

European Union in the development and implementation of a common EU policy following the entry into force of the Lisbon Treaty, which gave a powerful impetus to further deepen institutional reforms of deepening integration component .

According to the author, in the circumstances of such benefit are seen to intensify and strengthen cooperation and institutional relations of the Verkhovna Rada of Ukraine and its structural divisions, factions of political parties and parliamentary groups of the respective structural units of the European Parliament to promote further European integration of the Ukrainian state and its implementation statutory strategic European choice at the highest political and legal level of functional inter-parliamentary cooperation.

Keywords: *organization, composition, structure, the European Parliament, the parliamentary system, parliamentary procedure.*

УДК 341.1.8

М. І. Гольбін

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

У статті аналізується загальний процес виникнення та становлення міжнародно-правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків. Визначається період виникнення: поняття «моряк», прототипу сучасних правових норм у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків, правового поняття «компенсація морякам у випадку втрати або затоплення судна».

Ключові слова: *міжнародне право, міжнародно-правове співробітництво держав, трудові права моряків, соціальні права моряків, моряк, захист трудових і соціальних прав, історія міжнародного-правового співробітництва.*

Постановка проблеми. Вивчення мореплавства, тим більше розвиток міжнародно-правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків, з історичного боку має певні труднощі. Адже захист трудових та соціальних прав моряків як явище протягом історії далеко не завжди викликало належну увагу дослідників.

Метою даного дослідження, для ґрунтового аналізу становлення міжнародних норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, є спроба з'ясувати час виникнення поняття «моряк» і вже на підставі цього поняття робити висновки і розглядати еволюцію міжнародно-правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ми зробили спробу детального вивчення цього питання, використовуючи напрацювання як дослідників міжнародного права ХІХ – ХХ ст., роботи яких мають значну наукову та історичну доктринальну цінність, серед яких Ласса Оппенгейм, Михайло Олександрович фон Таубе, Давид Беніціоновіч Левін, Ю. Я. Баскин, Д. І. Фельдман, В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожній, так і праці відомих дослідників історії судноплавства, серед яких С. Є. Захаров, А. Б. Снісаренко, А. І. Шершов, В. С. Шитарев, П. Стороженко, А. Штенцель, О. Є. Раков, Д. Б. Левин, В. Тарновський, Х. Нойкигхен, Т. Б. Вандалов, оскільки вони у своїх працях опосередковано дають визначення поняття «моряк» та історію його виникнення, яке в свою чергу корисно для нашого дослідження з точки зору вивчення становлення трудових та соціальних прав моряків.

Вважаємо, що розгляд поняття «моряк», а також еволюцію міжнародно-правового

співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків буде досить вдало розглядати через призму періодизації розвитку міжнародного права, оскільки, кожному рівню в історичному розвитку свободи і права властива своя юридична концепція людини як суб'єкта права. Міра визнання і захищеності прав людини в тому чи іншому суспільстві визначалася типом його соціально-економічної організації, ступенем розвитку цивілізації [1, с. 89].

Викладення основного матеріалу. Зародження мореплавання відноситься до глибокої давнини. Воно пов'язане з поділом суспільства на класи, появою і розвитком перших рабовласницьких держав, виникненням війн і збройних сил [2, с. 11].

Першу згадку про поняття «моряк» можна знайти в джерелі стародавнього права - Кодексі Хаммурапі.

Реформи Хаммурапі, писав І. М. Дьяконов, можна «певною мірою поставити в один ряд з реформою Солон в Афінах». Хаммурапі не був першим законодавцем. Вже протягом століть люди регулювали своє життя певними нормами. Однак Кодекс Хаммурапі зважаючи на його просторості став для нас найважливішим джерелом відомостей про стародавнє право. За словами І. М. Дьяконова, «закони Хаммурапі являють продуману і своєрідну систему права, яка витікає не з механічного з'єднання першоджерел, а з реальних потреб вавилонської держави того часу». В основі цієї системи законів лежала конкретна правова практика. Ці закони були записані в 1750-х роках до нашої ери.

