговору своих товарищей. И если так случится, что капитан берет не такого хорошего матроса, как этот, и корабль из-за этого поврежден, то капитан обязан восстановить корабль и товары, если будет способен. Таков приговор.

15. Может так быть, что корабль стоит на якоре на рейде, и другой корабль прибыл с моря, и из-за небрежного управления ударил корабль, стоящий на его пути, так что корабль поврежден ударом, который ему дал другой корабль, и вино пролито с обеих сторон, то потери должны быть оценены и поделены пополам между судами, и вина, потерянные на указанных кораблях, также между купцами, и капитан корабля, который ударил другой, должен поклясться на Книге [29], и с ним его купцы, что он сделал это не по своей воле. Причина, по которой был вынесен такой приговор такова, чтобы старый корабль умышленно не стоял на пути лучшего, а достаточно далеко, что бы не повредить его, но когда он знает наверняка, что должен будет делить пополам, то уберется совсем в пути [30]. Таков приговор.

16. Два корабля или больше стоят в мелкой гавани [31], и один из якорей лежит возле другого корабля, капитан указанного корабля должен сказать: "Капитан, поднимите ваш якорь, он слишком близко от нас и может причинить нам вред". И если они не перенесут якорь, то капитан и матросы, которые могут пострадать, могут поднять его и установить дальше от себя, если другие от этого не пострадают, но если это приносит вред, то другие могут поставить его на место, и если случится, что они не привязали к нему буй, и если он нанес вред, то они устраняют повреждения все вместе; и если они

лежат в сухой гавани, они должны поставить знаки [32] на свои якоря, так чтобы их было видно над водой. Таков приговор.

17. Матросы Бретани должны получать не больше одного пайка в день, по коей причине они получают выпивку по прибытии и отбытии, а нормандцы должны иметь два пайка на кухне, поскольку имеют только воду за корабельный счет. И когда судно у берега [33], матросы получают вино для питья и другое по решению капитана. Таков приговор.

18. Если судно прибыло для загрузки в Бордо или любое другое место, капитан должен сказать своим спутникам: "Товарищи, желаете ли вы зафрахтоваться сами [34], или позволите зафрахтовать судно?". Это, следовательно, должно быть на их усмотрение. Они должны ответить, что они будут делать; если они за фрахт корабля, то должны получить то же, что и корабль должен получить, и если они хотят фрахтовать корабль самостоятельно, они должны зафрахтовать его настолько разумно, чтобы корабль не задержался. И если так случится, что они не найдут фрахта, капитан не виноват и ему следует показать им их плату (fare) [35] и может установить каждому из них вес их груза, и если они будут лежать на тонну в воде, то они могут взять тонну вина, и если случится сброс в море, тонна воды должна быть за тонну вина, либо за другие товары, фунт за фунт, посредством чего матросы могут помочь себе в море [36]. И если случится, что они фрахтуют его вместе с купцами, то такой фрахт как имеет матрос, должен иметь и купец. Таков приговор.

19. Корабль прибывает на разгрузку, матросы получают свою плату, некоторые будут там такие, которые не имеют ни кровати, ни сундука на корабле; капитан может удержать при себе их плату, пока корабль не прибудет на место, где они сели на него, если они хорошенько не попросят обставить их плавание. Таков приговор.

20. Также капитан корабля нанимает своих матросов в городе [37], так, что некоторые плывут за свой собственный счет и другие за его деньги. Случается, что корабль может не найти фрахта для пути туда, куда он должен идти, и они должны плыть дальше. Те, кто обеспечивает себя сам, обязаны следовать за ним, но тем, кто будет за его деньги, он обязан поднять плату, кеннинг и переход за переход [38], после предела их наема за плавание до определенного места. И если они идут ближе, чем это место, либо на столько, на сколько они были наняты, все разрешается, но они должны довести судно до того места, из которого отплыли, и оставить его на волю Господа. Таков приговор.

