

论衡

罗马人的海洋与法律

郭逸豪

日前，埃及苏伊士运河正逐渐恢复正常通行，而此次事故的责任认定、损失赔偿等将成为焦点。完善的海事法体系是航运事业的重要保障。罗马帝制时期的《关于弃物的罗德海商法》就已发展出“共同海损”和“损失分摊”的规定，影响深远；无论是中世纪的拜占庭帝国还是西欧，都在海运领域适用这部法律。

如今，世人对罗马文明的想象终结于一张斗兽场的照片，抑或是被隐喻化的“条条大路通罗马”的表述中。毋庸置疑，罗马古道是罗马人向往权势、疆域、统治的物质化象征，同时也折射出政治参与、人口流动等因素。然而，在西西里附近海面上捞上来的希腊双耳瓮、酒杯、残缺的运动员铜像甚至沉船折射出的却是罗马的另一个面向——海洋。奉行重农主义的罗马人曾一度讽刺海洋文明，将海洋和贸易视为腐败的温床，罗马共和国时期的历史学家在重塑罗穆洛斯的建城神话时，特意指出罗马的第一个王不像北边邻居伊特鲁里亚人那样在海岸边建造城市。而当北边的荒蛮之地承受不起罗马扩张的野心时，她开始将手伸向了“我们的海”（*mare nostrum*）。

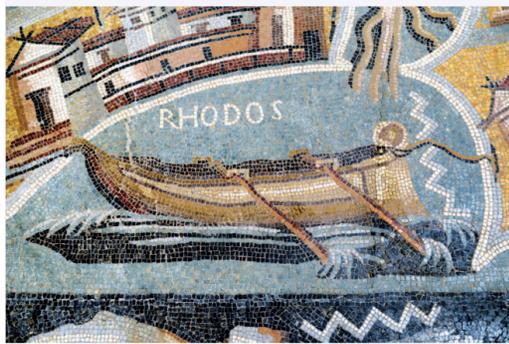
“将手伸向海里”的比喻源自北非的迦太基，作为腓尼基人的后代，迦太基城内流传着这样一句话：“没有迦太基的许可，罗马人连手都不敢放进海里洗。”迦太基曾与罗马缔结过几次协定，允许罗马船只在西西里西部和非洲北部停靠，至于其他港口，即便是躲避风浪也一律不准停泊；公元前348年，迦太基禁止罗马及其联盟在撒丁岛和科西嘉以西的整个地中海地区通航。罗马第一次可以真正自由地在地中海里“洗手”始于第二次布匿战争结束。到了公元前2世纪中叶，罗马人在爱琴海上的提洛岛（Delos）建立免税的港口和仓库，以便罗马商人在此中转东方的商品，并将之卖向更远的西方。罗马商人还出现在马其顿、克里特岛和亚洲部分地区。公元前133年之后，罗马商人开始在以弗所、佩加蒙和考诺斯涌现。朱古达战争之时，罗马商人已经聚集在北非的城市如由提卡（Utica）、锡尔塔（Cirta）。

棘手的问题是海盗。19世纪末，考古学家在德尔菲（Delphi）挖掘出的铭文中辨认出了颁布于公元前100年左右的希腊文本的《追捕海盗法》（*lex de piratis sequendis*），而后又在尼多斯（Cnidus）挖掘出的铭文中发现了类似规定的法律，而该法律涉及亚洲和马其顿的管理，又称《裁判官行省法》（*lex de provinciis praetoriis*）。这两个铭文包含的法律都规定保护罗马、罗马同盟、拉丁人和外邦人的航海与商贸安全，要求罗马的同盟不得窝藏海盗。尽管文本大部分内容涉及的是亚洲行省的管理，但它反映了当时的罗马自视为地中海秩序和自由的守护者。

情况并未因此好转。历史学家维莱伊乌斯·帕特鲁斯（Velleius Paterculus）甚至将海盗现象等同于战争，而非一般的盗贼行为（*belli more, non latrociniorum*）。公元前67年，时任保民官奥卢斯·加比尼乌斯（Aulus Gabinius）提交平民会议，决议希望派遣一名统帅（*imperator*）率领15个军团和200艘战船来保卫地中海海域，而这种特殊军事治权（*imperium extraordinarium*）的实施权力范围广至海岸线80公里以内，时间可长达三年，



