

<https://doi.org/10.26565/2075-1834-2026-41-04>

УДК: 340.15:347.79(460.23)"1258"

ГАВРИЛЕНКО О. А.

доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри міжнародного і європейського права
E-mail: o.gavrylenko@karazin.ua ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5554-4919>
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
м. Харків, 61022, майдан Свободи, 4

РЕНЬОВ Є. В.,

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри міжнародного і європейського права
E-mail: renov@karazin.ua ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5791-0548>
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
м. Харків, 61022, майдан Свободи, 4

**ПУБЛІЧНО-ПРАВОВІ ТА КОРПОРАТИВНІ ЗАСАДИ МОРСЬКОГО ПРАВА
У БАРСЕЛОНСЬКОМУ МОРСЬКОМУ КОДЕКСІ 1258 РОКУ**

АНОТАЦІЯ. *Вступ.* Стаття присвячена дослідженню публічно-правових і корпоративних засад морського права у Барселонському морському кодексі 1258 р. Актуальність теми зумовлена необхідністю переосмислення ранніх кодифікацій морського права Середземномор'я як підґрунтя формування європейської правової традиції *lex maritima*. Барселонський кодекс постає як один із перших системних актів, що поєднав королівську нормотворчу волю з нормотворчою ініціативою професійної морської корпорації, заклавши модель взаємодії публічної влади та приватно-корпоративного регулювання. Метою статті є з'ясування правової природи кодексу, аналіз його інституційної структури та визначення його місця в еволюції європейського морського права. Джерельну базу становлять оригінальний текст кодексу, його переклади та пізніші морські статuti Середземномор'я. Методологія дослідження ґрунтується на поєднанні історико-правового, порівняльно-правового та інституційного підходів.

Короткий зміст основних результатів дослідження. У статті доведено, що ухвалення кодексу було безпосередньо пов'язане з морською експансією Арагонської Корони та політикою королівської влади, спрямованою на правове впорядкування торговельно-морської діяльності. Кодекс має подвійний характер: як акт санкціонованого корпоративного права він поєднує імперативні приписи публічного характеру з нормами внутрішньої організації морської громади. Проаналізовано нормативну структуру документа, що включає правила щодо статусу капітана, правового становища моряків, функцій присяжного писаря та механізмів контрактної фіксації. Встановлено, що кодекс передбачає розвинену систему дисциплінарної та майнової відповідальності, а також регламентує безпекові аспекти мореплавства, включно з озброєнням суден і поведінкою в умовах ризику. Особливу увагу приділено інституту «компанії» як формі торговельного партнерства та принципу корпоративної солідарності, що забезпечував колективну відповідальність і взаємну підтримку учасників морського підприємства. Досліджено інституційний механізм управління на борту через систему прокторів і делеговану «суднову юрисдикцію», яка функціонувала в межах королівського суверенітету. Обґрунтовано, що санкційна система кодексу відображає фіскальне партнерство між Короною та морською корпорацією через розподіл штрафів.

Висновки. Барселонський морський кодекс 1258 р. репрезентує ранню модель синтезу публічно-правового та корпоративного регулювання, у якій королівська влада легітимує та інституціоналізує норми професійної морської спільноти. Документ заклав підвалини формування середземноморської правової традиції морського права та вплинув на подальший розвиток європейських морських статутів. Його значення полягає у виробленні ефективних механізмів поєднання державного контролю, приватної ініціативи та колективної відповідальності. Перспективи подальших досліджень пов'язані з порівняльним аналізом Барселонського кодексу з італійськими та ганзейськими морськими статутами з метою виявлення спільних і відмінних рис становлення європейського морського права.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: *Барселонський морський кодекс 1258 р., морське право, корпоративне право, публічно-правове регулювання, середземноморська правова традиція, морські корпорації.*

Як цитувати: Гавриленко О. А., Реньов Є. В. Публічно-правові та корпоративні засади морського права у Барселонському морському кодексі 1258 року. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна, серія «Право»*. 2026. Вип. 41. С. 51-63. <https://doi.org/10.26565/2075-1834-2026-41-04>

In cites: O. A. Havrylenko, I. V. Renov (2026) Public law and corporate foundations of maritime law in the Barcelona Maritime Code of 1258. *The Journal of V.N. Karazin Kharkiv National University, Series "Law"*, (41), P. 51-63. <https://doi.org/10.26565/2075-1834-2026-41-04> (in Ukrainian)

Постановка проблеми. Розвиток морської торгівлі у Середземноморському регіоні в XII–XIII ст. зумовив формування стійких нормативних моделей регулювання судноплавства, торговельних партнерств, відповідальності капітана й екіпажу, а також процедур вирішення конфліктів. Ранні кодифікації морського права стали відповіддю на зростання інтенсивності міжнародного обміну, ускладнення договірних конструкцій та підвищення ризиків морських перевезень. У цьому контексті дослідження джерел, що фіксують перехід від звичаєвого до писаного морського права, має принципове значення для реконструкції генези європейської правової традиції *lex maritima*.

Аналіз таких актів дозволяє простежити механізми інституціоналізації морської спільноти, співвідношення публічної влади та корпоративної автономії, а також еволюцію договірних форм у сфері морської торгівлі.

Помітне місце серед цих пам'яток займає підписаний королем Яковом I Арагонським (Завойовником) Барселонський морський кодекс. Цей акт відображає специфіку правового розвитку середньовічної Каталонії як частини Арагонської Корони та одного з провідних морських центрів Західного Середземномор'я. Кодекс 1258 р. поєднав елементи королівської нормативної санкції та нормотворчої ініціативи морської корпорації Барселони, заклавши модель співрегулювання, у якій публічно-правові й приватно-правові засади функціонували у взаємодії.

У системі європейського морського права цей документ посідає проміжне, але концептуально важливе місце між локальними морськими звичаями та пізнішими узагальнюючими збірниками, що кодифікували середземноморську торговельну практику.

Аналіз досліджень і публікацій. Безперечно, питання становлення основ морського права в добу середньовіччя неодноразово, широко чи побіжно, висвітлювалися як у зарубіжній, так і в вітчизняній історіографії. Серед найвідоміших можна назвати праці Т. Парсона [1], А. Прока [2], Дж. Редді [3], Ф.Р. Сенборна [4], О. В. Буткевич [5], О. А. Гавриленка [6], В. Ешбурнера [7] В. Тетлі [8] та ін. Водночас, спеціальні історико-правові розвідки щодо правового регулювання морського права в Каталонії та, зокрема дослідження такої пам'ятки як Барселонський морський кодекс 1258 р. науковцями до цього часу не здійснювалися.

Джерельну базу дослідження становить автентичний латиномовний текст Барселонсь-

кого морського кодексу 1258 року [9], а також його сучасний англomовний переклад [10].

Метою статті є здійснення історико-юридичного аналізу Барселонського морського кодексу 1258 року для визначення його правової природи, інституційної структури та значення для формування середньовічного морського права. Для досягнення поставленої мети передбачається розв'язання таких завдань: з'ясувати історико-політичні передумови ухвалення кодексу; визначити його нормативну структуру та характер правового регулювання; проаналізувати правовий статус основних суб'єктів морських правовідносин (капітана, моряків, купців, корпоративних органів); окреслити місце кодексу у розвитку середземноморської та загальноєвропейської морсько-правової традиції.

