

МІЖНАРОДНЕ ПУБЛІЧНЕ ТА ПРИВАТНЕ ПРАВО

Гольбін М.І.

здобувач,

*Інститут держави та права імені В.М. Корецького
Національної академії наук України*

ІСТОРІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ДЕРЖАВ У СФЕРІ ЗАХИСТУ ТРУДОВИХ І СОЦІАЛЬНИХ ПРАВ МОРЯКІВ

Зародження мореплавання відноситься до глибокої давнини. Першу згадку про поняття «моряк» можна знайти в джерелі стародавнього права – Кодексі Хаммурапі.

Вони містили в собі таке поняття як «корабельник», його права та обов'язки: «Якщо корабельник спорудить людині судно і зробить свою роботу ненадійно, так що судно в тому ж році стане текти або отримає інший недолік, то корабельник повинен зламати це судно, зробити міцне судно господарю судна. Якщо людина найме корабельника, він повинен давати йому шість курру хліба на рік» [1, с. 225-30].

Крім того, хотілося б згадати ще про одну статтю досить цікаву за змістом. Це стаття 240: «Якщо судно, що йде вгору за течією, вдарить судно, що йде донизу за течією, і потопить його, то господар судна, чие судно було потоплено, повинен клятвено показати перед богом усе, що загинуло на його судні, і судно, що йшло донизу за течією, повинно відшкодувати йому судно і все загибле в нього».

Судячи зі змісту цієї статті, можливо припустити, що ми маємо справу із зародженням такого правового поняття як «компенсація морякам у випадку втрати або затоплення судна».

Флот і мореплавання зародилися в Стародавньому Китаї, Єгипті, Фінікії та інших рабовласницьких державах. Письмовим документом, в якому згадується, про наявність в Єгипті п'яти суднобудівних верфей, є великий папірус від часів Рамзеса III (1190 до н.е.). У розпорядженні цього фараона також були озброєні судна, які тримали охорону на морських торгових шляхах від піратських нападів «народів моря» і їх набігів на узбережжя Єгипту [2, с. 19].

Отже, вже в Давньому Єгипті судноводіння в морі було такою ж професією, як землеробство або інші ремесла.

В Єгипті виникли сім каст, що збереглися майже до кінця існування держави: жерці, воїни, коров'ячі пастухи, свинопаси, дріб'язкові торговці,

товмачі і стерники. Стерники, хоч і займали останнє місце в ієрархічному реєстрі, однак користувалися великою пошаною і повагою, адже першим стерничим був верховний бог Ра (Амон) [3, с. 17].

Про розвиток мореплавання свідчить і наявність каст не тільки стерників, а й товмачів – перекладачів. П. Стороженко згадує про перемогу фараона Рамзеса III над «морськими народами» у битві, яка відбулася на Нілі 1190 року до нашої ери [4, с. 13].

Ці народи займалися розоренням і пограбуванням розвинених міст. Пізніше назва цих «морських народів» трансформувалася в поняття «пірат». Як вказує П. Стороженко, слово «пірат» походить від латинського «пірата», яке виводиться від грецького «пайран», що означає пробувати щастя на морі.

Важливу роль у історичному становленні морської професії та прав моряків зіграла Фінікія – державне об'єднання Стародавнього світу. З фінікійцями пов'язана перша згадка про міжнародне співробітництво у сфері трудових прав моряків. Так, А. П. Шершов у своїй роботі вказує, що фінікіяне охоче, будували військові і торгові кораблі для інших країн – Ассирії, Єгипту, а потім і Персії, а також надавали їм стерників і команду [2, с. 25].

Аналізуючи дане твердження, бачимо, що крім вже існуючих вищевказаних прототипів права на оплату праці моряків, а також права трудового найму, які історично виходять ще із законів Хаммурапі, ми можемо припустити, що фінікійці забезпечували, повну підготовку моряків, необхідну для виконання різних обов'язків на борту судна, тим самим, дали поштовх для зародження сучасного права моряків на кваліфікаційну підготовку.

У римських юридичних збірниках – дигестах – зафіксовано закон, приписуваний Солону, де перераховані три рівноправні професії: моряки, пірати і купці (48, XLVII, 22, 4). Це була єдина «триголова» професія [3, с. 5].

Можливо припустити, що поняття «моряк» включало в себе також і веслярів на галерах. Права веслярів на галерах того часу описані в роботі П. Стороженком: життя рабів-веслярів постає як неймовірно тяжке, виснажливе й криваве [4, с. 62].

Рабовласницький устрій змінився новою економічною формацією феодалізмом. У VII ст. венеціанці вводять поняття – «капітан» – командир галери, який призначався з осіб привілейованого стану [5, с. 17].

Первісно в Західній Європі керувалися в питаннях мореплавання так званім Родоським правом і кодексом візантійського права – Базилікою. Базиліка (VII ст.) багато що запозичила з заснованого на звичаях родоського права, але представляла собою вже норми, виражені в офіційному державному акті. В цей же час сформувався і ще один кодекс – так звані Олеронські сувої (XII ст.) – Збірка рішень, які виносилися

морським судом острова Олерон біля Бордо. Поступово саме вони стали найбільш авторитетним джерелом морського права. Їх сприйняла переважна більшість західноєвропейських країн [6, с. 59].

