

УДК 341.1/.8

Ю. О. Єфіменко
спеціаліст 2 категорії
Навчального відділу

Національного університету «Одеська морська академія»

СТАТУС КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА У ДОКЛАСИЧНОМУ МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Питання, пов'язані з генезисом міжнародного морського права, вельми широко й різнобічно досліджені світовою та вітчизняною правничою наукою як в історичному, так і у доктринальному аспектах. Зумовлено це тією важливою роллю, яку відіграло мореплавання в економічному та соціально-політичному житті людських спільнот від найдавніших часів до сьогодення.

Так, уже у XIX столітті увагу вчених привернула історія, теорія і практика античного суднобудування й мореплавання, насамперед, що цілком зрозуміло, торговельного. Вивчаючи різноманітні стародавні джерела, у тому числі правові, дослідники намагалися класифікувати судна античних флотів, з'ясувати їхню будову, габарити, оснащення, озброєння тощо. Аналогічні аспекти торговельного мореплавання стали об'єктом наукових досліджень дещо пізніше, проте суспільний інтерес до цієї тематики завжди був на достатньо високому рівні.

Попри це, ні у доктрині, ні у праві докласичного періоду не відображені питання правового статусу капітана морського торговельного судна, що зумовлює значну прогалину у правничій доктрині сучасного уявлення про міжнародне морське торговельне право.

Окремі аспекти правового статусу капітану в історичній ретроспективі досліджували такі вчені, як О. Буткевич, В. Грабар, Ю. Шемшученко, С. Кузнецов, О. Київець, В. Шемонаєв, Й. Кобов, Ю. Цимбалюк, О. Каєнко. Проте, комплексні дослідження, які були б присвячені виявленню проблем правового статусу капітана в історичній ретроспективі докласичного періоду становлення міжнародного морського права, майже відсутні.

Метою статті є виділення проблем визначення правового статусу капітану в історичній ретроспективі докласичного періоду розвитку міжнародного морського права. Для досягнення поставленої мети сформульовані наступні завдання: простежити еволюцію становлення правового статусу капітана у докласичний період; виділити основні проблеми визначення статусу капітана у цей період розвитку міжнародного морського права.

Як слушно зазначав видатний фахівець у галузі теорії та історії міжнародного права В. Е. Грабар, уже з давніх-давен усюди, де люди у більш-менш близькому сусідстві мешкали окремими

спільнотами, між ними виникали й підтримувалися різнобічні стосунки. З часом на ґрунті цих відносин формувалася певна система правил, що набувала загальнообов'язкового, юридичного характеру [1, с. 378]. Власне, ці правила й були першими міжнародно-правовими нормами. Взагалі ж виникнення міжнародного права, у тому числі морського, дослідники, зокрема Ю. С. Шемшученко, безпосередньо пов'язують із процесами зародження і становлення держав [2, с. 669]. Що стосується безпосередньо морського права та часу його зародження, слушно є думка знаних вчених С. Кузнецова та Т. Аверочкіної, які науково обґрунтували, що основи морського права були закладені фінікійськими навігаторами, що здійснювали плавання на своїх вітрильних та веслових судах у Середземному та з'єднаних з ним морях ще у V – XII ст.ст. до н.е. [3, с. 31].

Тривалий час, особливо на стадії первинного розвитку міжнародного морського права, стосунки у цій сфері базувалися на звичаєвому праві, котрим регламентувалися переважно відносини, що виникали у зв'язку з торговельним та іншим мореплаванням, а також рибальством. Зрідка у цей період застосовувалася навіть така форма, як міжнародний договір. Наприклад, договір про визначення кордонів і порядку мореплавання у деяких середземноморських акваторіях у VI–IV ст. до н.е. уклали між собою Рим і Карфаген. Варто зазначити, що зміст цих угод неабияк позначився на розробленні міжнародно-правового режиму територіальних вод, котрий нині регулюється міжнародною Конвенцією ООН з морського права 1982 року та Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону [4, с. 17].

Що стосується власне міжнародного морського права як галузі міжнародного права періоду античного світу, то аналіз дає підстави стверджувати, що його як системи норм, яка визначає режим морського простору та порядок його використання, тоді не існувало, не існувало також відповідних правових регуляторів статусу капітана морського торговельного судна. Відповідно у зародковому стані, далекому від загального застосування, перебував і принцип свободи відкритого моря. Його визнанню, а також відмові від зазіхань на контроль морських просторів поза межами територіальних вод сприяли розвиток промисловості,

міждержавних торговельних зв'язків, різноманітного судноплавства й пов'язані з останнім великі географічні відкриття XV–XVI століть.

