

ІСТОРІЯ ТА ТЕОРІЯ ДЕРЖАВИ ТА ПРАВА, ФІЛОСОФІЯ ПРАВА

Борисов Є.М.

*кандидат юридичних наук, доцент,
Одеський державний екологічний університет*

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СЕРЕДНЬОВІЧНІЙ ЄВРОПІ

Модерні військово-морські протистояння, зокрема морська складова масштабної російської агресії проти України, доводять потребу постійного розвитку організаційного забезпечення військово-морських сил, із урахуванням усього різноманіття історичних доробок. При цьому важливим та поки не вирішеним раніше питанням залишається є феномен еволюції правового забезпечення військово-морських сил у Середні Віки.

Загальними рисами військово-морської діяльності європейських країн Середніх віків було масове застосування під час війни приватних суден з військовою метою, як для перевезення військ, так й для патрулів та розвідки [1, с. 95]. Такий підхід змішував регулювання приватного морського права та управління військовою одиницею, адже судно фактично оперувалося його власником та відповідно капітаном, які й несли обов'язки військового часу перед владою [2].

Більш того, взагалі практично усі судна того часу конструювалися як торговельні та перетворювалися на військові тимчасово, на період бойових дій, та їх основною функцією було перевезення сухопутних військ [3, с. 112]. Як вказують сучасні експерти, декілька спеціалізованих військових кораблів того періоду, про які збереглися відомості, зазвичай були невеликими галерами, які оперували у Середземному морі та могли виходити в море лише на дуже короткий

період часу. Це відбувалося через матеріально-технічні обмеження, зумовлені необхідністю утримувати великі екіпажі та через відносно невелике місце на борту для зберігання необхідних для них припасів, амуніції та особливо – прісної води [4].

Як вказують експерти, не чисельні бойові дії Середніх віків, які мали місце на морі, практично завжди велись біля узбережжя та зводилися до спроб захоплення, а не потоплення ворожих кораблів. Відповідна тактика була зумовлена тим що судна вже були занадто міцними, щоб знищувати їх таранними ударами та водночас вогнепальна артилерія була ще занадто громіздкою, щоб розміщувати її на судах [5]. Подібну тактику описує щодо подій III Хрестового походу, прикладом Гальфрід Винороб у хроніці «Шлях Річарда, короля Англії, до Святої землі». Зокрема вказується на битву між судом мусульманського володаря та галерою, якою командував особисто англійський король Річард I [6, с. 1048].

Тому, вказує Ч.Д. Стентон, для виграшу морської битви сторони зосереджувалися на нападах на моряків супротивника та на їх знищенні; тому на флоті високо цінувалися вправні списоносці, генуезькі арбалетники та англійські лучники. Чим ефективніше і віддаленіше можна було вразити моряків протиборчого флоту, тим більше було шансів виграти битву; тож замість того, щоб витратити управлінські ресурси на великі тренування з веслування, держава віддавала пріоритет набору, навчанню та утриманню стрільців. Водночас маневреність середньовічних суден була низькою, зокрема через недосконалі конструкції вітрил [7, с. 18].

Судна того періоду мали формат когтів («cogs»), халків («hulks») та балінгерів («ballingers»), придатних як для військово-транспортних, так й для суто комерційних операцій [8, с. 45]. Лише у окремих очевидно морських державах, таких як Англія, невелика кількість таких суден постійно перебувала у королівській власності з метою виконання військових функцій [9, с. 76]. Під час війни англійський флот збільшувався за рахунок приватних суден, що мали забезпечувати королівські чиновники у співпраці з місцевими чиновниками приморських графств та портів або ж спільно з

командувачами, призначеними для формування флотів у визначених регіонах [5].

Питання військових морських перевезень детально відображене європейськими хроністами у вимірі IV Хрестового походу, коли військо хрестоносців уклало угоду із дожем Венеції щодо доставляння їх у Каїр або Палестину. Оскільки вказане перевезення фактично завершилося взяттям Константинополя, то воно пригортало максимальну увагу політиків та істориків; зокрема у німецьких архівах збереглася копія «Договору пана Балдуїна, графа Фландрії, Теобальда, графа Труа та пана Людовика, графа Блуа із вельможним паном Енріко Дандоло, дожем Венеції про перевезення у Святу землю» 1201 р.

Порядок укладання цієї угоди відповідав феодальному сприйняттю природи домовленостей про «пораду та допомогу»; фактично хрестоносці у ній ставали стороною васалітету відносно дожа Венеції. Зокрема шість послів від хрестоносців зверталися до дожа «із смиреними проханнями», а оформлення домовленостей відбулося, після попередньої згоди Великої та Малої Ради Венеції, шляхом їх схвалення «народом» на богослужінні у соборі. Більш того після укладання та скріплення печаткою обидві сторони угоди звернулися до римського папи щодо її затвердження буллою, що й надалі відбулося.