21. Когда корабль приходит в Бристоль или любое другое место, из того мяса, что на корабле, двое из матросов могут снести на берег кусок или полкуса, таких, как им бы отрезали на корабле, и столько хлеба, сколько они могут съесть за один раз, но не пива. И они обязаны поторопиться на борт опять, так как капитан не должен допускать простоя судна, поскольку если капитан понесет убыток по причине этого, они будут задержаны для оплаты. Либо если кто-то из их товарищей поранится из-за отсутствия помощи, их задержат чтобы лечить его и возместить по решению одного из матросов и капитана, и тех, кто за столом. Таков приговор.

22. Если капитан сдаст свой корабль купцу и устанавливает определенный срок, за который купец должен погрузиться, и быть готовым к отплытию, и если купец не выполняет этого, но задерживает капитана и матросов на десять или пятнадцать дней, либо больше, иногда он теряет погоду и время по вине купца, то купец задерживается для возмещения капитану. И от такого возмещения, которое получает капитан, матросам следует получить четвертую часть, а капитан – остальные три части, поскольку он оплачивает их издержки. Таков приговор.

23. Некие купцы или купец фрахтует корабль и снаряжает его в дорогу. Названный корабль вошел в гавань и стоит там так долго, что у них кончаются деньги. Капитан обязан спешно послать в свою страну за деньгами, но ему не следует терять погоду (или время – atmogon), потому что если он это сделает, то ему придется возмещать все убытки

купцам. Но он может взять от вина и от купеческих товаров и продать ради своих запасов. И когда корабль прибывает к месту разгрузки, вино, которое таким образом взял капитан, должно быть оценено на уровне, на котором продано остальное обычным способом, и не больше и не меньше. И капитан обязан получить свой фрахт за вино, которое взял [39]. Таков приговор.

24. Бакалавр [40] – это лоцман корабля, и он нанимается для того, чтобы провести его в порт разгрузки; случается так, что в этом порту есть закрытая часть, где ставят корабли на разгрузку, капитан обязан обеспечить правильную постановку на якорь [41], чтобы купцы не могли потерпеть убытки, поскольку, если они потерпят, капитан обязан возместить, если он не может объяснить, почему он не должен. А причина такова, что лоцман уже выполнил свои обязанности, когда привел корабль в сохранности на место стоянки, то есть именно туда, куда он обязан был довести его, и с этого момента вся ответственность лежит на капитане и матросах. И таков приговор.

25. Далее, было предписано и установлено как закон и обычай моря, что если купец фрахтует корабль в любом каком бы то ни было порту, и корабль задерживается по любой вине капитана или лорда (фр. – сеньора) хозяина корабля, купец, который зафрахтовал корабль, может потребовать от капитана следующим образом: "Я требую, чтобы вы погрузили мое добро и мои товары на корабль". Если же капитан говорит, что отправление корабля задерживается каким-либо лордом, купец, зафрахтовавший корабль, может отказать от договора и фрахта, а зафрахтовать другой корабль по своему выбору без обязательств какого-либо возмещения капитану, и если купец не нашел фрахта, он может потребовать от капитана возмещения ущерба [42], по причине того, что он не выполнил условий договора и фрахтовки, и капитан должен возместить ему ущерб. И таков приговор.

26. Далее, установлено как обычай моря, что если купец зафрахтовал корабль, чтобы погрузить вино в Бордо или еще где-либо, то купец может загрузить весь корабль до порта назначения без того, чтобы капитан или кто-то еще, кроме как с согласия купца, мог погрузить что-либо на борт, за исключением такой провизии [43], которая может быть необходима для плавания. И таков приговор в этом случае.

27. Далее, предписано и установлено как обычай моря что, если купец грузит вино на корабль, он может загрузить трюм бочками (battels) настолько полно, насколько это может позволить обоснованно капитан, без того, чтобы капитан, либо кто-нибудь еще, погрузил какую бы то ни было вещь на борт или же чинил какие-либо препятствия. То есть, на десять тонн – одну бочку, и так же по возрастающей [44]. И таков приговор в этом случае.

28. Далее, установлено как обычай моря, что если матросы были наняты за счет фрахта [45], каждый из них должен иметь тонну, свободную от [чужого] фрахта; и если корабль не заработает никакого фрахта, и если матрос ошибется и не выполнит своих обязанностей во время плавания, он не получает доли, и в этом купцы могут взять клятву с капитана [46]. Капитану надлежит получить фрахт за вина и товаров, выброшенные за борт, так же как и на то, что спасено, на случай если его фрахт либо корабль, по выбору капитана, должны пойти на возмещение убытков. И таков приговор в этом случае.