Аналіз розвитку міжнародних правовідносин у сфері мореплавства засвідчує, що їх формування відбувалося під впливом двох суперечливих чинників. З одного боку, це потреба вільного використання відкритого моря усіма суб'єктами таких правовідносин, а з іншого – прагнення морських держав захистити власні інтереси у своїх прибережних акваторіях.

Найважливішим джерелом тогочасного міжнародного морського права вважається Родоський морський закон (близько VIII ст.) – складений у Візантії звід правил мореплавства і морської торгівлі, який інкорпорував відповідну античну й середньовічну звичаєво-правову практику, а також доробки давньоримських юристів [5]. Правові приписи цього документа стосувалися суднобудування й судноводіння, фрахтування суден, транспортування вантажів і перевезення пасажирів, позбавлення від вантажу (викидання) у разі небезпечної ситуації (аварія), розподілу прибутків та збитків між зацікавленими суб'єктами і багатьох інших питань. Підтвердженням вагомості Родоського морського закону може служити й те, що окремі його положення аж до XV ст. застосовувалися у міжнародній морській торгівлі.

Назва цього зводу традиційно пов'язана із середземноморським островом Родос, який тривалий час був центром світової торгівлі й великою морською державою, а чимало норм «Родоського морського права» запозичені законодавством Стародавнього Риму. І попри те, що автентичні правові джерела Родосу допоки дослідникам не відомі, як слушно зазначає В. Шемонаєв, римляни були з ними добре знайомі, оскільки у Дигестах Юстиніана знаходимо відповідні згадки та детальні коментарі до норм «Родоського закону про викидання» [6, с. 91].

Згадане вище «Родоське морське право» – загальновизнаний фундамент сучасного морського права – бере свій початок, на думку багатьох дослідників, ще від IX століття до н.е., а у вигляді кодексу відоме з III–II ст. до н.е. [7, с. 1069]. Його норми, котрі забезпечували адекватне регулювання різноманітних відносин, що виникали у процесі торговельного мореплавства, визнавалися всіма народами басейну Середземного моря і були єдиними для них, оскільки інших подібних правил чи законів тоді просто не існувало [8, с. 383].

Свідомість античної традиції, безумовно, займають провідне місце у вивченні історії. Однак при дослідженні питань античного мореплавства та кораблебудування ми стикаємося з низкою складнощів. Письмові джерела, що дійшли до нас, містять вкрай мізерну інформацію щодо будівництва суден та їх експлуатації, особливо це стосується

відомостей щодо організації морських перевезень і транспортування вантажів, а також загальних та практичних аспектів, які складають систему правового статусу капітана морського торговельного судна. Про військові кораблі та організацію військово-морської служби ми знаємо значно більше. Це викликано тим, що висвітлення тих чи інших подій відбувалося через призму пріоритетів древніх авторів. Від боєздатності військового флоту залежала могутність будь-якої морської держави. У зв'язку з цим військові кораблі і морські битви завжди привертали увагу сучасників більшою мірою, ніж морська торгівля і вантажні судна.

Як бачимо, навіть побічний аналіз генезису міжнародного морського права у Стародавній період дає всі підстави для висновку, що головним джерелом його формування був звичай. З великою ймовірністю можемо стверджувати, що звичай у цей час був і головним правовим регулятором у повсякденній діяльності капітана морського торговельного судна. При цьому слід відзначити таку особливість: у міжнародному морському праві звичаєві норми не втрачають своєї вагомості й донині, тоді як практично в усіх внутрішніх системах права вони з часом стають все менш істотними. І сьогодні звичай залишається основним нормотворчим чинником у сфері міжнародного мореплавства, коли є потреба універсального правового врегулювання нових питань, що виникають на тлі науково-технічного прогресу, соціально-економічних, екологічних та інших змін у світі.