Виклад основного матеріалу.

1. Історико-політичний контекст ухвалення кодексу.

XIII століття стало періодом активної геополітичної трансформації Західного Середземномор'я. У цей час Арагонська Корона з континентального політичного утворення поступово перетворюється на потужну морську державу з виразною експансіоністською стратегією. Ключову роль у цьому процесі відіграв король Яків I Арагонський (Завойовник, Хайме I), правління якого (1213–1276 рр.) позначене територіальним розширенням, консолідацією королівської влади та інституціональним зміцненням морської політики [11].

Внаслідок завоювання Балеарських островів (1229–1235 рр.) та Валенсії (1238 р.) Арагонська Корона отримала стратегічні опорні пункти у Середземному морі, що забезпечили контроль над ключовими торговельними маршрутами між Іберійським півостровом, Північною Африкою та італійськими містами [12].

Морська експансія мала не лише військовий, але й виразний економічний вимір: зростання обсягів торгівлі, ускладнення морських перевезень і розвиток партнерських торговельних структур об'єктивно потребували нормативної уніфікації правовідносин [13].

Таким чином, кодифікація морських звичаїв виступила інструментом стабілізації торговельного середовища в умовах зростаючої мобільності капіталів і товарів.

У цьому процесі провідне місце посідала Барселона – головний порт і комерційний центр Каталонії. Місто стало вузловим пунктом транзитної торгівлі між Західним Середземномор'ям і внутрішніми регіонами Арагонської Корони. Розвинена інфраструктура пор-

ту, наявність організованої морської громади та усталені торговельні звичаї [14, с. 259-301] сприяли формуванню професійної корпорації моряків і купців, здатної до саморегуляції. Саме в цьому середовищі визріла потреба у формалізації норм, що регулювали дисципліну на борту, порядок укладення угод, відповідальність за втрату вантажу та взаємодію між капітаном і пайовиками.

Важливою ознакою Барселонського морського кодексу 1258 року стало його санкціонування королівською владою. Норми, сформовані в середовищі барселонських «чесних людей моря», набули загальнообов'язкового характеру лише після їх затвердження монархом. Такий механізм свідчить про державну легітимацію корпоративного права через акт суверенної влади. Королівська санкція забезпечувала примусовість виконання приписів, інтегрувала морське право до системи публічної юрисдикції та водночас зберігала автономію професійної спільноти у виробленні змісту норм.

Сказане надає підстави зазначити, що ухвалення Барселонського морського кодексу слід розглядати як результат взаємодії двох чинників: стратегічної морської політики Арагонської Корони та інституційної зрілості барселонської торговельно-морської корпорації. Кодекс став правовим інструментом, що відобразив нову стадію державності – перехід від ситуативного регулювання до структурованої нормативної системи, покликаної забезпечити стабільність і передбачуваність морської торгівлі в умовах розширення середземноморського впливу Арагонської монархії.

Однією з характерних рис правового устрою середньовічної Каталонії була наявність професійних корпорацій, наділених елементами внутрішнього самоврядування та нормативної ініціативи. У тексті Барселонського морського кодексу згадується спільнота так званих «*honesti homines maris Barchinonae*» («чесних людей моря Барселони»), яку можна кваліфікувати як корпоративно організовану професійну групу моряків і купців.

Йдеться не про випадкове об'єднання осіб, а про усталену морську громаду з власними звичаями, нормами дисципліни та механізмами внутрішнього контролю. Ця спільнота виступає не лише адресатом правового регулювання, а й активним суб'єктом нормотворення.

Кодекс прямо вказує, що його положення були укладені «за порадою і постановленням чесних людей моря», що засвідчує наявність корпоративної правотворчості. Таким

чином, морська громада функціонувала як автономний регулятивний осередок, здатний виробляти обов'язкові правила поведінки в межах професійної діяльності.

Водночас автономія цієї корпорації не була абсолютною. Вона існувала в межах публічної юрисдикції Арагонської Корони та набувала загальнообов'язкового характеру лише після санкціонування монархом. Королівська санкція забезпечувала інтеграцію корпоративних норм у систему публічного права, надаючи їм примусової сили та підпорядковуючи їх королівській владі.

Таким чином, формується модель співвідношення двох начал: по-перше – королівської юрисдикції як джерела верховної легітимності та примусу; по-друге – корпоративної автономії як джерела спеціалізованого регулювання морських відносин. Це співвідношення не має характеру конфлікту; навпаки, воно демонструє синтез публічної та приватної нормативності. Корона визнає компетентність професійної спільноти у сфері морської практики, але залишає за собою право остаточного затвердження та контролю виконання норм.

Показовим є й механізм делегування владних повноважень. У преамбулі кодексу згадується Якоб Груні (*Jacobus Gruni*) як особа, що діяла за дорученням короля у процесі укладення та впровадження норм [9, с. 25]. Це свідчить про використання інституту королівських представників для координації між центральною владою та міською морською громадою.

Крім того, на кожному судні передбачалося обрання двох прокторів, яким делегувалися управлінські й квазісудові повноваження щодо вирішення спорів та контролю дисципліни на борту. Інститут прокторів (Ст. 21) демонструє внутрішню інституціоналізацію влади в межах морської корпорації [9, с. 30].

Вони діяли колегіально, ухвалювали рішення разом із радниками та здійснювали управління «від імені короля», що поєднувало корпоративну автономію з делегованою державною владою. Таким чином, на борту судна формувався своєрідний мікро-рівень юрисдикції, який функціонував як автономна, але легітимована Короною правова структура.

Отже, Барселонський морський кодекс 1258 року відображає складну модель публічно-корпоративного співрегулювання, у якій морська громада виступає суб'єктом правотворчості й самоврядування, а Корона – гарантом легітимності та примусовості норм. Така модель стала важливим етапом інституційного розвитку середньовічного морського права та

передумовою подальшої кодифікації середземноморської торговельної практики [15].

2. Правова природа Барселонського морського кодексу.

Правова природа Барселонського морського кодексу визначається його подвійною нормативною генезою: з одного боку, він постає як результат ініціативи професійної морської громади Барселони, з іншого – як акт, що набуває юридичної сили виключно через королівське затвердження. Така конструкція дозволяє кваліфікувати кодекс як форму санкціонованого корпоративного права, інтегрованого у систему публічної юрисдикції Арагонської Корони [16].

Текст документа прямо вказує, що норми були укладені «за порадою чесних людей моря» та оформлені за дорученням короля. Це означає, що первинний нормативний матеріал мав звичаєве та професійно-практичне походження. Морська громада, спираючись на усталені правила судноплавства, дисципліни й торговельного партнерства, здійснила їх формалізацію у вигляді письмового статуту. Однак сам по собі цей статут не мав би загальнообов'язкового характеру без королівської санкції.

Затвердження норм монархом перетворювало їх із внутрішньокорпоративних правил на юридично обов'язкові приписи, виконання яких гарантувалося державною владою. Таким чином, кодекс не є ані суто королівським ордонансом, ані автономним актом приватної асоціації; він становить синтез обох начал – професійної автономії та суверенної санкції. У цьому аспекті документ демонструє характерну для середньовічного права модель «інкорпорації звичаю» через акт вищої влади.