29. Предписано как обычай моря, что если купец фрахтует корабль и грузит его вином, матросам кажется, что купец должен по праву дать им в каждом месте, куда они прибывают и каждый день по двойному угощению, кувшин вина, или два, или три кувшина; матросы по праву закона не могут требовать чего-либо, но купец может дать им в своей учтивости, что он пожелает. Таков приговор в этом случае.

30. Далее, предписано и установлено как обычай моря, что если купец фрахтует корабль, капитан должен предоставлять купцу каждый день кухню, если купец требует того от капитана, и более того, если корабль загружен винами, капитан должен найти ему парня, чтобы смотрел за винами купца с такой же тщательностью и так же часто, как если бы то были вина капитана [47]. И таков приговор в этом случае.

31. Предписано быть обычаем моря, что если корабль прибывает в запланированный порт разгрузки, и корабль остается там загруженным двадцать один рабочий день, капитан может выгрузить [вина и другие товары] [48] на набережную, и капитан может приказать и снарядить одного из своих матросов для купца, чтобы присматривал за винами и другими товарами, пока не наступит то время, когда капитан получит свой фрахт. И таков приговор в этом случае.

32. Предписано и установлено как обычай моря, что когда случится, что им пришлось выбросить груз с корабля, хорошо записано в Риме [49], что все товары и грузы, содержащиеся на корабле, должны быть возмещены по фунту за фунт, и если на корабле больше, чем одна чаша серебра, она должна быть возмещена, и если там только одна такая чаша, если она не использовалась за столом для прислуживания матросам. Одежда и полотно, не порезанные и не носившиеся, как одежда, все должны быть возмещены [50]. И таков приговор в этом случае.

33. Лоцман [51] берется провести корабля в любой порт и так случилось, что он обманул надежды, и корабль погиб (к ущербу купца), он обязан возместить ущерб как владельцу корабля, так и купцам; что обеспечивает, то что лоцман не возьмет на себя обязанность лоцманского дела, не имея хорошего и полного знания как с Божьей помощью осуществить и завершить пилотаж.

34. Установлено как обычай моря, что если корабль потерян по вине лоцмана, матросы могут, если они хотят, отправить лоцмана на бушприт (windlass) [52] или в любое другое место и отрубить ему голову [53], и не обязаны отвечать за это перед каким бы то ни было судьей, поскольку лоцман совершил высшую измену предпринятому им лоцманскому делу. И таков приговор.

35. Далее, предписано в Гастингсе [54] быть законом и обычаем моря во времена короля Иоанна, во второй год его правления, по совету его светских лордов, что если [лейтенант короля либо адмирал короля, либо его] [55] лейтенант в любом плавании, назначенном Общим Советом королевства, встретился в море с любыми кораблями либо судами груженными либо пустыми, которые не уберут и не приспустят паруса [56] по команде королевского лейтенанта, либо королевского адмирала, либо его лейтенанта, но окажут сопротивление флоту, и если их можно будет захватить, к ним отнесутся как к врагам и их корабли, суда и товары будут захвачены и конфискованы, как товары врагов, хотя бы капитаны либо владельцы их после и пришли и утверждали, что оные корабли, суда и товары – товары друзей нашего лорда короля, и что команда там будет наказана заключением в тюрьму их тел за их мятеж по усмотрению.

© перевод О.М. Лугового, 2004 г.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Редактором избран старинный английский перевод этих приговоров, содержащийся в редкой книге "Rutter of the See", очевидно, переведенной с французского на английский и "напечатанной в Лондоне, на подворье Церкви Павла, под знаком заступничества Девы, Томасом Пти. Год Господа Бога нашего 1536, 18 марта". Копия этой книги хранится в Библиотеке Линкольн Инн (лондонской корпорации юристов). Составитель Rutter'a, очевидно, имел перед собой версию Приговоров, использовавшуюся в герцогстве Бретань и почти идентичную с версией опубликованной Николя ле Ру в "Grand Costumier de Normandie" (Руан, 1539). Она слегка отлична от версии, которой следовал составитель Черной книги, в основном в области приложений. – Название книги Томаса Пти можно перевести как "Путеводная карта моря", либо как "Бороздящий море". В дальнейшем при упоминании этого труда, его название будет приведено без перевода. – прим. переводчика. – Редактору (Траверсу Твиссу), как и другим исследователям этого времени, был недоступен оригинал Черной книги, до 1874 года покоившийся на дне одного из сундуков в архиве Адмиралтейства. – прим. переводчика.