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 віддасть своє судно у найм корабельнику, а корабельник буде недбалий і потопить або погубить судно, то корабельник повинен відшкодувати судно хазяїнові судна. Якщо людина найме корабельника, він повинен давати йому шість курру хліба на рік» [3, 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». Однак, у тексті статті йдеться про непряме право моряка на компенсацію, за допомогою компенсації господареві судна.

Рабовласницький устрій представляв собою перше класове суспільство, в якому основними класами були раби і рабовласники. Розкол суспільства на класи викликав до життя державу, покликану забезпечувати проведення внутрішньої і зовнішньої політики панівних класів. Одночасно з появою класового суспільства і утворенням держави виникають війни, які стають його постійним супутником. Для ведення воєн в рабовласницьких державах стародавнього світу вперше в історії створюються збройні сили - армія і флот, які комплектувалися з числа вільних громадян.

Флот і мореплавання зародилися в Стародавньому Китаї, Єгипті, Фінікії та інших рабовласницьких державах. Головною причиною виникнення і розвитку мореплавання були торгові стосунки між народами стародавнього світу.

В епоху рабовласництва торгові зносини між країнами розвивалися порівняно повільно. Море не стало великою дорогою, що сполучала всі країни тодішнього світу. Тим не менш, морські зв'язки існували і розвивалися.

Як вважає А. Н. Шершов, 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 [4, с. 19].

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

Як стверджує А. Б. Снісаренко, 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). Це були відважні люди, майже смертники, за єгипетськими поняттями: залишаючи межі країни, вони автоматично позбавлялися заступництва вітчизняних богів. Лодії шанувалися священними [5, с. 17].

Про розвиток мореплавання свідчить і наявність каст не тільки стерників, а й товмачів - перекладачів. Це означає, що торгівля в Єгипті носила міжнародний характер, а раз так, то багато народів, які населяли узбережжя Середземного моря, контактували з єгиптянами [6, с. 12].

П. Стороженко згадує про перемогу фараона Рамзеса III над «морськими народами» у битві, яка відбулася на Нілі 1190 року до нашої ери [7, с. 13].

Як впливає з давньоєгипетських історичних джерел, 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. У суднобудівному мистецтві, в мореплаванні, торгівлі та колоніальній діяльності, фінікійці ще в найдавніші часи перевершували всі інші народності [8, с. 25].

Ще в дуже віддалені часи фінікійці організували світову торгівлю. З фінікійцями пов'язана і 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 [4, 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, в силу своєї історичної схильності до мореплавання, повну підготовку моряків, необхідну для виконання різних обов'язків на борту судна, тим самим, дали поштовх для зародження сучасного права моряків на кваліфікаційну підготовку.

Перші спроби кодифікації морського права відносяться до античного часу. Вони мали на меті, як це було зроблено в Родоському кодексі, або Родоському морському праві, об'єднання правил, які хоча і не були санкціоновані будь-якою суверенною владою, але поступово набули обов'язкового характеру, добровільно визнаний купцями і торговцями всіх націй.

Деякі дослідники вважають, що в Родоському морському законі - збірник морського права, складений у Візантії в VII-VIII ст. на основі античних (давньогрецьких, давньоримських і ін.) звичаїв мореплавання і морської торгівлі, лише відтворювалися закони фінікійців. Компіляція його норм, створена під час пізньої Імперії, носило назву Родоського морського права. Це право було зведено до купи,

мабуть, між VII і IX століттями і застосовувалося в районі Середземного моря протягом тривалого часу.

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 [5, с. 5].

У римському праві, як зазначає у своїй роботі О. Є. Раков, щоб бути суб'єктом неполітичних, приватно-правових відносин, у тому числі і трудових, треба було бути вільним римлянином. Тому правові норми були виключно римським правом і тільки для римлян, тобто правом споконвічних римлян. Особи без громадянства виявлялися так чи інакше утиснутими не тільки в політичному середовищі життя, але і як учасники цивільно-правових відносин. Так у Дигестах Юстиніана були встановлені права користування чужими речами (у тому числі рабами): «Слід годувати і одягати рабів достатньо, згідно їх рангу і гідності, щоб не зіпсувати (рухому річ) внаслідок своєї дикості або лютості, інакше власник підлягає відповідальності за Аквілієвим законом» [9, с. 286].