▲船员正在牵引一头非洲象登上罗马船只，这幅马赛克发现于意大利古城维爱伊，现藏德国卡尔斯鲁厄巴登州立博物馆。



▲1995年，古罗马城市阿玛埃达拉（今属突尼斯海德拉）发现了一幅“岛屿马赛克”。这幅马赛克制作于公元3—4世纪，表现了地中海世界的岛屿和城市。其中有著名的希腊罗德岛，并配以划船图样。罗德岛位于爱琴海东南部，岛上居民以航海技术和海上贸易闻名，活跃于地中海各港口。

超越任何一个共和国政务官的任期，严格意义上违反了罗马共和国的宪制，并且在一定程度上促进了元首制在法律上的创设。经由这部名为《关于设置一名针对海盗的统帅的加比尼阿法》（*lex Gabinia de uno imperatore contra praedones constituendo*）授权的第一位统帅是庞培。依据卡西乌斯·狄奥（Cassius Dio）的《罗马史》（*Ῥωμαϊκὴ Ἱστορία*, 36, 24）记载，元老院反对赋予庞培如此程度的军事治权，并试图杀害保民官加比尼乌斯。或出于政治立场的原因，西塞罗（Cicero）极有可能在元老院关于这部法案的讨论和辩论中支持过庞培，而唯一公开支持庞培的是刚卸任财务官从西班牙回到罗马的恺撒。

意大利历史学家将第二次布匿战争到公元3世纪这段时间称为罗马的“商贸时代”（*etā commerciale*），罗马商人的航线直达红海、波斯湾，最远到印度。他们从埃及进口大量的粮食，将埃及的方尖碑运回罗马，从希腊地区进口大理石，从西班牙运入橄榄油和金属，同时也向出口葡萄酒和陶瓷。那么，海上贸易所涉及的金融风险、托运人与承运人的权利和义务关系等便成为了罗马掌管司法的裁判官们（*praetores*）及法学家们所要解答的法律问题。举两个例子：（一）如果不同托运人的同一种类货品（如红酒和粮食）被倒在一个大器皿中共同运输，这些货品便立刻属于承运人，该行为等同于借贷（*credentum*），货物灭失的风险（*periculum*）也便由承运人承担；而若这些货品被分装在一个个陶瓷罐或者袋子中，那么托运人依旧保有货物的所有权，承运人有义务原样归还（*D. 19. 2.*

31）；（二）家父指派家子或者奴隶担任船长负责一条船，并且某项事务由该人根据上述指派而经营，那么有关事务被视为是根据家父的意愿商定的，可以对他提起连带诉讼（*Gaius, 4.71*）。

罗马共和国历史上，并不存在一部由市民大会通过的专门涉及海运和海上贸易的严格意义上的法律（*lex*）。在罗马法传统中，民法（*ius civile*）不适用于罗马公民以外的外邦人，因此罗马人专门创设外裁判官（*praetor peregrinus*）来协助、补充和修正民法，以适应不断扩大的与外邦人的商业贸易。外务裁判官每年初在罗马的广场发布当年的告示，上刻适用于罗马人与外邦人、外邦人与外邦人的诉讼程式，这些告示被不断沿袭而形成固定且永久的告示，古典时期的罗马法学家称其为裁判官法，尔后成为了万民法（*ius gentium*）的一部分。除此之外，后世的罗马法学家们对这些告示进行了大量的评注，最后在公元6世纪由优士丁尼皇帝下令编入《学说汇纂》（*Digesta*）。因此，至今我们所能接触到的涉及罗马海商法的法律基本上都属于裁判官的告示。

由于罗马共和国和帝制时期不存在统一的海商法，所以海上贸易中权利和义务关系的调整依照租赁法律关系（*locatio conductio*）和诚实守信（*bona fides*）原则来规范。这种买卖合同依据标的物不同可以分为物的租赁、劳务租赁和产品（制作物品）的租赁。那么，在海运的语境中，可能涉及的是物的租赁（船只）或者服务租赁（航运）。如若托运人和承运人产生纠纷，可以提起租赁之诉（*actio locati*）和承租之诉（*actio conducti*）。