За своєю формою та змістом кодекс має виразний статутний характер. Його норми структуровані у вигляді конкретних приписів, що регулюють поведінку визначених суб'єктів (капітанів, прокторів, рядових моряків тощо), встановлюють санкції за порушення та передбачають процедури забезпечення виконання. Статутність виявляється у чіткій імперативності формулювань, казуїстичному викладі норм і детальному регламентуванні дисциплінарних та майнових аспектів морської діяльності. Такий підхід свідчить про прагнення до уніфікації практики та мінімізації правової невизначеності у сфері підвищеного ризику.

Окрему увагу привертає положення щодо тривалості дії кодексу: норми мають застосовуватися «доти, доки це буде до вподоби нам і чесним людям моря Барселони» («as long as it shall please us...») [10]. Це формулювання

відображає середньовічне розуміння нормативної стабільності як похідної від волі суверена. Водночас згадка про згоду морської громади засвідчує, що чинність акту залежить не лише від королівської волі, але й від збереження корпоративного консенсусу. Таким чином, тривалість дії кодексу визначається подвійною легітимацією – державною та професійною.

Структура кодексу вирізняється чіткою регламентацією обов'язків суб'єктів морських правовідносин, деталізованим санкційним механізмом та специфічною моделлю розподілу стягнень. Документ побудований у формі послідовних статей, що мають імперативний характер і спрямовані на забезпечення дисципліни, безпеки та стабільності торговельного обороту.

Кодекс містить розгорнуту систему імперативних приписів, які визначають обов'язки капітана, екіпажу та інших учасників морської діяльності. Норми сформульовані категорично («повинен», «не має права», «зобов'язаний») і не передбачають диспозитивності. Капітан зобов'язаний залишатися на борту до повного розвантаження судна, забезпечувати достатній запас продовольства, приймати до команди лише належно озброєних моряків та дотримуватися встановлених правил безпеки.

Моряки, зі свого боку, повинні складати присягу, виконувати накази капітана, не залишати судно без дозволу та брати участь у його захисті. Таким чином, регулювання має дисциплінарний характер і спрямоване на підтримання ієрархічної організації морської служби.

3. Організація морської служби та дисциплінарний режим.

Центральне місце у системі норм Барселонського морського кодексу посідає капітан (*patronus navis*), як й є носієм управлінської та частково судової влади на борту судна. Його правовий статус поєднує елементи представника власників судна, керівника екіпажу та гаранта безпеки торговельної операції. Водночас обсяг його повноважень урівноважується чітко визначеними обов'язками, невиконання яких тягне грошові санкції та обов'язок відшкодування шкоди.

Одним із ключових приписів є заборона залишати судно до повного розвантаження вантажу та приведення його у безпечний стан. Капітан не має права самовільно сходити на берег, доки судно не звільнене від товару й баласту та належним чином пришвартоване (Ст. 1) [9 с. 26]. Така норма має подвійне призначення: по-перше, вона гарантує збереження майна купців у момент найбільшої вразливості

(під час стоянки в порту); по-друге, вона закріплює персональну відповідальність капітана за технічний стан судна. Навіть у разі негоди або форс-мажорних обставин кодекс визначає порядок його поведінки, обмежуючи можливість ухилення від управління судном.

Другим важливим обов'язком є забезпечення судна необхідним запасом продовольства. Капітан зобов'язаний перед відплиттям мати певну кількість харчів і води, достатню для автономного плавання протягом установленого строку (Ст. 20) [9, с. 29-30].

Ця вимога має не лише господарський, а й публічно-безпековий характер: нестача продовольства могла спричинити конфлікти, втрату дисципліни або вимушене відхилення від маршруту. Отже, норма спрямована на запобігання ризикам, пов'язаним із неналежною підготовкою рейсу, і відображає прагнення до стандартизації мінімальних умов морської експедиції.

Особливо показовим є інститут матеріальної відповідальності капітана за шкоду, заподіяну купцям. У разі порушення встановлених правил або недбалості, що призвела до втрати чи пошкодження вантажу, капітан зобов'язаний відшкодувати збитки (Ст. 1, 9) [9, с. 26, 28] поряд зі сплатою штрафу.

Таким чином, його відповідальність має змішаний характер: публічно-правовий (штраф на користь Корони та морської громади) і приватно-правовий (компенсація майнових втрат). Це свідчить про високий рівень персоналізації обов'язків та про розуміння капітана як особи, котрій довіряють, на яку покладається збереження чужого майна.

В сукупності зазначені приписи формують дисциплінарну модель управління судном, у якій капітан виступає центральною владною фігурою, але водночас перебуває під жорстким нормативним контролем.

Його статус визначається не лише владними повноваженнями, а й підвищеним стандартом відповідальності. Така конструкція відображає загальну логіку середньовічного морського права: концентрація управління поєднується з посиленою майновою та дисциплінарною відповідальністю як гарантією стабільності торговельного обігу.

У системі регулювання, закріпленій у Барселонському морському кодексі, моряки виступають не лише як наймані працівники, а як учасники професійної спільноти з визначеним колом обов'язків і гарантій. Їхній правовий статус поєднує елементи трудового, військового та корпоративного підпорядкування, що відповідає змішаній – торговельно-

військовій – природі середньовічного мореплавства [17].

Передусім служба мала виразний присяжний характер. Кожен моряк був зобов'язаний скласти присягу капітанові (Ст. 8) [9, с. 28], підтверджуючи готовність сумлінно охороняти судно, спорядження, купців і вантаж як на морі, так і на суші. Присяга виконувала функцію правового та морального зв'язку між членом екіпажу і командною владою. Вона трансформувала звичайні трудові відносини у форму квазісакрального зобов'язання, порушення якого мало наслідком не лише матеріальну, а й дисциплінарну відповідальність. Таким чином, юридична сила приписів підкріплювалася особистою клятвою, що зміцнювало корпоративну солідарність і дисципліну.

Важливим компонентом правового становища моряків є їхні військові обов'язки. Кодекс встановлює обов'язкове озброєння як для судна загалом (наявність баліст, захисного спорядження), так і для кожного члена екіпажу (списи, мечі, інша зброя).

Моряки зобов'язані брати участь у захисті судна від піратських нападів або воєнних загроз (Ст. 5, 7) [9, с. 27-28]. Це свідчить про відсутність чіткого розмежування між торговельним і військовим мореплавством у XIII ст.: торговельне судно розглядалося як потенційна бойова одиниця. Відтак служба моряка включала елемент збройної оборони, що підвищувало рівень ризику та виправдовувало суворий дисциплінарний режим.

Разом із тим кодекс передбачає певні соціальні гарантії для членів екіпажу. Якщо моряк помирав після початку рейсу, його заробітна плата підлягала виплаті в повному обсязі. У разі хвороби або поранення було передбачено збереження платні та забезпечення харчуванням відповідно до умов служби (Ст. 20) [9, с. 29-30]. Такі приписи демонструють зародкові форми соціального захисту, засновані на принципі справедливого розподілу ризику морської діяльності. Екіпаж розглядається як спільнота, в межах якої наслідки небезпечної служби не повинні повністю перекладатися на постраждалого.