2. Переводчик Rutter'a, созданного преимущественно для английских мореходов, здесь и в некоторых других местах заменил названия портов Гаскони английскими названиями.

3. В нормандской версии: "dargent pour les despens", что объясняет перевод краткого "despens" Черной книги.

4. Имеются в виду большие бочки, которые предоставляет владелец судна либо капитан, для приема в них вина заказчика. В Consolato del Mare здесь: fu(s)tailles.

5. Понятие "компаньоны" Черной книги в XVI веке определяло всех матросов судна. В нормандской версии – "матросы".

6. "Фрахт" означает в зависимости от контекста как сделку найма судна для перевозки товаров, так и полученную капитаном и командой по фрахту оплату. – прим. переводчика.

7. Эти слова отсутствуют в более ранних версиях Свитков Олерона.

8. Груз "dargeis" опущен в Нормандской версии, которая мало отличается в других отношениях.

9. Более корректным переводом французского текста было бы: "Если они не смогут, он не обязан давать им что-либо, ни предоставлять им, и они также теряют свою плату, если потеряно судно".

10. Т. е. "пока".

11. Более ранняя версия: "вина и других товаров".

12. По-видимому, плата матросам определялась не днями плавания а расстояниями. Термин "кеннинг" применяется в Rutter'e для обозначения расстояния между двумя хорошо известными высотами либо островами, находящимися в пределах видимости друг от друга. Так: "от Силлея до Лонга корабли проходят кеннинг; от Легарда до Додмана – кеннинг; кеннинг от Додмана до Рамса". – В данном термине сведены воедино два значения этого шотландского слова: узнавание и небольшое количество или расстояние, т. е. небольшое расстояние между легко узнаваемыми точками. Во французском тексте это понятие опущено. – прим. переводчика.

13. Точнее: "за такое количество товаров, которое он спас. Rutter предусматривает некоторые дополнительные условия, касающиеся вознаграждения за спасенное имущество: "и фрахт названных товаров, которые были спасены, должен быть выплачен фунт за фунт, и еще товары для оплаты части денег, потраченных на спасение обозначенных товаров. И если так сделано, капитан и купцы обещают людям, помогшим сохранить корабль и товары, что те получат третью часть или половину из сохраненного за риск, которому они подверглись; правосудие страны должно пожелать учесть, какой труд и плата вложены в спасение, и после этой оплаты (не включающей обещаний, сделанных указанным капитаном и купцами) вознаградить их". Это дополнение отсутствует в самой ранней кастильской версии Свитков Олерона.

14. Необходимо добавить: "если есть чем".

15. Более правильный перевод текста Черной книги таков: "Случается, что болезнь одолевает одного, или двух, или трех из команды, исполняющих обязанности на борту корабля, и он так болен, что не может оставаться на корабле, капитан обязан назначить парня для присмотра за ним". Кастильская версия ближе к Rutter'у.

16. "Tout au long" французского текста Черной книги не переведен. Это означает "оплату за все путешествие". Черная книга, с которой согласна кастильская версия, не содержит условия о вычете денег, потраченных капитаном, имеющегося в Rutter'e.

17. Обычная замена для Бордо в Rutter'e.

18. Часть текста Черной книги отсутствует в Rutter'e: "Если есть кто-либо, кто отвечает и соглашается с действием или шансом, суждение капитана наиболее ясное, но если они не согласны, он не должен отказываться от выброса такого количества товаров, как он считает нужным".

19. "трое его компаньонов" прочитываются в Черной книге и манускрипте Веспасиана. Текст Rutter'a согласуется с манускриптами Роулинсона и бодлейянским. В кастильской версии: "два или три моряка".