奥古斯都时期的著名法学家拉贝奥

（*Labeo*）写过一本名为《或然》（*Pithanon*）的法理学著作，意为他所给出的法律论证只是一种可能性，而非绝对的法律解答。该书由亚历山大·塞维鲁皇帝时期的法学家保罗（*Paulus*）摘编并评注。涉及海商法的部分我试给出两个例子。拉贝奥在他的书中写道：“如果你承运奴隶，倘若奴隶在大海上死亡，你无需支付价金。”拉贝奥所言的“无需支付价金”意思是无需针对奴隶的死亡赔偿托运人，但他的言下之意是，承运人同样获得了托运人原本应该支付的托运费的价金。保罗则认为，需要区分不同情形：“如果双方有协议，可通过计算上船或下船奴隶的数量支付价金；如果协议不明确，则船主证明奴隶上了船即可。”（*D.14.2.10 pr.*）显然，拉贝奥这里的法律论证依据是不可抗力（*vis maior*），而从风险承担上来看，奴隶上船前的风险由承运人承担，一旦越过船舷，奴隶死亡的风险则由托运人承担。拉贝奥在同一本书中又写道：“如果你承租了一艘载重量为两千油罐的船，而你运输油罐，你必须支付运输两千油罐的价金。”保罗在评论中认为，无论是否满载，托运人都得支付两千油罐的价金（*D.14.2.10.2*）。

在《学说汇纂》的体例中，上述所引的法学家片段被编入题为《关于弃物的罗德海商法》（*de lege Rhodia de iactu*）的名目之下。《关于弃物的罗德海商法》影响深远，无论是中世纪的拜占庭帝国还是西欧，都在海运领域适用这部法律。虽然该法在拉丁文中名为“*lex*”，依据罗马法学家盖尤斯的定义，“*lex*”专指罗马市民大会通过的法律，但实际上，《关于弃物的罗德海商法》仅仅是自公元前3世纪左右

以罗德岛为中心的希腊地区的海上贸易与航海习惯的编纂。中世纪西班牙的教父伊西多尔（*Isidore of Seville*）在其著作《词源》（*Etymologiarum sive Originum*）中便认为它是“古代商人们的惯例”（*antiquitus mercatorum usus*）。直到拜占庭皇帝利奥三世时期，即公元717—741年之间，该法律才由私人以希腊语编纂完成，而《学说汇纂》所编入的《关于弃物的罗德海商法》仅为习惯法的一部分。据当代法律史学家维亚克（*Franz Wieacker*）的研究，该海商法最迟在法学家塞尔维乌斯（*Servius Sulpicius Rufus*）活跃时期即公元前1世纪上半叶被罗马人采纳，彼时罗马的海上贸易十分发达。该法序言部分同样能够提供关于希腊的海上贸易习惯何时进入罗马法律系统的证据，序言写道：“罗德岛人的海商法由最神圣的、永远令人敬畏的提比略·哈德良·安东尼·佩蒂奈克斯·塞普提米乌斯·塞维鲁皇帝颁布。”此外，这还意味着《关于弃物的罗德海商法》获得法律效力是在罗马帝制时期，通过皇帝的立法活动。

《关于弃物的罗德海商法》深受罗马法影响，它同罗马法一样并不区分实体法与程序法，民法与刑法，而且还使用了罗马合同法中的诸多概念。人法上，它规定了船舶工作人员、乘客与货物主人的权利与义务；物法上，它规定了船舶和货物；债法上，规定了定金、给付不能和延迟、借贷、保管、租赁。此外还规定了商事合伙。有趣的是，《关于弃物的罗德海商法》中还有几条涉及海损的法律，比如第23条规定：“船长把船只开入一个海损出没的地方，即便乘客已向船长证明这个地方不可前往。此时，船长应弥补受害者的损失。如果乘客不顾船长反对将船只带人海损出没的地方，发生意外由乘客承担损失。”

《关于弃物的罗德海商法》中最著名的法律规范是关于“共同海损”，因此该法律的限定语是“关于弃物”（*de iactu*）。编入《学说汇纂》14.2.1条的《关于弃物的罗德海商法》规定：“为减轻船的重量而抛弃货物，是为了大家的利益进行，所遭受的损失必须由全体分摊。”法学家保罗评论道：“若船只陷入危险而抛弃货物，托运该批货物的托运人可以基于租赁（*locatio*）起诉船长（*magister navis*）。那么，船长可以基于承租（*conducto*）起诉其货物免于难的托运人，按比例（*pro portione*）分摊损失。”法学家塞尔维乌斯也曾对此做出法律解答：“基于租赁起诉船长，船长可持有其他托运人的货物直到他们支付等比例的损失。”在中世纪私人编纂的希腊语版本中，关于共同海损共有13个法条，内容涉及哪些财产需参与共同海损的分摊，传播和货物共同海损赔偿的范围等。