Одним із важливих інституційних елементів, передбачених кодексом, є інститут присяжного писаря (clericus), який забезпечував документальне оформлення торговельно-морських відносин (Ст. 2) [9, с. 26]. Ця особа виконувала функцію фіксації в письмовій формі основних умов морського підприємства. Запровадження такого інституту свідчить про поступовий перехід від переважно усної договірної практики до більш формалізованої пра-

вової процедури, що відповідала зростаючій складності середземноморської торгівлі. Присяжний писар, вів спеціальну контрактну книгу судна. Його діяльність підпорядковується принципу процесуальної неупередженості: жодний запис у книзі не міг бути зроблений без присутності обох сторін відповідного правочину – капітана і купців або капітана та членів екіпажу. Така вимога забезпечувала правову достовірність документування й запобігала можливим зловживанням. Водночас кодекс встановлює й певні кваліфікаційні вимоги до писаря: він має бути «добросовісною і законною людиною», досягти принаймні двадцятирічного віку та виконувати свої обов'язки сумлінно й чесно.

Практика використання контрактної книги означала фактичну інституціоналізацію письмової форми договорів у сфері морської торгівлі. У книзі фіксувалися витрати на підготовку рейсу, умови перевезення вантажів, зобов'язання сторін, а також інші відомості, що мали значення для розподілу прибутків або відшкодування можливих збитків. Таким чином, контрактна книга виступала своєрідним доказовим документом, який міг використовуватися під час вирішення суперечок між учасниками морського підприємства.

Особливе значення письмової фіксації правочинів полягало у забезпеченні стабільності торговельних відносин. За умов тривалих морських подорожей, високого рівня ризику та значних матеріальних інвестицій письмовий облік зобов'язань сприяв підвищенню довіри між учасниками торгівлі. Він водночас зміцнював правову визначеність та сприяв формуванню єдиного комерційного стандарту. У ширшому історико-правовому контексті поява такого інституту відображає загальноєвропейську тенденцію до бюрократизації та юридизації торговельної діяльності в добу зрілого середньовіччя.

Можемо констатувати, що інститут присяжного писаря та ведення контрактної книги становлять важливий крок у розвитку документальної культури морського права. Через них Барселонський морський кодекс 1258 року не лише регламентував практичну діяльність морських підприємств, а й сприяв формуванню більш складної та надійної системи правового забезпечення середземноморської торгівлі.

4. Безпека мореплавства та військовий елемент.

Однією з характерних особливостей регулювання, закріпленого у Барселонському морському кодексі, є наявність норм, спрямо-

ваних на забезпечення обороноздатності торговельних суден. У XIII ст. морська торгівля в Середземномор'ї здійснювалася в умовах постійних воєнних конфліктів, піратства та конкуренції між торговельними центрами, що зумовлювало необхідність поєднання комерційної діяльності з військовою готовністю. Саме тому кодекс містить приписи щодо обов'язкового озброєння як судна, так і його екіпажу.

Зокрема, документ встановлює вимогу оснащення судна спеціальними оборонними засобами. Серед них згадуються балісти та інші металеві пристрої, призначені для відбиття нападів на морі.

Окрім того, передбачено наявність індивідуального захисного спорядження та холодної зброї для членів екіпажу – списів, мечів, панцирів та інших засобів оборони (Ст. 5, 7) [9, с. 27-28]. Наявність такого арсеналу не розглядалася як винятковий захід, а визнавалася обов'язковою умовою виходу судна в море. Таким чином, кодекс встановлював мінімальний стандарт оборонної готовності морського судна.

Важливим елементом системи безпеки була також обов'язкова наявність власної озброєної варті (Ст. 6) [9, с. 27]. Моряки повинні були чергувати та забезпечувати постійне спостереження за навколишньою обстановкою, особливо під час переходів через небезпечні райони або перебування в портах із підвищеним ризиком нападів. Така організація служби сприяла підтриманню дисципліни та дозволяла оперативно реагувати на загрози з боку піратів чи ворожих кораблів. У цьому контексті функції екіпажу виходили за межі суто технічного обслуговування судна, набуваючи виразного оборонного характеру.

Зазначені приписи відображають специфіку середньовічного мореплавства, в якому чітка межа між торговельними та військовими суднами фактично була відсутня. Торговельний корабель одночасно виконував функції транспортного засобу, мобільної торговельної бази та оборонної платформи. Саме тому правове регулювання поєднувало комерційні норми із військовими вимогами, формуючи комплексний режим морської безпеки.

Однією з характерних рис Барселонського морського кодексу є прагнення до правового впорядкування тих небезпек, що були невід'ємною складовою середньовічного мореплавства.

Середземноморська торгівля XIII ст., незважаючи на свою економічну динаміку, здійснювалася в умовах постійної природної та

технічної невизначеності: бурі, аварії суден, перевантаження, зіткнення чи втрата вантажу були звичайними ризиками морської практики. Саме тому нормативні приписи кодексу приділяли значну увагу регламентації поведінки учасників морської експедиції у критичних ситуаціях, намагаючись перетворити стихійні та випадкові обставини на предмет юридичного контролю.

Передусім норми кодексу визначали обов'язкову модель поведінки під час бурі. У таких умовах капітан і екіпаж були зобов'язані діяти відповідно до усталених правил морської дисципліни, спрямованих на збереження судна та вантажу (Ст. 1, 4) [9, с. 26, 27].

Йшлося не лише про технічні заходи безпеки, але й про колективну відповідальність членів екіпажу за виконання своїх функцій. Від моряків вимагалось негайне виконання наказів капітана, оскільки зволікання або недбалість могли спричинити загибель корабля. Таким чином, правові приписи підсилювали ієрархічний характер морської служби, надаючи капітанові беззаперечний авторитет у кризових обставинах.

Водночас кодекс встановлював норми, спрямовані на запобігання конфліктам між судовласниками, купцями та екіпажем у разі пошкодження вантажу чи необхідності його часткового знищення задля порятунку судна. Такі ситуації, характерні для морської практики, потребували справедливого розподілу збитків між усіма учасниками експедиції. У цьому проявляється прагнення середньовічного морського права до вироблення принципів колективної відповідальності за спільний ризик морського підприємства.

Окремий блок норм стосувався обов'язку допомоги суднам, що опинилися в небезпеці (Ст. 4) [9, с. 27]. У морській культурі Середземномор'я цей принцип мав як практичне, так і морально-правове підґрунтя. Кодекс закріплював правило, за яким корабель, здатний надати допомогу іншому судну, повинен був зробити це, якщо така допомога не створювала безпосередньої загрози для власного екіпажу. Такий підхід відображає солідарний характер морського співтовариства, в якому взаємна підтримка виступала необхідною умовою виживання в небезпечному середовищі морських комунікацій.

Вагомою складовою системи запобігання аваріям була також заборона перевантаження барж та допоміжних суден (Ст. 9) [7, с. 28]. Перевищення допустимого вантажу становило серйозну небезпеку як для навігаційної стійкості судна, так і для безпеки людей та

товарів. Нормативні приписи кодексу встановлювали обмеження щодо кількості вантажу, який міг бути розміщений на баржах, а також покладали відповідальність за порушення цих правил на капітана або осіб, що здійснювали завантаження. Таким чином, право намагалося запобігти типовим для портової практики зловживанням, коли прагнення до максимізації прибутку призводило до ігнорування елементарних вимог безпеки.