Підсумовуючи дослідження питань зародження та розвитку морського права у Стародавній період, слід резюмувати, що морське право у цей період у значній мірі обходить роль капітана та його правовий статус. Зазначимо, що статус капітана як на судні, так і у взаємовідносинах з екіпажем та іншими учасниками міжнародних торговельних відносин регулювалися пріоритетно звичаями та традиціями. Проте роль капітана завжди була визначальною, особливо в екстремальних та нетипових ситуаціях. Так, за висловом Плутарха, – море це стихія, яка завжди була ворожою природою людини [9]. Ввіряючи норавливому океанові свої життя, моряки розраховували на допомогу богів. Але боги непостійні у дружбі, а їх любов мінлива як море. Тому мореплавці ніколи не забували про те, що, потрапивши у біду, їм доведеться розраховувати тільки на майстерність і досвід свого керманіча, який повинен був знати свій корабель, вибрати правильний шлях, орієнтуватися щодо припливів, напрямків вітру, сили течій. Але не менш важливим було і те, як точно капітан міг розрахувати вагу вантажу і розпорядитися ним.

У період Середньовіччя, як і у Стародавній період, звичаї залишаються основним джерелом регулювання торговельних відносин на морі.

Саме звичаї склали основні базові установки кодифікованих правових актів того періоду: «Руська правда», «Салічна правда», «Литовські статутти». Крім того, звичаї склали основу кодифікації норм торговельного мореплавства в Олеронських сувоях (1100) – збірнику постанов морського суду острова Олерон; національних законодавств Англії, Іспанії, Північної Італії, а також Франції; у законах Вісбі (бл. 1350) – порту на острові Готланд у Балтійському морі, де регулювалися питання морських перевезень і морської торгівлі; у Збірнику добрих звичаїв моря (Consolato del Mare), який було укладено у Марселі та Барселоні і який визнавався усіма прибережними державами Середземноморського басейну. Слушною у даному ракурсі нашого дослідження є думка Л. Давиденка, яку ми підтримуємо. Учений вважає, що історично склалося так, що будь-які проблеми, що виникають у процесі мореплавства, капітан судна має вирішувати самостійно, беручи на себе всю повноту відповідальності за наслідки своїх рішень і дій, за безпеку судна, екіпажу, пасажирів та вантажу. Це призвело до того, що спочатку на рівні звичаїв, а пізніше і на міжнародному рівні капітанів морських суден було наділено цілим колом не лише звичайних, але й виключних повноважень [10, с. 426].

Як відомо, головною особою на судні під час плавання виступає капітан судна. Його статус складається із комплексу елементів, основним з яких небезпідставно вважаються повноваження (права та обов'язки). При цьому, постійний розвиток міжнародних торговельних та інших економічних правовідносин, технічний прогрес, що призвів до появи та введення в експлуатацію нових видів судів, техніки та обладнання, обумовлює необхідність у постійному узгодженні деяких елементів статусу капітана із новими вимогами щодо забезпечення безпеки людей та вантажів, а також екологічної безпеки. Це, відповідно, впливає на визначеність статусу капітана, ускладнює тлумачення деяких його елементів, та у цілому утворює певні проблеми із визначенням змісту та обсягу такого статусу.

Одночасно чіткість визначення прав та обов'язків капітана, а також інших елементів його статусу, є необхідною умовою забезпечення безпеки судноплавства як на морі, так і на суднохідних річках. Важливість дослідження даного історичного етапу розвитку міжнародного морського права полягає, крім іншого, ще й у тому, що саме у цей період укорінюється професійний термін «капітан», як керівник корабля та всього екіпажу, закладаються підвалини нормативного закріплення його правового статусу на основі довготривалого застосування відповідних звичаїв. Тому дослідження історичних засад розвитку морського права має й практичне значення для нашого

дослідження. Проте, відсутність системних джерел саме із торговельного мореплавства, змусило у своєму дослідженні звертатися до інших суміжних результатів наукового пошуку: військово-мореплавство, суднобудівництво, розвиток торгівлі у цілому тощо.

Так, А. Шершов, досліджуючи історію військового кораблебудування робить висновок, що рабовласницький устрій змінився новою економічною формацією – феодалізмом. У Середземному морі Венеція і Візантія стали продовжувачами римлян у справі розвитку мореплавства і кораблебудування [11, с. 52]. Саме ці зміни слугували орієнтирами подальшого розвитку морської торгівлі та, відповідно, впливали на формування особливостей правового статусу капітана морського торговельного судна.