20. "Тонна" в тексте неоднократно упоминается не только как единица массы груза или тоннажа, но и как, вероятно, соответствующая ей доля груза, либо трюма. В некоторых случаях речь идет о таре, бочке, использовавшейся для перевозки вина (статья №11), о фрахтовой (обмерной) тонне (статья №28). – *прим. переводчика.*

21. "И капитану должны верить по его клятве" - таков правильный перевод Черной книги, с которым согласна кастильская версия.

22. Ankers and rothers. Смысл фразы не совсем очевиден. Анкер – бочка, вмещающая в себя анкер (31 л) жидкости. Однако, возможно, что здесь говорится о якорях (anchors and rotors). Французский текст подтверждает первую версию. Он предлагает освободить судно от меньших товаров, дабы спасти основной груз. – *прим. переводчика.*

23. Вероятно, на основании этой статьи, составлена 25-я статья Законов Висбю.

24. Эти слова, имеющиеся в Rutter'e, отсутствуют в Черной книге. Вероятно это перевод "et sont chargez mi partie" из Нормандских манускриптов. У Роулинсона слова: "et sont partie chartre". М. Пардессус (Collection des lois maritimes anterieures au xiiiii^e siecle. – 4 vol., 1828-1845) предполагает, что значение всего отрывка: "и согласно договору о фрахтовании (чартер-партии), буксировка и местная проводка судов должны быть осуществлены за счет купцов", что согласуется с кастильским текстом. – Описка Томаса Пти (toppage вместо towage) изменяет смысловую нагрузку статьи, поскольку переводчик возложил, таким образом, на купцов оплату не буксировки, а корабельных сборов, тоннажа. – *прим. переводчика.*

25. Остров Бас – небольшой остров у побережья Бретани, принадлежавший виконту Леона, собиравшему пошлину со всех проходящих судов.

26. В английских манускриптах – Кале, но Гарнси – в кастильском манускрипте. В Rutter'e есть дополнительные слова: "и Фландрии" перед "с тех пор как..".

27. Эта строка, вероятно, вставка. Она отсутствует в кастильском манускрипте, но есть следующее условие о Шотландии. В Rutter'e предложение завершается "Гарнси".

28. М. Пардессус цитирует фразу "ancher la parre devant soy", как старую формулу отлучения человека от стола. Во всех английских и в кастильском манускрипте указано: "три раза".

29. Обычное для английского текста обозначение Библии. – *прим. переводчика.*

30. В Черной книге: "Если капитан старого корабля будет знать, что [капитан новопришедшего корабля] покроет все убытки, он может умышленно оставить свой корабль на его пути, но не сделает этого, если он узнает, что повреждения будут распределены между двумя судами".

31. Буквально: в гавани, где мало воды, или которая высыхает.

32. Balingues не поддаются переводу. В кастильском варианте: "coingas e boisas". Наилучшим переводом могут быть "буи".

33. Здесь отсутствует замечание: "где изготавливается вино", присутствующее в ранних нормандских манускриптах и принятое Гарсией и Клейраком.

34. Речь идет о фрахте, дозволенном матросу, нанятому с условием, что он сможет загрузить некоторое количество товаров на свой страх и риск. Эта практика включена в Consulat de la Mer, глава №88 [Pardessus II, p.127] и в Местных обычаях Олерона, составленных в 1310 г. [Pardessus IV, p.290]. Техническим термином, означавшим матросское предприятие, являлся "портаж" (portage).

35. Место, которым наделен каждый матрос, где он может складировать свой товар.

36. Вероятно, речь идет о восстановлении водоизмещения судна, потерявшего вместе с грузом балласт и, следовательно, остойчивость. – *прим. переводчика.*

37. Необходимо добавить: "к которому приписано судно".

38. Переходом (course), должно быть, называли большее расстояние, чем кеннинг, например, расстояние между двумя высотами, находящимися вне пределов зрения друг от друга, но между которыми судно может проходить один и тот же переход. Так переход был от Старта до Портленда, переход от о. Уайт до Гавра.