5. Правові засади торговельного партнерства і колективної відповідальності.

Однією з важливих інституцій, що прослідковуються в нормах Барселонського морського кодексу 1258 року, є організаційна форма колективної участі у морській торгівлі, яка в джерелі позначається як «компанія» (Ст. 13, 15, 16) [9, с. 28, 29]. Йдеться про своєрідне торговельне партнерство, у межах якого кілька осіб об'єднували свої ресурси для здійснення морської експедиції та спільного ведення комерційної діяльності. Така форма кооперації відображала економічну реальність середньовічного Середземномор'я, де морська торгівля потребувала значних фінансових і матеріальних вкладень, а також передбачала підвищений рівень ризику [18].

Нормативні приписи кодексу свідчать про те, що «компанія» виступала інституційно оформленим механізмом колективного вкладення капіталу. Учасники такого об'єднання спільно фінансували підготовку морської подорожі – спорядження судна, закупівлю товарів, оплату служби моряків та інші витрати, пов'язані з організацією експедиції. Завдяки цьому ризики морської торгівлі розподілялися між кількома партнерами, що значною мірою знижувало індивідуальну фінансову відповідальність кожного з них. Таким чином, правове оформлення торговельної компанії сприяло стабілізації комерційної діяльності та стимулювало розвиток морських торговельних підприємств.

Водночас кодекс встановлював важливі обмеження щодо поведінки учасників торговельного об'єднання. Зокрема, передбачалася заборона здійснювати індивідуальні торговельні операції поза межами компанії під час спільної морської експедиції. Таке правило було спрямоване на запобігання конфліктам інтересів між партнерами та на забезпечення рівності їхніх економічних прав.

У разі, якщо один із учасників здійснював комерційні операції без відома інших членів компанії, це могло порушити баланс взаємних зобов'язань і призвести до несправедливого розподілу прибутків. Тому правові при-

писи прагнули закріпити принцип корпоративної лояльності, згідно з яким усі торговельні дії повинні були здійснюватися в інтересах спільного підприємства.

Не менш важливою складовою функціонування торговельної компанії був порядок розподілу прибутків і витрат (Ст. 14, 15) [9, с. 29]. Барселонський морський кодекс передбачав, що результати торговельної експедиції – як позитивні, так і негативні – повинні розподілятися між учасниками відповідно до їхніх внесків або домовленостей, зафіксованих у контрактній книзі. Такий підхід відображає характерний для середньовічного морського права принцип пропорційності участі, за яким економічні вигоди та втрати корелювали з обсягом вкладеного капіталу.

У цьому контексті «компанія» виступала не лише формою організації торгівлі, а й важливим правовим інструментом регулювання взаємин між купцями. Її існування свідчить про поступову інституціоналізацію колективних комерційних практик, які згодом стали фундаментом розвитку торговельного права в Європі. Норми Барселонського морського кодексу демонструють ранній етап формування правових моделей партнерства, що поєднували елементи договірної свободи, корпоративної дисципліни та колективної відповідальності за результати торговельної діяльності.

Важливим елементом правового регулювання морської торгівлі у Барселонському морському кодексі 1258 року виступає принцип взаємної підтримки між учасниками морської експедиції та торговельного партнерства. В нормативних положеннях кодексу цей принцип виявляється як обов'язок взаємного захисту та допомоги між членами торговельної «компанії», що відображає характерну для середньовічних корпоративних спільнот ідею солідарної відповідальності.

Морська торгівля XIII століття була пов'язана з численними небезпеками – природними стихіями, морським розбоям, військовими конфліктами та технічними аваріями. За таких умов ефективність комерційної діяльності значною мірою залежала від згуртованості її учасників і їхньої здатності діяти як єдине ціле.

Норми кодексу встановлювали, що члени торговельного об'єднання повинні підтримувати один одного у випадку загроз, що виникають під час морської подорожі або комерційних операцій (Ст. 18) [9, с. 29]. Цей обов'язок охоплював як матеріальну допомогу, так і фізичний захист. У разі нападу, конфлікту чи іншої небезпечної ситуації учасники

морської експедиції мали виступати спільно, не допускаючи відокремлених дій, які могли б підірвати безпеку всієї групи. Таким чином, взаємна підтримка розглядалася не лише як моральна вимога морського товариства, але й як юридично обов'язкова поведінка, санкціонована правовими нормами.

В ширшому сенсі ця система норм відображає формування корпоративної солідарності як юридичної категорії. Торговельна «компанія» виступала не просто економічним союзом купців, а правовою спільнотою, члени якої були пов'язані взаємними обов'язками захисту та лояльності. Така модель регулювання відтворювала характерні риси середньовічного корпоративного права, де внутрішня єдність групи забезпечувалася поєднанням економічних інтересів і правових зобов'язань. В цьому контексті колективна відповідальність за безпеку людей, судна та товарів ставала важливим інструментом стабілізації торговельних відносин.

Особливу роль у забезпеченні виконання цих обов'язків відігравала присяга. Учасники морської експедиції – як моряки, так і купці – підтверджували свою відданість корпоративним правилам шляхом урочистого присяжного зобов'язання (Ст. 15) [9, с. 29]. Присяга виконувала водночас правову й моральну функцію: вона закріплювала юридичну силу норм і водночас апелювала до релігійної та етичної відповідальності особи. Порушення присяги розглядалося не лише як правопорушення, але й як акт, що підривав довіру всередині морської спільноти.

Таким чином, принцип взаємної підтримки, закріплений у Барселонському морському кодексі 1258 року, демонструє характерну для середньовічного морського права інтеграцію правових, соціальних і моральних механізмів регулювання. Через поєднання корпоративної солідарності, колективної відповідальності та присяжних зобов'язань формувалася система правових гарантій, покликана забезпечити стабільність торговельних підприємств і безпеку морської діяльності в умовах підвищеного ризику середньовічного Середземномор'я.

6. Інститут прокторів, юрисдикція та санкції

Важливою складовою організації морської служби у Барселонському морському кодексі 1258 року є інститут прокторів – особливих представників морської громади, покликаних здійснювати контроль за дотриманням встановлених правил і брати участь у вирішенні спірних питань під час морської експедиції. Запровадження цього інституту відображає пра-

гнення середньовічного морського права поєднати одноосібну владу капітана з елементами колективного управління та корпоративного нагляду.

Проктори (*proceres*) обиралися з-поміж членів морської спільноти – досвідчених моряків або осіб, які користувалися авторитетом серед учасників морської служби (Ст. 21) [9, с. 30]. Процедура їхнього обрання передбачала участь самої морської громади, що свідчить про збереження елементів самоврядування у межах професійної корпорації барселонських моряків. Такий порядок формування органу нагляду забезпечував довіру до його рішень і водночас підкреслював колективний характер відповідальності за дотримання встановлених правил.