《关于弃物的罗德海商法》中关于“共同海损”和“损失分摊”的规定在中世纪的欧洲演化成了“公平”的法律原则，进入到了中世纪共同法（*ius commune*）的传统之中。中世纪注释派法学家阿库修斯（*Accursius*）在其《标准注释》（*Glossa ordinaria*）中的“至高公平”（*Aequissimum*）条目下认为，如若有人因为公共利益（*pro communi utilitate*）或他人利益而蒙受损失，这个人应该得到补偿。评注派法学家巴托鲁斯（*Bartolus*）也认为，如若有人救助邻居火灾而损失了自己的房子，那么所有因此受益之人应该分摊他的损失，这才是最公平的。

古典罗马法中虽没有关于海上贸易和运输的专项立法，但罗马人依旧凭借其法律技术（类比、解释、个案答疑、法学家解答等）来对海商领域的行为进行规范，同时通过对习惯的编纂和法学家的论证与解释来扩充个案答疑的空间。

（作者单位：中国政法大学法学院法律史所）

3月16日，西安碑林博物馆网站发布了一项研究，提示人们注意石刻文物在承载千百年历史沧桑之外，也包含了几亿年前地质时代的地质特征。碑林藏石中含有大量完整的古生物化石：

有常见于中晚奥陶纪的腹足类化石；有发育于中晚奥陶纪至志留纪和泥盆纪的四射珊瑚化石；有起始于中晚奥陶纪又绝于志留纪的棘珊瑚化石；有存在于奥陶纪的鹦鹉螺化石；有出现于中奥陶纪一直延续至今的海百合化石。

西北大学地质系梁文天教授团队对碑林重点碑刻的岩石学特征与碑刻石料的来源进行了分析，这项研究属碑林博物馆委托陕西省文物保护研究院的碑刻保护项目。（黎文）



海百合化石



四射珊瑚化石



鹦鹉螺化石



《天工开物》里的明末社会

吉莉 杨云鹏

在科举盛行的明代，很难想象会有人耗时写一部与“功名进取毫不相关”的书。宋应星为何要写这本《天工开物》呢？从他的自序中我们知道，在当时的社会环境中，存在“寒梨之花未赏，而麝度‘楚萍’；釜鬻之范鲜经，而修谈‘晋鼎’；画工好图鬼魅而恶犬马”的现象，而《天工开物》正是为解决以上问题而写。日益僵化的科考形式让人深陷于八股文而忽略现实生活，懂得识字却不识文中提到的诸如“楚萍”“晋鼎”为何物，甚至对日常生活中的“寒梨之花”也不够了解，遑论被读书人所鄙薄的日常手工艺。而在绘画界，对神仙鬼怪题材的偏好又远离现实生活。当时的文本、画作虽来自现实，但只知道读书画画的人实则是脱离现实生活，浮于生活之上。除此之外，想要将诸多工艺通过文本的形式保存下来，也是宋应星的一大希冀——“事物而既万矣，必待口授目成而后识之，其几何何？”

“天工人其代之”（《尚书·皋陶谟》），“开物成务”（《易·系辞》），所谓“天工开物”，也就是将天覆地载的资源与人为加工相辅相成，形成对社会生活各方面有益的技术。在数以万计的技术中，宋应星本着“贵五谷而贱金玉”的原则，将《乃粒》置于开篇，《珠玉》为末，介绍了稼穡、制衣、制糖、造车、酿酒，乃至煤石烧制、军工制造等十数种技术。全书分为上下中三卷，共18篇附图123幅。就本书体例而言，图文并茂的形式实则扩大了书

籍受众，知识阶层大可以将《天工开物》结合经史注疏加以理解，对于文化较浅之人而言，也可以将阅读的重点放在图画，以实现技术的掌握。

不过，成书并不意味着得以传播，仍需要刊刻或抄写出来才能面向社会。而当时的宋应星只是分宜县教谕，俸禄微薄，任职期间还有诸如《画音归正》《原托》《野议》《思怜诗》《巨言十种》多部书籍待刊刻或书写，并无财力和精力承担起刊刻。幸运的是，年少时的挚友、时任河南信阳兵备道的涂绍煇慷慨解囊，《天工开物》于崇祯十年（1637）在南昌府得以首次刊刻，后人称此本为“涂本”。此版至今仍有流传，虽然有校订不精的情况，但基本保留了宋应星文字稿及手绘插图的面貌，极具价值。

宋应星虽被李约瑟称为“中国狄德罗”，《天工开物》在现代研究中也常被定义为“17世纪中国科技百科全书”，纳入科技史研究，不过在当时，这部书应当主要是作民间日用百科之用，此外，也展现出明末生活的图景。