Цей період характеризується появою військового флоту окремо від торговельного.

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. Все їхнє тіло вкривали рубці від шмагання батогами. Вони спали між лавами валетом, тут же їли, відбували фізіологічні потреби. Інколи їх мили, поливаючи з відер морською водою. На мусульманських галерах рабам дозволяли молитися згідно зі своїми віросповіданнями [7, с. 62].

На підставі викладеного можна зробити висновок про те, що важкими і неприйнятними були умови праці та життя веслярів. Вони піддавалися жорстокій експлуатації, їх соціальний захист практично був відсутнім. Соціальний розвиток значно відставав від економічного, що гальмувало розвиток суспільства, міжнародного права і зокрема, міжнародно-правового співробітництва у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків.

Рабовласницький устрій змінився новою економічною формацією феодалізмом. У Середземному морі Венеція і Візантія є продовжувачами римлян у справі розвитку мореплавства і кораблебудування [4, с. 52].

У VII ст. венеціанці вводять поняття - «капітан» - командир галери, який призначався з осіб привілейованого стану [2, с. 17].

Все ще використовується робота веслярів, яка була досить важкою, недарма «посилання на галери» вважали синонімом каторжних робіт. Веслярі носили загальну назву шиурми, яка складалася з трьох видів осіб: каторжники, раби (маври, турки та ін.) і добровольці (бідняки, що продали свою свободу за право жити). Каторжники були прикуті ланцюгом до банків; на них покладалося також лагодження вітрил. Раби, іноді і добровольці, приковувалися ланцюгом лише на ніч. У вільний час вони допомагали судновій команді під час перетягування вантажів, у теслярських та інших роботах; під час бою добровольцям давали зброю, і вони ставали бійцями. Зовнішня відмінність між цими категоріями веслярів полягало в тому, що каторжани були поголені наголо, раби носили пучок волосся на голові, а добровольці повинні були носити вуса при голеній голові [2, с. 56].

Положення іноземців у феодальних державах Західної Європи було дуже важким. Існував ряд звичаїв, що грубо порушували особисту і майнову недоторканність іноземців. Такий був насамперед звичай закріпачення всіх іноземців, що прибули в країну без спеціального дозволу або пробули в ній більше одного року. Майно, викинуте на берег при аварії корабля, присвоювалося прибережним феодалом, а люди,

що врятувалися від аварії корабля, ним закріпачувалися [10, с. 30].

Щоб уникнути цього, поступово почали укладатися договори про становище іноземців [11, с. 58].

З зростанням міст, торгівлі і мореплавання укладаються торговельні договори, що стосуються головним чином, охорони прав чужоземних купців. Так, наприклад, в 1495 році між королем Англії і бургундським герцогом, правителем Нідерландів, був укладений договір, згідно з яким купці повинні були провозити судна і товари з правом вільного прибуття і відправлення, у договорі також передбачалося, що купці і їх люди в кількості до 40 чоловік по дорозі з судна до їхньої оселі могли носити зброю [10, с. 31].

Первісно в Західній Європі керувалися в питаннях мореплавання так званим 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. Серед інших джерел слід також згадати Іерусалимські асизи, прийняті в Леванті в період перших походів хрестоносців, коли з'явилася необхідність регулювати їх відносини з морськими і торговими компаніями Східного Середземномор'я. Вони зазвичай застосовувалися консулами або морськими магістрами також в Генуї, Марселі, Венеції. 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 [11, с. 59].

Правила Олерон забезпечували хворим або пораненим морякам безкоштовне медичне обслуговування, а витрати і виплата заробітної плати протягом їхнього одужання покладалася на судновласника. Морський кодекс Барселони, також розвинений в середньовіччі, вимагає від судновласників, щоб екіпаж щовечора годували хлібом; м'ясом три рази на тиждень, а вино видавалося двічі на день три рази на тиждень. Інші морські кодекси передбачали права мореплавців, щодо забезпечення виплати заробітної плати, надання берегової відпустки, репатріювання.