Компетенція прокторів охоплювала низку функцій, пов'язаних із забезпеченням дисципліни, контролем за виконанням норм кодексу та розв'язанням конфліктних ситуацій. Вони виступали своєрідними арбітрами у внутрішніх спорах між членами екіпажу або між моряками й купцями, а також могли брати участь у прийнятті рішень щодо застосування санкцій за порушення встановлених правил. Таким чином, інститут прокторів виконував роль проміжної ланки між владою капітана та колективом морської експедиції, забезпечуючи баланс між дисциплінарною ієрархією та корпоративним самоконтролем.

Особливістю діяльності прокторів був принцип колегіальності у прийнятті рішень. Барселонський морський кодекс передбачав, що важливі питання повинні розглядатися не одноосібно, а за участю визначеної кількості представників – семи або, у певних випадках, чотирьох осіб. Така система дозволяла уникнути довільності рішень та забезпечувала певну форму колективного судження. Колегіальний порядок розгляду справ також сприяв підвищенню легітимності ухвалених рішень в межах морської спільноти.

Норми Барселонського морського кодексу 1258 року надають підстави говорити про існування на борту судна своєрідної «локальної юрисдикції» – правового порядку, що функціонував у межах морської експедиції. Такий порядок був покликаний забезпечити оперативне вирішення внутрішніх питань, підтримання дисципліни та врегулювання конфліктів між учасниками морської діяльності. Умови тривалих морських подорожей і віддаленість від звичайних судових інституцій [19, с. 1-23] робили необхідним існування автономного механізму правового регулювання, здатного діяти безпосередньо на борту корабля.

Основою цього механізму були делеговані повноваження, надані представникам морської громади – передусім капітанові, а також прокторам та іншим уповноваженим особам.

Вони здійснювали контроль за дотриманням норм кодексу, приймали рішення щодо дисциплінарних порушень і могли застосовувати передбачені санкції. У цьому сенсі суднова влада виступала не просто організаційною функцією керівництва експедицією, а формою реалізації делегованої юрисдикції, що походила від вищої влади – короля та міської морської корпорації.

Водночас ця локальна юрисдикція не була повністю автономною. Рішення, ухвалені в межах судового управління, залишалися підпорядкованими загальній королівській юрисдикції. Королівська влада, санкціонуючи самі норми морського кодексу, зберігала за собою верховний контроль над їхнім застосуванням. Це означало, що у випадку серйозних правопорушень або конфліктів, які виходили за межі компетенції судових органів, остаточне слово залишалося за королівськими судами або іншими державними інституціями.

Таким чином, правовий порядок на борту судна функціонував як форма обмеженої автономії, що поєднувала елементи корпоративного самоврядування та державного контролю. Морська громада отримувала право самостійно регулювати значну частину своїх внутрішніх відносин, проте ця автономія існувала лише в межах королівської влади та під її санкцією. Така модель відображає характерну для середньовічного права систему багаторівневої юрисдикції, де різні правові спільноти – міські, професійні чи торговельні – могли здійснювати власне регулювання, не виходячи за рамки загального політико-правового порядку [20]. Така суднова «локальна юрисдикція» є показовим прикладом інституційної адаптації права до специфічних умов морської діяльності. Вона демонструє, як у середньовічній правовій культурі формувалися спеціалізовані механізми правового регулювання, покликані забезпечити ефективне управління складними економічними та соціальними процесами, що розгорталися у сфері середземноморської торгівлі [21].

Нормативна система Барселонського морського кодексу 1258 року передбачала розгалужений комплекс санкцій, покликаних забезпечити ефективне виконання встановлених правил морської служби та торговельної діяльності. Умови середньовічного мореплавства вимагали чітких механізмів дисциплінарного

впливу, адже від дотримання норм залежали безпека судна, збереження товарів і життя членів екіпажу. У зв'язку з цим кодекс містив детально розроблену систему грошових штрафів, що застосовувалися у випадках порушення встановлених обов'язків.

Основною формою санкцій виступали грошові стягнення, виражені у солідах. Використання єдиної грошової одиниці свідчить про прагнення до стандартизації правових санкцій та забезпечення їхньої практичної застосовності у торговельному середовищі. Штрафи накладалися за різноманітні правопорушення – від порушення дисципліни на борту судна до невиконання професійних обов'язків капітаном, моряками або іншими учасниками морської експедиції (Ст. 1, 3, 4, 7, 10, 12, 13, 19) [9, с. 26-29]. Таким чином, фінансове покарання виступало головним інструментом правового примусу, пристосованим до комерційної природи морських відносин.

Характерною особливістю санкційної системи було поєднання двох форм юридичної відповідальності – приватної та публічної. Приватно-правова відповідальність являлася у формі відшкодування шкоди особам, інтереси яких були порушені, передусім купцям або власникам товарів. В разі заподіяння матеріальних збитків винна сторона зобов'язувалася компенсувати втрати потерпілому. Поряд із цим застосовувалася і публічно-правова відповідальність, що полягала у сплаті штрафу на користь влади. Такий подвійний механізм санкцій дозволяв одночасно відновлювати порушені приватні інтереси та підтримувати загальний правовий порядок.

Особливо показовим є порядок розподілу накладених штрафів. Норми кодексу передбачали, що отримані грошові стягнення поділяються між королівською владою та морською спільнотою Барселони. Такий механізм відображає своєрідну модель фіскального партнерства між державою і професійною корпорацією моряків. Корона, санкціонуючи норми морського права, отримувала частину фінансових надходжень як прояв свого верховного суверенітету. Водночас інша частина штрафів надходила до морської громади, що брала безпосередню участь у забезпеченні дисципліни та контролю за виконанням правил.

Подібна система свідчить про взаємодію державних і корпоративних елементів у правовому регулюванні морської діяльності. З одного боку, королівська влада забезпечувала легітимацію правових норм і підтримувала їхню загальнообов'язкову силу. З іншого боку, морська спільнота виступала активним суб'єктом

правового порядку, отримуючи як частину повноважень, так і частину економічних вигод від застосування санкцій. У цьому контексті санкційний механізм Барселонського морського кодексу демонструє ранню форму інституційного співробітництва між публічною владою та професійними корпораціями, що було характерною рисою правової культури середньовічних торговельних міст Середземномор'я [22].

Висновки. Здійснений історико-правовий аналіз Барселонського морського кодексу 1258 року надає підстави розглядати цей документ як один із ранніх зразків нормативного оформлення відносин, що виникали в середньовіччі у процесі міжнародного економічного обороту в середземноморському регіоні та були пов'язані з використанням моря. Його норми відображають прагнення до правового впорядкування складної системи торговельних, організаційних та дисциплінарних відносин, що виникали в процесі морської діяльності. У цьому контексті кодекс виступає важливим свідченням переходу від звичаєвого регулювання мореплавства до формалізованих правових актів, санкціонованих публічною владою.

Однією з ключових рис документа є поєднання королівської санкції та корпоративної ініціативи морської спільноти. Король Яків I надав правовим нормам офіційного статусу, водночас визнавши значну роль міської морської корпорації у формуванні та застосуванні цих правил. Така конструкція свідчить про своєрідний баланс між централізованою владою монархії та автономією професійних спільнот, що було характерною рисою правової культури середньовічних торговельних міст. У цьому сенсі Барселонський морський кодекс демонструє ранню модель публічно-приватного регулювання морської діяльності. Держава забезпечувала легітимацію норм і здійснювала верховний контроль над їхнім застосуванням, тоді як безпосереднє регулювання значної частини морських відносин здійснювалося самою професійною громадою моряків і купців. Така взаємодія створювала ефективний механізм правового управління морською торгівлею, який поєднував інтереси Корони та торговельного середовища.