Важливим для нашого дослідження є наукові пошуки С. Захарова про історію військово-морського мистецтва. Учений конкретизує, що у VII ст. венеціанці вводять поняття «капітан» – командир галери, який призначався з осіб привілейованого стану [12, с. 17]. Власне, це були перші спроби введення «капітана», як керівника морського судна. Можемо припустити, що таке твердження стосується і розвитку торговельного мореплавства.

У той же час слід зауважити, що крім повноважень, які зазнавали системних змін, до структури статусу капітана судна входять також інші елементи, на визначення яких також впливали конкретні історико-правові умови. Зокрема, на нашу думку, до елементів статусу капітана необхідно віднести:

- 1) вимоги до капітана судна;
- 2) порядок набуття статусу капітана судна;
- 3) повноваження капітана;
- 4) гарантії захисту прав капітана судна;
- 5) відповідальність капітана судна.

На підставі комплексного аналізу правового статусу капітана судна О. Каєнко робить висновок, що міжнародний характер мореплавства зумовлює ряд особливостей правового становища капітана морського судна:

– капітан призначається на свою посаду наказом судовласника, проте посадові права і обов'язки капітана встановлюються не тільки судовласником, але й національним морським законодавством та міжнародними конвенціями, в яких бере участь конкретна держава;

– посада капітана вимагає від конкретної особи не тільки наявності у нього відповідного кваліфікаційного диплома (капітана далекого плавання) і знань в області навігації, морехідної астрономії, девіації та ін., але і обов'язкових знань міжнародного та національного морського права;

– обсяг прав і обов'язків капітана не є конкретно визначеним внаслідок існування різних видів

випадковостей мореплавання і несподіваних проявів стихії, а також аномальних явищ;

– перелік прав і обов'язків капітана, покладених на нього міжнародними договорами та іншими актами, постійно розширюється [13, с. 119-120].

Підсумовуючи загальний аналіз розвитку міжнародного морського права у період Середньовіччя, коли сформувалося класичне міжнародне морське право, зазначимо, що основними характеристиками цього періоду були подальший розвиток звичаєвого права, поява терміну «капітан морського судна», яке ввбрало у себе основні сутнісні та функціональні складові, що у цілому відповідають його сучасній інтерпретації. Пізніше міжнародне морське право характеризувалося більш чітким закріпленням правового статусу капітана морського судна у національному та міжнародному праві. Проте, це вже було характерним для права ХХ століття.

Нормативні положення щодо морського торговельного судноплавства, рибальства і морського промислу, рятування на морі стали включатися до міжнародних договорів. Формувалися норми універсального характеру щодо правового режиму морських просторів. Значення міжнародного морського права як міждержавної правової бази у сфері мореплавства, морекористування, торгівлі невпинно зростало.

Перманентне зростання обсягів діяльності, пов'язаної з морем, створення, розширення, ускладнення й універсальна взаємовідносин держав у цій сфері зумовили виділення вказаних норм і правил у певну специфічну систему. А з часом вони стали окремою галуззю – міжнародним морським правом зі своїм предметом правового регулювання, яким є міждержавні відносини у процесі морської діяльності.

Специфіка предмета правового регулювання міжнародного морського права полягає насамперед у тому, що рівень і характер інтересів різних держав у морській сфері, їх реальні можливості морекористування великою мірою визначаються рівнем їх економічної розвиненості, від якої напряду залежить і розвиток відповідної матеріально-технічної бази – різнопрофільних морських суден, техніки і технологій тощо. Зрозуміло, що неабияку роль відіграє також географічний чинник, тобто розташування держави відносно моря та його ресурсів, котрі становлять загальний предмет праці у глобальних масштабах.

Одна із найстаріших складових міжнародного права – міжнародне морське право, яке сягає своїм корінням часів Стародавнього Світу, було вперше кодифіковано тільки у середині ХХ століття. У 1958 році перша Женевська конференція з морського права прийняла чотири конвенції: про територіальне море і прилеглу зону; про відкрите

море; про континентальний шельф; про рибальство й охорону живих ресурсів моря. Пізніше, у 1982 році була прийнята Конвенція з морського права, яка об'єднала у собі основні положення регулювання відносин на морі. Ці документи чинні й до теперішнього часу для держав, які до них приєдналися. Водночас, їх приписи, в яких зафіксовано загальноновизнані міжнародно-правові норми, зокрема міжнародні звичаї, мають поважати й інші суб'єкти міжнародного права.