Вони вплинули й ще на одне джерело, про який слід згадати, - Морські закони острова Готланд (Закони Вісбі), які були широко поширені в зоні дії Ганзейського союзу.

Найбільш примітна збірка морських законів Англії міститься в стародавній «Чорній книзі Адміралтейства», започаткованої в XVI ст. Едуардом III. Наступні доповнення зроблені в часи королів Генріха IV, Генріха V, Генріха VI. Походження багатьох «статей» і правил, що містилися в «Чорній книзі», слід шукати в Domesdays Books приморських самоврядних міст, які мали власні суди, котрі застосовували з дуже ранніх часів норми звичайного морського права до англійських та іноземних моряків та купців.

У Шотландії найдавнішим повним трактатом з питань морського права є трактат, який має назву «Морські закони», в якому Джеймс Бальфур «зібрав до купи» всі акти парламенту, «Практику, Олеронські правила і закони Вісбі». Вочевидь, трактат був написаний в 1579 році, хоча і був опублікований лише через півтора століття.

У XIV столітті в країнах Середземного моря з'явилися знамениті Consolato del Mare. До цього часу після занепаду, який почався внаслідок падіння Римської імперії, і перешкод, спричинених грабунками нормандських і сарацинських піратів, знову поживалася торгівля. Марсель, Барселона і Валенсія стали великими центрами торгівлі Середземномор'я, в той час як генуезці вели морем жваву торгівлю вонною з Фландрією.

Поява в XIV столітті викладеного каталонським наріччям збірника 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, цей збірник завоював довіру розсудливого торговельного світу і був визнаний в якості закону з загальної згоди країн Середземного моря [12, с.90].

Як зазначає П. Стороженко, поняття «пірат» в XVII ст., трансформувалося в поняття «буканьєр» [7, с. 77].

За одною версією «буканьєрами» називали мисливців на диких буйволів на острові Еспаньола (пізніше Сан-Домінго). Свою назву вони одержали від місць, де були їх невеличкі поля і житло. Ці місця називалися буканами. За іншою версією, назва «буканьєр» походить від індіанського слова «букан», що означає спосіб приготування м'яса, а саме копчення в диму вогнища.

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» [7, с. 78].

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 [13, с. 26].

Члени піратського співтовариства давали клятву беззаперечно підкорятися на суші і на морі особливому статуту. Існував принцип розподілу захопленої здобичі на «рівні частки». Половина виручки від продажу награбованих цінностей йшла до загального фонду, з якого покривалися всі витрати на придбання нової оснастки, вітрил, ремонт кораблів. З цього фонду виплачувалася компенсація важко пораненим, що втратили руку, ногу або око. Друга половина частки розподілялася «рівними частками» серед всіх учасників команди. Новачки отримували половинну, а капітан і штурман - подвійну частку. На кораблях підтримувався суворий порядок. Під час воєн, майже всі пірати ставали каперами (санкціонована державою форма піратства). Така ж форма піратства, але під назвою «корсо» згадується В. Тарновським [13, с. 44].

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

Капер оснащував і утримував своє судно, віддаючи частину видобутку 1/10, 1/3, а іноді і половину своєму патронові. Решта була законною власністю капера. Каперські свідоцтва видавалися стороною, що воює тільки для дій проти суден ворога.

При плануванні нової експедиції капітан набирал команду, учасники якої уклали договір, який скріплювався клятвою, в якій обговорювалися правила розподілу здобичі. При розподілі здобичі - частка військового лікаря, корабельного тесляра виділялася персонально. Важко поранені отримували: при втраті правої руки або ноги - 600 реалів або 6 рабів, при втраті лівої руки або ноги - 500 реалів або 5 рабів [14, с. 256].

З початком XVIII століття грабунки на морі, стали так вигідні, що виникла необхідність створення особливого уложення, невеликого зібрання законів, яке з незначними відступами було прийнято в «міжнародному співтоваристві» флібустьєрів.