За змістом угоди Венеція мала надати флот для перевезення 4500 озброєних рицарів, стільки ж коней, 9000 щитоносців та 20 тисяч озброєних піхотинців, із харчовими припасами на рік, а також запасами корму для коней, калькуляція чого додавалася. За надання флоту, що мало відбутися через рік після укладання угоди, Венеція мала отримати 85000 марок срібла, при цьому Венеція додавала до вказаного флоту п'ятдесят власних бойових галер за що просила половину у здобичі.

При цьому кількість та види суден, які були необхідні для перевезення хрестоносців, визначала сама Венеція, та місця закупівлі харчів та припасів для війська у подорож мали бути заздалегідь узгоджені між хрестоносцями та венеціанською владою. Сторони

угоди оголосили про утворення спеціального арбітражу у якому мали вирішуватися спори за нею [6, с. 1112]; водночас основною проблемою реалізації документу стала недостатня кількість зібраних для перевезення хрестоносців, які не змогли сплатити всю суму за договором, а тому були змушені виконувати вказівки дожа щодо її поповнення через проведення операції проти прибережних міст – Задара та Константинополя. Венеція надала хрестоносцям судна типу «юісьє» для перевезення коней та «нефи» для перевезення військ, придатні й для морського бою [6, с. 1057].

Також цікавими джерелами, які відображають регулювання військово-морської діяльності, слід вважати документи Ганзи. Прикладом у 1280 році між вільними містами Любеком та Вісбі був укладений Договір про охорону торговельних зносин на Балтійському морі, який обіцяв збройне реагування на будь-які факти утисків німецьких купців на водах Балтійського моря. Раніше, у постановах Ганзи 1260 та 1265 років встановлювався обов'язок кожного міста «за мірою можливості оберігати море від піратів та інших злодіїв» для забезпечення морської торгівлі, що мало робитися виключно проведенням відповідних морських операцій, водночас проведення спільних операцій проти піратів мало здійснюватися містами Ганзи за витратами «згідно розкладу».

Подібні обов'язки деталізувалися в угоді Ганзи з Бременом укладеній в 1358 році, за якою для оборони від піратів Норзунду Бремен мав надавати на запит інших ганзейських міст, «на свій страх та ризик» «добре, цілком споряджене судно із 50 озброєними особами та іншими воєнними знаряддями». Примітно що за угодою за умов перемоги надісланого Бременом судна над піратами отриману здобич мали розподілити між членами екіпажу порівну. На подібних умовах, за запитом від Гамбургу, Бремен мав надавати судно із 100 озброєними особами для оборони від піратів ріки Ельба. Договір передбачав надіслання більшої кількості бременських суден на допомогу Ганзі, але тоді витрати покладалися не лише на владу цього вільного міста [6, с. 588–590].

З наведеного очевидно, що навіть у пізньому Середньовіччі межа між комерційною та військовою діяльністю на морі була умовною, а основною військовою силою залишався екіпаж, озброєний зброями особистого бою. При цьому зазначений екіпаж не мав жорсткої ієрархічності і членство у ньому передбачало наявність «права на здобич».

Список використаних джерел:

1. Rose S. *The Medieval Sea* / Susan Rose. – L., New York: Hambledon Continuum, 2007. – 224 p.
2. Ayton A. *Shipping, mariners and port communities in fourteenth-century England*. Data Collection / Andrew Ayton. – Colchester, Essex: Economic and Social Research Council, 2018. URL: <https://reshare.ukdataservice.ac.uk/850665>.
3. Rodger N. A. M. *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain, 660–1649* / Nicholas A. M. Rodger. – New York: W. W. Norton, 1998. – 744 p.
4. *What Were Naval Tactics Like in Europe During the Middle Ages?* / Quora Contributor. URL: <https://slate.com/human-interest/2016/02/what-were-naval-tactics-like-in-europe-during-the-middle-ages.html>.
5. Latham A. *War at Sea in the Middle Ages* / Andrew Latham, Rand Lee Brown II. URL: <https://www.medievalists.net/2021/02/war-sea-middle-ages>.
6. Хрестоматия по истории международных отношений; сост. Д.В. Кузнецов. – В 5-ти книгах. Кн. 2. Средние Века. – Благовещенск, 2013. – 1260 с.
7. Stanton C. D. *Medieval Maritime Warfare* / Charles D. Stanton. – L.: Pen and Sword Maritime, 2020. – 368 p.
8. Pryor J. H. *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*. / John H. Pryor. – Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1988. – 264 p.
9. Rose S. *Medieval Naval Warfare 1000-1500* / Susan Rose. – L.: Routledge 2001. – 176 p.