Література

1. Грабарь В. Э. Материалы к истории литературы международного права в России (1647–1917) / В. Э. Грабарь. – М. : Изд-во АН СССР, 1958. – 491 с.
2. Шемшученко Ю. С. Міжнародне право / Ю. С. Шемшученко // Юридична енциклопедія : у 6 т. – Т. 3. К–М. – К. : Українська енциклопедія, 2001. – 669 с.
3. Кузнецов С. О. Морське право : [підручн.] / С. О. Кузнецов, Т. В. Аверочкина. – Одеса : Фенікс, 2011. – 382 с.
4. Київ'єць О. В. Сучасне міжнародне право: проблеми ефективності системи через призму джерел міжнародного права / О. В. Київ'єць // Право і Безпека. – 2010. – № 2. – с. 15-19
5. Морское право: история, современность, перспективы развития : [сб. науч. тр.] // Одесск. нац. мор. акад., гуманитар. ф-т. – Одеса : [б. и.], 2002. – Вып. 1. – 159 с.
6. Шемонаєв В. Ю. Походження та розвиток ідей правового регулювання загальної аварії / В. Ю. Шемонаєв // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. – 2004. – № 2. – С. 88-93
7. Paulsen G. An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law / G. Paulsen // Tulane Law Review. – Vol. 57. – 1983. P. 1065-1087.
8. Стрельцова Е. Д. Этапы формирования единого морского права / Е. Д. Стрельцова // Право и держава. – № 12. – 2010. – С. 381-387.
9. Порівняльні життєписи / Плутарх ; пер. з древньогрец. Й. Кобов, Ю. Цимбалюк ; передмова: Й. Кобов. – Київ : Дніпро, 1991. – 440 с.
10. Давиденко Л. М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплавстві / Л. М. Давиденко // Актуальні проблеми держави і права. – 2011. – № 60. – С. 425-431
11. 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.
12. История военно-морского искусства : [учеб.] / отв. ред. С. Е. Захаров. – Москва, 1969. – 576 с.
13. Каєнко О. О. Особливості формування правового статусу капітана морського судна / О. О. Каєнко // International scientific journal. – 2016. – № 1(1). – С. 117-122.

Анотація

Єфіменко Ю. О. Статус капітана морського судна у докласичному міжнародному морському праві. – Стаття.

Стаття присвячена проблемі визначення правового статусу капітана судна у історико-правовій ретроспективі. Досліджується поняття та структура правового статусу капітана судна; розглядається еволюція

становлення правового статусу капітана; виділяються основні проблеми визначення статусу капітана.

Ключові слова: капітан, морське судно, правовий статус, історичний аналіз.

Аннотация

Ефименко Ю. О. Статус капитана морского судна в доклассическом международном морском праве. – Статья.

Статья посвящена проблеме определения правового статуса капитана судна в историко-правовой ретроспективе. Исследуется понятие и структура правового статуса капитана судна; рассматривается эволюция становления правового статуса капитана; выделяются основные проблемы определения статуса капитана.

Ключевые слова: капитан, морское судно, правовой статус, исторический анализ.

Summary

Yefimenko Yu. O. Status of the captain of a sea-going vessel in the pre-classical international maritime law. – Article.

The article is devoted to highlighting the problem of determining the legal status of the ship's captain in the

historical and legal retrospect. The notion and structure of the legal status of the ship's captain. In particular, under the proposed status captain understood as defined in national legislation, international instruments and agreements, a system of rights and obligations, limits of liability arising master of the vessel during the voyage, as well as safeguards to protect its rights and interests. The author proves that the elements captain status must include: 1) the requirements for the master of the vessel; 2) the procedure for becoming a master of the vessel; 3) The powers of the captain; 4) safeguards to protect the rights captain of the vessel; 5) responsibility of the captain of the ship.

We consider the evolution of the legal status of captain; highlights the major issues determining the status of captain. The latter, in particular, include: 1) definition Captain simultaneously subject to many types of relationships (employment, criminal procedural, economic, international, etc.). Without prioritize its powers in a given area, leading to the need for different rules and regulations regulation for different types of relationships; 2) the regulation of the status of numerous international, national regulations and labor contracts and the economic and legal agreements that are sometimes not coordinated.

Key words: captain, ships, legal status, historical analysis.