Слід наголосити, що 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. Конференція схвалила різні правила

та рекомендації, у тому числі: правила щодо запобігання зіткненню на морі (вони були модифікацією Правил, схвалених в Англії в 1884 р. і в США в 1885 р.); правила з ідентифікації суден та їх маркування, охорони людського життя і майна при аваріях корабля; вимоги до кваліфікації офіцерів та екіпажу, включаючи тести для перевірки зору і відчуття кольору; вимоги з інформації, позначенню і підйому уламків суден, які становлять небезпеку для мореплавання.

Проте основна увага в той час приділялася безпеці пасажирів, оскільки за відсутності авіаційного транспорту морський флот був єдиним засобом доставки пасажирів через океани, особливо в США і Латинську Америку [15, с. 41].

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. І такий спосіб був знайдений. Це міжнародно-правове санкціонування технічних правил шляхом укладення міжнародної угоди. Прийнята в 1914 році на Конференції Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС 1914 р.) не набула чинності через початок першої світової війни. 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 [16, с. 20-22].

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, що показало свою важливість при аварії «Титаніка» [15, с. 42].

Наступним найважливішим етапом саме в становленні і розвитку міжнародно-правового співробітництва у сфері трудових і соціальних прав моряків стало створення Міжнародної організації праці (МОП) у 1919 році на підставі Версальського мирного договору в якості структурного підрозділу Ліги Націй. Вона була заснована з ініціативи та за активної участі західної соціал-демократії. Статут МОП був розроблений Комісією з праці мирної конференції і став частиною XIII Версальського договору [17, с. 313].

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. За період з 1919 р. по 1945 р. МОП було прийнято наступний ряд конвенцій: Конвенція МОП № 7 «Про визначення мінімального віку для допуску дітей на роботу в морі» від 15 червня 1920 року; Конвенція МОП № 8 «Про допомогу по безробіттю у випадку втрати або аварії корабля» від 15 червня 1920 року; Конвенція МОП № 9 «Про працевлаштування моряків» від 10 липня 1920 року; Конвенція МОП № 16 «Про обов'язковий медичний огляд дітей та підлітків, зайнятих на борту суден» від 25 жовтня 1921 року; Конвенція МОП № 21 «Про спрощення процедури інспекції емігрантів на борту суден» від 26 травня 1926 року; Конвенція МОП № 22 «Про трудові договори моряків» від 24 червня 1926 року; Конвенція МОП № 23 «Про репатріацію моряків» від 23 червня 1926 року; Конвенція МОП № 27 «Про

зазначення ваги важких вантажів, що їх перевозять на судах» від 21 червня 1929 року; Конвенція МОП № 28 «Про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден» від 21 червня 1929 року; Конвенція МОП № 32 «Про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні та розвантаженні суден (переглянута в 1932 році)» від 27 квітня 1932 року; Конвенція МОП № 53 «Про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден» від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП № 54 «Про оплачувані відпустки морякам» від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП № 55 «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми, або смерті моряків» від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП № 56 «Про страхування моряків на випадок хвороби» від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП № 57 «Про заробітну плату, робочий час на борту суден і склад суднового екіпажа» від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП № 58 «Про мінімальний вік дітей для допуску їх на роботу в морі» від 24 жовтня 1936 року [18].

Вважаємо, що історико-міжнародний аналіз становлення та розвитку норм міжнародно- правового співробітництва держав у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків, доцільно завершити на післявоєнному періоді. По-перше, саме після 1945 р. за переконанням таких дослідників, як П. Маланчук, М. Ейкхерст, міжнародне право вступило до нової фази, яка містила в собі цілком іншу систему. Відбувся перехід від співіснування країн до співробітництва між ними – не лише з метою досягти міжнародного миру та безпеки, але й для сприяння здійсненню соціальних та політичних цілей. Стрімко набуває сили процес кодифікації міжнародного права. По-друге, після 1945 р. виникає тенденція до визнання окремої особи, статусу людини у міжнародному праві, якому почали приділяти дедалі більшу увагу [19, с. 64].