З історико-правової точки зору цей документ має вагомe значення для розуміння процесу формування європейського морського та торговельного права.

Норми кодексу відображають ті принципи, що згодом стали характерними для ширшої середземноморської правової традиції: дис-

циплінарну організацію морської служби, колективну відповідальність учасників морської експедиції, інституціоналізацію торговельних партнерств та використання санкційних механізмів для підтримання правового порядку. В

цьому контексті кодекс можна розглядати як одну з ранніх ланок у розвитку європейського *lex maritima*, що згодом отримало більш системне оформлення у пізніших збірниках норм морського права.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Parsons T. A treatise on maritime law. Including the law of shipping; the law of marine insurance; and the law and practice of admiralty. Vol. 1. Boston: Little, Brown and Company, 1859. URL: <https://archive.org/details/atreatiseonmari01parsgoog/page/n13/mode/2up>
2. Plocque A. De la mer et de la navigation maritime. Paris: Durand, 1870. URL: <https://archive.org/details/delameretdelana00plocgoog/page/n17/mode/2up>.
3. Reddie J. An historical view of the law of maritime commerce. Edinburgh ; London: W. Blackwood and Sons, 1841. XI. 495 p. URL: <https://archive.org/details/anhistoricalvie00reddgoog>
4. Sanborn F. R. Origins of the early English maritime and commercial law. New York, London : The Century co, 1930. URL: <https://archive.org/details/originsofearlyen0000sanb/page/n3/mode/2up>
5. Буткевич О. В. Міжнародне морське право у добу Середньовіччя. Держава і право. Сер.: Юридичні і політичні науки. 2008. Вип. 39. С. 579-586.
6. Гавриленко О. А. Морські закони Ганзейського союзу 1597 року: історичний контекст, правовий зміст та значення. Правова держава. 2025. Вип. 58. С. 190–200. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2025.58.331549>
7. Ashburner W. The Rhodian Sea-Law. Oxford : Clarendon Press, 1909. [Розд. паг.]. URL: <https://archive.org/details/nomosrhodinnauti00rhoduoft/page/n301/mode/2up>
8. Tetley W. International Maritime and Admiralty Law. Montréal : Éditions Yvon Blais, 2002. 959 p.
9. Ordenanzas para la policía de la marina mercantil del puerto de Barcelona, hechas por el Consejo de los Prohombres del mar de dicha ciudad, confirmadas y autorizadas por Real Cédula de Jayme I 26 agosto 1258. Memorias Sobre la Marina, Comercio, y Artes de la Antigua Ciudad de Barcelona. Vol. II. Primera parte / A. de Capmany, ed. [Barcelona]: Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona, 1962. №14. P. 25-30. URL: <https://archive.org/details/memoriashistri02capm/page/30/mode/2up>
10. James I of Aragon: The Barcelona Maritime Code of 1258. URL: <https://sourcebooks.fordham.edu/source/1258barcelona4.asp>
11. Belenguer E. Jaime I y su reinado. Lleida: Editorial Milenio, 2008. 499 p.
12. Chaytor H. J. A History of Aragon and Catalonia. New York : AMS Press, 1978. XVI, 322 p. URL: <https://archive.org/details/historyofaragonc0000chay/page/n5/mode/2up>
13. Payne S. G. A History of Spain and Portugal. Vol. 1. Madison, WI : University of Wisconsin Press, 1973. 350 p. URL: <https://archive.org/details/historyofspainpo00payn/page/n13/mode/2up>
14. Kadens E. The Medieval Law Merchant: The Tyranny of a Construct. Journal of Legal Analysis. 2012. Vol. 7. P. 259–301. URL: <https://academic.oup.com/jla/article/7/2/251/1751833>
15. Greif A. Institutions and the Path to the Modern Economy: Lessons from Medieval Trade. Cambridge : Cambridge University Press, 2006. 526 p.
16. Bisson T. N. The Medieval Crown of Aragon: A Short History. Oxford : Clarendon Press ; New York : Oxford University Press, 1986. 268 p. URL: <https://archive.org/details/medievalcrownofa0000biss>
17. Pryor J. H. Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean. London : Variorum Reprints, 1987. 344 p.
18. Abulafia D. The Great Sea: A Human History of the Mediterranean. Penguin Books, 2014. 942 p. URL: <https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/AUTHORS/Abulafia2014-HistoryMediterranean.pdf>
19. Milgrom P., North D., Weingast B. The Role of Institutions in the Revival of Trade: The Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs. Economics and Politics. 1990. Vol. 2. № 1. P. 1–23. URL: https://www.researchgate.net/publication/227352676_The_Role_of_Institutions_in_the_Revival_of_Trade_The_Law_Merchant_Private_Judges_and_the_Champagne_Fairs
20. Harding A. Medieval Law and the Foundations of the State. Oxford : Oxford University Press, 2002. 368 p. URL: [https://cdn.oujdaibrary.com/books/565/565-medieval-law-and-the-foundations-of-the-state-\(www.tawcer.com\).pdf](https://cdn.oujdaibrary.com/books/565/565-medieval-law-and-the-foundations-of-the-state-(www.tawcer.com).pdf)
21. Trakman L. The Law Merchant: The Evolution of Commercial Law. Littleton, CO : Fred B. Rothman, 1983. XI, 195 p.
22. Nicholas D. The Later Medieval City, 1300–1500. London : Longman, 1997. 398 p.

Внесок авторів: всі автори зробили рівний внесок у цю роботу

Конфлікт інтересів: автори засвідчують, що, незважаючи на те, що один із авторів статті є членом редакційної колегії цього журналу, процес рецензування, прийняття рішення щодо публікації та редагування проводилися незалежно, без його участі чи впливу. Будь-які потенційні конфлікти інтересів були повністю усунені шляхом зовнішнього контролю процесу

Стаття надійшла до редакції 18.03.2026
Стаття рекомендована до друку 21.05.2026

Переглянуто 22.04.2026.
Опубліковано 30.05.2026

O. A. HAVRYLENKO,

DSc (Law), Professor,

Professor of the International and European Law Department

E-mail: o.gavrylenko@karazin.ua ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5554-4919>

V. N. Karazin Kharkiv National University
Kharkiv, 61022, Svobody square, 4

I.V. RENOV

PhD in Law,

Associate Professor of the International and European Law Department,

E-mail: renov@karazin.ua ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5791-0548>

V.N. Karazin Kharkiv National University
Kharkiv, 61022, Svobody square, 4

**PUBLIC LAW AND CORPORATE FOUNDATIONS OF MARITIME LAW IN THE
BARCELONA MARITIME CODE OF 1258**

ANNOTATION. *Introduction.* The article is devoted to the study of the public-law and corporate foundations of maritime law in the Barcelona Maritime Code of 1258. The relevance of the topic is обусловлена the need to reconsider early codifications of Mediterranean maritime law as a basis for the formation of the European legal tradition of *lex maritima*. The Barcelona Code appears as one of the earliest systematic acts that combined royal legislative authority with the normative initiative of a professional maritime corporation, thereby establishing a model of interaction between public authority and private-corporate regulation. The aim of the article is to clarify the legal nature of the Code, analyze its institutional structure, and determine its place in the evolution of European maritime law. The source base includes the original text of the Code, its translations, and later Mediterranean maritime statutes. The methodology is grounded in a combination of historical-legal, comparative-legal, and institutional approaches.