Поява в XIV столітті викладеного каталонським наріччям збірника *Consolato del Mare* всіх місцевих законів, звичаїв, поширених у межах Середземномор'я, і вперше, ймовірно, виданого в Барселоні, мало величезне значення для купців і моряків того періоду, а рівно і для суддів – консулів, які здійснювали правосуддя у великих портах. Оскільки у збірнику не робили спроби викласти норми, які повинні були мати загальне застосування, а просто зводилися до купи вже діючі принципи [7, с. 90].

Як зазначає П. Стороженко, поняття «пірат» в XVII ст., трансформувалося в поняття «буканьєр» [4, с. 77].

За одною версією «буканьєрами» називали мисливців на диких буйволів на острові Еспаньола (пізніше Сан-Домінго). Як правило вони не знали що таке сім'я, жили по двоє в повній злагоді та приязні, володіючи своїм нехитрим добром спільно, називали один одного «матросами», а життя своє «матроством». Колонізатори іспанці змусили «буканьєрів» податися до «флібустьєрів», які на той час вже розкошували в морях.

Слово «флібустьєр» походить від голландського «vri buiter», «фрі бутер», тобто – легкі судна на яких вони здійснювали свої напади, а у французькій – «flibustiers» вільні мореплавці. Члени піратського співтовариства давали клятву беззаперечно підкорятися на суші і на морі особливому статуту. Існував принцип розподілу захопленої здобичі на «рівні частки». Під час воєн, майже всі пірати ставали каперами (санкціонована державою форма піратства). Така ж форма піратства, але під назвою «корсо» згадується В. Тарновським.

Капер, корсар або комісійний моряк мав офіційний патент – спеціальний ордер, що видається країною, на службі якої він перебував.

Міжнародна конференція, на якій вперше в історії міжнародного права розглядалися питання безпеки мореплавання, відбулася у Вашингтоні (грудень 1889 р.). Вона цілком була присвячена охороні життя і майна на морі і, мабуть, була першою спробою міжнародної спільноти щодо співпраці в галузі технічних проблем торговельного мореплавання.

Наступна міжнародна дипломатична конференція з питання міжнародно-правового нормування охорони людського життя на морі відбулася в Лондоні в 1914 році. Її робота, як відомо, була викликана загибеллю 15 квітня 1912 пасажирського лайнера «Титанік». Тоді вперше знадобилося знайти такий спосіб міжнародно-правового нормування, при якому технічне правило не поривало би зв'язку з технікою й у водночас набувало юридичну оболонку міжнародно-

правової норми. Конвенція СОЛАС 1929 р. була прийнята і набула чинності 1 липня 1931 р. Характерно те, що вона сприйняла міжнародно-правовий спосіб кваліфікованого санкціонування технічних правил, застосований у Конвенції 1914 р., коли окремі технічні норми, що мають в технічному нормуванні принципово важливе значення, поміщаються в частині яка санкціонує або юридичній частині конвенції, а технічні правила, що регламентують методи розрахунку, технічні характеристики пристроїв та обладнання, розташовуються у відповідних додатках конвенції.

Поруч із вимогами з безпеки мореплавства для всіх суден Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (1914 р.) містила норми по діленню пасажирських суден на водонепроникні відсіки, рятувальним і протипожежним засобам. Вперше міжнародною угодою встановлювалася вимога про радіотелеграфне обладнання.

Наступним найважливішим етапом стало створення Міжнародної організації праці (МОП) у 1919 році на підставі Версальського мирного договору в якості структурного підрозділу Ліги Націй.

Подальшу еволюцію правових норм у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків треба нерозривно пов'язувати з діяльністю МОП, яка з утворенням ООН, стала її першою спеціалізованою агенцією.

Список використаних джерел:

1. Дьяконов И. М. Законы Вавилонии, Ассирии и Хеттского царства // Вестник древней истории. – 1952. – № 3–4. – С. 225-230.
2. Шершов А. П. История военного кораблестроения с древнейших времен и до наших дней / А. П. Шершов, Военно-морская академия ВМФ им. Ворошилова. – М.; Л.: Гос. военно-морское изд-во НКВМФ Союза ССР [Военмориздат], 1940. – 360 с.
3. Снисаренко А. Б. Властители античных морей. – М.: Мысль, 1986. – 239 с
4. Розбійники з лебединого шляху: Цікавинки про морських піратів, віднайдені, упоряд. та пер. з різних зарубіжних джерел П. Стороженком. – К.: Мистецтво, 1995. – 192 с.
5. История военно-морского искусства. Учебник для высших военно-морских училищ. Ответственный редактор адмирал С. Е. Захаров. – Москва, 1969. – 576 с.
6. Баскин Ю. Я., Фельдман Д. И., История международного права. – М., 1990. – 205 с.
7. Раков О. Е. Некоторые правовые аспекты в истории развития торгового мореплавания // Сборник научных работ «Морское право: актуальные вопросы теории и практики» Одесск. Нац. мор. академ. – 2007. – Вып. № 3: Международное морское право. – С. 89-93