Висновки. Поняття «моряк» є узагальнюючим, яке в різні історичні періоди включало в себе різноманітні назви професій. Так у Давні часи під поняттям «моряк» розуміли корабельників, «народів моря», стерників у Давньому Єгипті. У Давньому Римі поняття «моряк» було триголовим, оскільки включало в себе одночасно три професії: моряк, пірат і купець. Поняття «моряк» включало в себе також і веслярів на галерах. У VII ст. венеціанці вводять поняття - «капітан». Поняття «пірат» в XVII ст., трансформувалося в поняття «буканьєр». Потім флібустьєр, капєр, корсар або комісійний моряк. І тільки у XX ст. поняття «моряк» набуло значення - член екіпажу цивільного або військового судна на морі. Це поняття включає в себе людей різних професій, якщо вони працюють на судні, яке ходить у море. При вивченні еволюції становлення міжнародних норм у сфері захисту трудових та соціальних прав моряків, встановлено, що, першу згадку про поняття «моряк» можна знайти в джерелі стародавнього права - законах Хаммурапі, в яких зазначено право моряка на оплату праці. Крім того, як бачимо, йдеться не про який-небудь разовий рейд, а про цілеспрямовану довготривалу торговельну діяльність, яка і здійснювалася річковим шляхом. Можливо припустити, що вже в цей період часу існувало поняття трудового найму і були зачатки трудового договору. З законами Хаммурапі пов'язано і зародженням такого правового поняття як «компенсація морякам у випадку втрати або затоплення судна». Вперше в історії розвитку судноплавства саме фінікійці почали забезпечувати, в силу своєї історичної схильності до мореплавання, повну підготовку моряків, необхідну для виконання різних обов'язків на борту судна. Тим самим, можна казати про зародження сучасного права моряків на кваліфікаційну підготовку. В історії мореплавства першим прототипом сучасних правових норм у сфері захисту трудових і соціальних прав моряків став «особливий статут» - звичаєве зібрання законів піратів в XVII – XVIII ст., він стосувався основних прав моряків, таких як: право на справедливу трудову угоду, право на заробітну плату, право на відпустку, право на компенсацію у разі каліцтва або хвороби, право на медичне обслуговування та ін., які знайшли своє

запровадження в нормах сучасного міжнародного морського права. При аналізі процесу становлення міжнародно-правових норм, що регулювали захист трудових та соціальних прав моряків з кінця XVIII століття до середини XX століття, можна приходити до висновку, що це були в основному норми звичаєвого права, частина з яких була закріплена в угодах, укладених державами на двосторонній основі.