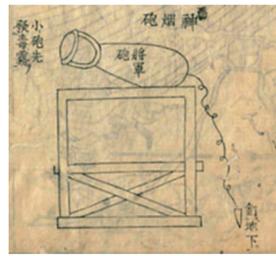
明末的江南地区，百业蓬勃、欣欣向荣。一般认为，明代中后期的币制实际上采用的是银本位制，辅以铜币、纸币等其他货币。《五金》一篇详细记载了银、铜等金属的开采情况：“凡银，中国所出：浙江、福建……江西饶、信、瑞三郡……”，说明直到天启、崇祯年间，国内仍然有银矿在大量开采。甚至远至彩云之南的边疆，宋应星都有详细的记载：“云南银矿，楚雄、永昌、大理为最盛，曲靖、姚安次之，镇源又次之。”其实自明初开始，金银都是禁止作为货币流通的，但大量开采的白银及其保值的特点，使得白银成为主要的货币，以至于张居正改革中的一“一条鞭法”，就是要求税收以白银为主。

明末商品经济之广泛与发达，其规模、范围可能会超出很多人想象。《陶埴》篇中讲述景德镇的瓷器贸易“日本国极珍重，真者不惜千金”，其生产也逐渐规模化、中心化：“万室之国，日勤千人而不足，民用亦繁矣哉”。同样的情况也出现在纺织业中，《乃服》篇

中有详尽记载，当时全国“织机十室必有”。织机的广泛应用，又会产生“棉布寸土皆有”的盛况。《乃服》中记载的诸如印花、丝质、桑植等方面的新技术，正是伴随着纺织业的兴盛和需求的膨胀而产生的。事实上，此时纺织业的重要性远不止此，它更体现出了生产的商业化。许多家室的织机实际上已经不是单纯的自给自足，而是作为商品的生产基地，甚至产生了主业耕种、副业纺织的家庭作坊。

军事工业是后世对于明末误解较多的一个方面。明军与后金军、农民军作战，似乎互有胜败，在诸多影视作品里，很多明末士兵也都是大刀长矛，似乎军事工业并不发达。然而我们透过《佳兵》一篇，可以一窥明代发达的军事、火器工业和时人丰富的想象力。

首先是原材料，在《佳兵》中按用途分为毒火、神火、法火、烂火、喷火几种。其中最天马行空的就是毒火，也就是普通火药掺杂了砒霜、础石、金属锈及粪便等，有毒且异味甚重。另外，



涂本《天工开物》大将军炮



三眼镜，中国军事博物馆藏

还有专门用来劫营的劫营火，是用桐油、松香制成，考虑到劫营需要的是持续的破坏力，劫营火虽无太大的爆炸威力，却能持久燃烧，对军营及相关后勤设施、物资破坏极大。明末普通火药的爆炸威力也十分惊人，“其出也，人物膺之，魂散惊而魄齑粉”。

火器的种类和制作就更加五花八门。威力较大的如红夷炮，原产于荷

兰，后来明军可以仿制，主要用于守城，威力甚大，“膺其锋者为齑粉”，其后坐力大到使用时必须抵住墙体，也仍旧会“墙崩者其常”。为了减少己方伤亡，明末已经有了地雷，用竹管穿通引线，引爆后冲开泥土爆炸杀伤敌人。将类似的原理转移到水中，就产生了水雷，时称“混江龙”，就是将火药装在皮囊中，用漆密封，沉在水中，岸上牵绳勾连雷体，只要敌船碰到机关，就会引爆水雷，“敌舟行过，遇之则败”。《佳兵》中最奇特的火器就是“万人敌”，是一种滚地旋转式的炸弹，使用灵活，不受环境限制，可以添加毒火、神火。使用时，点燃引信用手抛掷出去，火药力就会冲出，弹体八方旋转，对敌人造成大量杀伤。

实际使用中，这些火器确实发挥了重要的作用。明军三大营中的“神机营”，就是以火器部队为主，是明军的一大主力。“混江龙”“大将军炮”等火器在万历抗日援朝战争中大放异彩，成为了平壤之战、露梁海战中重要的制胜法宝。宁远战役中，袁崇焕以寡敌众，最终成功守住宁远城，红夷炮就是主要功臣。明末战斗力最强的“关宁铁骑”，就是以“三眼镜”为主要的兵器。可见明末的军事工业已经相当发达且极具想象力。至于最终王朝覆灭，则不是单纯靠先进技术所能挽回的。

在序末，宋应星强调“丐大业文人”可将此书弃掷案头，不过今天看来，谁说谁真正成了大业呢。（作者单位：清华大学人文学院）