Summary of the main research results. The article demonstrates that the adoption of the Code was directly connected with the maritime expansion of the Crown of Aragon and the policy of royal authority aimed at regulating maritime trade. The Code possesses a dual character: as an act of sanctioned corporate law, it combines imperative norms of a public nature with rules governing the internal organization of the maritime community. The normative structure of the document is analyzed, including provisions on the status of the captain, the legal position of seafarers, the functions of the sworn clerk, and mechanisms of contractual recording. It is established that the Code provides for a developed system of disciplinary and pecuniary liability and regulates safety aspects of navigation, including the arming of vessels and conduct in conditions of risk. Particular attention is paid to the institution of the “company” as a form of commercial partnership and to the principle of corporate solidarity, which ensured collective responsibility and mutual support among participants in maritime ventures. The institutional mechanism of onboard governance is examined through the system of proctors and the delegated “shipboard jurisdiction” operating within the framework of royal sovereignty. It is substantiated that the sanctioning system of the Code reflects a model of fiscal partnership between the Crown and the maritime corporation through the distribution of fines.

Conclusions. The Barcelona Maritime Code of 1258 represents an early model of synthesis between public-law and corporate regulation, in which royal authority legitimizes and institutionalizes the norms of a professional maritime community. The document laid the foundations for the development of the Mediterranean legal tradition of maritime law and influenced the subsequent evolution of European maritime statutes. Its significance lies in the establishment of effective mechanisms combining state control, private initiative, and collective responsibility. Prospects for further research are associated with a comparative analysis of the Barcelona Code and Italian and Hanseatic maritime statutes in order to identify common and distinctive features in the formation of European maritime law.

KEY WORDS: *Barcelona Maritime Code of 1258, maritime law, corporate law, public law regulation, Mediterranean legal tradition, maritime corporations.*

REFERENCES

1. Parsons, T. (1859). A treatise on maritime law: Including the law of shipping; the law of marine insurance; and the law and practice of admiralty (Vol. 1). Little, Brown and Company. <https://archive.org/details/atreatiseonmari01parsgoog/page/n13/mode/2up>
2. Plocque, A. (1870). De la mer et de la navigation maritime. Durand. <https://archive.org/details/delameretdelana00plocgoog/page/n17/mode/2up>
3. Reddie, J. (1841). An historical view of the law of maritime commerce. W. Blackwood and Sons. <https://archive.org/details/anhistoricalvie00reddgoog>
4. Sanborn, F. R. (1930). Origins of the early English maritime and commercial law. The Century Co. <https://archive.org/details/originsofearlyen0000sanb/page/n3/mode/2up>
5. Butkevych, O. V. (2008). International maritime law in the Middle Ages. *Derzhava i pravo. Seriya: Yurydychni i politychni nauky*, (39), 579–586. (In Ukrainian)
6. Havrylenko, O. A. (2025). Maritime laws of the Hanseatic League of 1597: Historical context, legal content and significance. *Pravova derzhava*, (58), 190–200. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2025.58.331549> (In Ukrainian)
7. Ashburner, W. (1909). The Rhodian Sea-Law. Clarendon Press. <https://archive.org/details/nomosrhodinnauti00rhoduoft/page/n301/mode/2up>
8. Tetley, W. (2002). International maritime and admiralty law. Éditions Yvon Blais.
9. Ordenanzas para la policía de la marina mercantil del puerto de Barcelona, hechas por el Consejo de los Prohombres del mar de dicha ciudad, confirmadas y autorizadas por Real Cédula de Jayme I 26 agosto 1258. Capmany, A. de (Ed.). (1962). *Memorias sobre la marina, comercio, y artes de la antigua ciudad de Barcelona* (Vol. 2, Part 1, No. 14, pp. 25–30). Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Barcelona. <https://archive.org/details/memoriashistri02capm/page/30/mode/2up>

10. James I of Aragon. (n.d.). The Barcelona maritime code of 1258. Fordham University Internet Medieval Sourcebook. <https://sourcebooks.fordham.edu/source/1258barcelona4.asp>
11. Belenguer, E. (2008). Jaime I y su reinado. Editorial Milenio.
12. Chaytor, H. J. (1978). A history of Aragon and Catalonia. AMS Press. <https://archive.org/details/historyofaragonc0000chay/page/n5/mode/2up>
13. Payne, S. G. (1973). A history of Spain and Portugal (Vol. 1). University of Wisconsin Press. <https://archive.org/details/historyofspainpo00payn/page/n13/mode/2up>
14. Kadens, E. (2012). The medieval law merchant: The tyranny of a construct. *Journal of Legal Analysis*, 7(2), 259–301. <https://academic.oup.com/jla/article/7/2/251/1751833>
15. Greif, A. (2006). *Institutions and the path to the modern economy: Lessons from medieval trade*. Cambridge University Press.
16. Bisson, T. N. (1986). *The medieval Crown of Aragon: A short history*. Clarendon Press; Oxford University Press. <https://archive.org/details/medievalcrownofa0000biss>
17. Pryor, J. H. (1987). *Commerce, shipping and naval warfare in the medieval Mediterranean*. Variorum Reprints.
18. Abulafia, D. (2014). *The great sea: A human history of the Mediterranean*. Penguin Books. <https://www.ancientportsantiques.com/wp-content/uploads/Documents/AUTHORS/Abulafia2014-HistoryMediterranean.pdf>
19. Milgrom, P., North, D., & Weingast, B. (1990). The role of institutions in the revival of trade: The law merchant, private judges, and the Champagne fairs. *Economics and Politics*, 2(1), 1–23. https://www.researchgate.net/publication/227352676_The_Role_of_Institutions_in_the_Revival_of_Trade_The_Law_Merchant_Private_Judges_and_the_Champagne_Fairs
20. Harding, A. (2002). *Medieval law and the foundations of the state*. Oxford University Press. [https://cdn.oujdaLibrary.com/books/565/565-medieval-law-and-the-foundations-of-the-state-\(www.tawcer.com\).pdf](https://cdn.oujdaLibrary.com/books/565/565-medieval-law-and-the-foundations-of-the-state-(www.tawcer.com).pdf)
21. Trakman, L. (1983). *The law merchant: The evolution of commercial law*. Fred B. Rothman.
22. Nicholas, D. (1997). *The later medieval city, 1300–1500*. Longman.

Authors Contribution: All authors have contributed equally to this work

Conflict of Interest: The authors certify that, although one of the authors of the article is a member of the editorial board of this journal, the peer review, publication decision, and editorial processes were conducted independently, without their participation or influence. Any potential conflicts of interest were fully mitigated through external oversight of the process

The article was received by the editors 18.04.2026
The article is recommended for printing 21.05.2026

The article was revised 22.04.2026
This article published 30. 05.2026