39. Право продажи части груза для обеспечения провизии кораблю не гарантировалась римским правом. Молчание Свитков относительно власти капитана одолжить груз доказывает, что во время составления Свитков еще не был известен контракт бодмерей – денежный заем под залог судна или груза, производимый капитаном в случае крайней необходимости. – *прим. переводчика.*

40. Бакалавр (bachelor). Эта статья отсутствует как в Rutter'e, так и в Grand Routier и у Клейрака. Он встречается, тем не менее, в старейшем нормандском манускрипте Д. Мориса и в гасконском манускрипте, в Британском музее. В последнем – "un bateler".

41. Во французском тексте Черной книги употреблено слово "balingues", то же, которое используется в 16-й статье в связи с плавучим бумом, обозначающим позицию якоря под водой. Можно предположить, что оно обозначает "берег", либо снасти, или деревянные конструкции, приспособленные для швартовки. В старофранцузском Balinga или Balinge обозначает колыбель (Дюканж). В кастильском варианте – Balisas.

42. Это условие согласуется с 20-й статьёй Родосского закона (Пардессус I. – с. 248).

43. Это условие согласуется с 22-й статьёй Родосского закона (Пардессус I. – с. 249).

44. Идет речь о соотношении допустимого груза и тоннажа судна. – *прим. переводчика.*

45. См. прим к статье №18.

46. Соответствует 8-й статье Свитков Олерона.

47. Условие свойственное Английскому адмиралтейству. Оно согласуется с принципами ранних статей Свитков Олерона.

48. Слова в квадратных скобках по ошибке упущены в Черной Книге. Они необходимы по смыслу и содержатся в манускриптах.

49. Согласно Lex Rhodia de jactu. Digest. LXIV, lib. II §1

50. По тому же поводу, что и эта статья Советом короля Эдуарда I в 1285 г. был издан Указ по случаю спора между Баронами Пяти Портов и некоторыми купцами Англии и Гаскони. Он записан в Белой Книге Лондона, фол. 248 В, и находится в издании Рилея (с. 490) и в его английском переводе (с. 422). Патентные письма по этому случаю были разосланы во все Пять Портов, оповещая о решении Совета. Пять Портов – Гастингс, Ромни, Хайт, Дувр и Сэндвич, - имевшие судебные привилегии в обмен на обязанность корабельной службы королю. В XIII веке эта служба состояла в предоставлении 57 судов с командами по 21 человеку на срок 15 дней в год, либо больше за счет короля. После потери Нормандии роль Пяти портов особенно усилилась – *прим. переводчика.*

51. Эта статья сообщается с первой частью 24 статьи Rutter'a, и обнаруживается также в нормандской версии Свитков. Она также полностью совпадает с 25 статьёй кастильской версии за исключением того, что последняя, как и нормандская версия, имеет слова "Сен-Мало и любой другой порт", в место "в любой порт".

52. Windlass, wyndas – формы англо-нормандского слова, встречающегося также в метрической хронике Романа де Бру (1155). – Очевидно, речь идет о повешении. – *прим. переводчика.*

53. Эта статья воплощает сущность последней части 24-й статьи Rutter'a, упомянутой выше. Но Rutter также предусматривает, "что они должны сначала узнать, до того как они это сделают, способен ли он возместить убытки".

54. Вероятно, этот замечательный ордонанс был издан в Гастингсе 30 марта 1201 г. Король Иоанн покинул Кентербери 28 марта, и был в Вестминстере 1 апреля этого года.

Необходимо отметить, что второй год правления Иоанна завершился Днем Вознесения, 1 мая 1201 года, его инаугурация имела место на День Вознесения 1199 года, и годы его правления отсчитывались от одного Дня Вознесения до другого, так что они были разной продолжительности, соответственно тому, что Вознесение наступало то раньше, то позже.

55. Эти слова присутствуют только в Веспасиановом манускрипте. Очевидно, они являются частью оригинального ордонанса и необходимы для полного понимания его смысла. Печатная версия ордонанса в целом следует манускрипту Селдена или Черной Книге.

56. Во французском тексте “trefs” в отличие от “voiles” обозначают вероятно меньшие паруса, либо ставившиеся на топе, либо ставившиеся в плохую погоду.