Список використаної літератури

1. Морское право: история, современность, перспективы развития : сб. науч. тр. / Одесск. нац. мор. акад. Гуманитар. ф-т. - Одеса : [б. и.], 2002. - Вып. 1. - 159 с.
2. История военно-морского искусства : учеб. / отв. ред. С. Е. Захаров. - Москва, 1969. - 576 с.
3. Дьяконов И. М. Законы Вавилонии, Ассирии и Хеттского царства / И. М. Дьяконов // Вестник древней истории. - 1952. - № 3-4. - С. 225-30.
4. 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.
5. Снисаренко А. Б. Властители античных морей / А. Б. Снисаренко. - М. : Мысль, 1986. - 239 с.
6. Шитарев В. С. Паруса над океаном : из глубины веков - до наших дней / В. С. Шитарев. - М. : ИЛБИ, 1996. - 287 с.
7. Стороженко П. Розбійники з лебединого шляху: цікавинки про морських піратів, віднайдені, упорядковані та перекладені з різних зарубіжних джерел Павлом Стороженком / П. Стороденко. - К. : Мистецтво, 1995. - 192 с.
8. Штенцель А. История войн на море. В 2-х т. - М. : Изографус, ЭКСМО-Пресс. 2002. - Т. 1. - 704 с.
9. Памятники Римского права. Законы XII таблиц. Институции Гая. Дигесты Юстиниана. - М. : Зерцало, 1997. - 608 с.
10. Левин Д. Б. История международного права / Д. Б. Левин. - М. : Изд-во ИМО, 1962. - 136 с.
11. Баскин Ю. Я. История международного права / Ю. Я. Баскин, Д. И. Фельдман. - М. : Международные отношения, 1990. - 205 с.
12. Раков О. Е. Некоторые правовые аспекты в истории развития торгового мореплавания / О. Е. Раков // Морское право: актуальные вопросы теории и практики : сб. науч. тр. / Одесск. Нац. Мор. Академ. - Одесса, 2007. - Вып. 3: Международное морское право. - С. 89-93.
13. Тарновский В. Пираты / В. Тарновский. - М. : Слово, 1998. - 48 с.
14. Нойкигхен Х. Пираты / Х. Нойкигхен. - К. : Знание, 1992. - 256 с.
15. Топалов В. П. Застосування міжнародних конвенцій на борту судна : навч.- практич. посіб. / В. П. Топалов, В. Г. Торський. - Одеса : Астропринт, 2005. - 208 с. - (Сер.: Бібліотека моряка. Вип. 4).
16. Ванданов Т. Б. Международно-правовая охрана человеческой жизни на море / Т. Б. Ванданов. - Л., 1977. - 91 с.
17. Экономика труда. Социально-трудовые отношения : учеб. - М. : Экзамен, 2006. - 313 с.
18. Міжнародна організація праці [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx> (дата звернення 20.05.2015) – Назва з екрана.
19. Маланчук П. Вступ до міжнародного права за Ейкхерстом : підруч. : пер.з англ. / П. Маланчук ; відп.ред. М. В. Буроменський. - Х. : Консум, 2000. - 592 с.

Стаття надійшла до редакції 20.11.2014 р.

M. I. Golbin

HISTORY OF THE INTERNATIONAL LEGAL COOPERATION OF STATES IN PROTECTION OF LABOUR AND SOCIAL RIGHTS OF SEAFARERS

This article deals with a general process of the occurrence and construction of the international legal cooperation of States in protection of labour and social rights of seafarers. It is determined a period of the occurrence of the notion «seafarer», the legal notion «compensation to seafarers in case of loss of the vessel or flooding», it is allocated the incunabula of the recent right of seafarers to the qualified training. It is analyzed in the navigation history the development of the legal norm prototype in protection of labour and social rights of seafarers, in particular «special status», which was the customary laws of pirates in XVII – XVIII century, which concerned main rights of seafarers such as: right on fair labour agreement, right on wages, right on holiday, right on compensation in case of mutilation or illness, right on medical care.

Keywords: *international law, international legal cooperation of States, labour rights of seafarers, social rights of seafarers, seafarer, labour and social rights protection, history of international legal cooperation.*

УДК 348.07(4-6ЄС)

А. С. Єрмакова

ПРАВОВИЙ СТАТУС ЦЕРКВИ ТА ПРОБЛЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ ДЕРЖАВНО-ЦЕРКОВНИХ ВІДНОСИН В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ В ДЕРЖАВАХ-ЧЛЕНАХ ЄС

Визначено вплив католицької церкви на процеси становлення ідеї європейської міждержавної інтеграції. Проаналізовано еволюцію канонічного права та встановлено його сучасне значення в контексті державно-церковних відносин в Європі. Визначено, що принципи свободи совісті та свободи віросповідання є ключовими конституційними принципами, а тому мають визначальне значення в контексті формування моделі державно-церковних відносин. Проведено аналіз правового регулювання державно-церковних відносин та становища релігійних організацій в деяких країнах ЄС. Визначені особливості законодавчого регулювання місця релігії в суспільному житті європейських країн в контексті євроінтеграційних процесів.

Ключові слова: *Європейський Союз, католицька церква, релігія, державно-церковні відносини, канонічне право, Святий престол, Ватикан, європейська інтеграція, принцип свободи совісті, принцип свободи віросповідання.*

Постановка проблеми. Поширення демократичних ідей та закріплення примату права і пріоритету формування громадянського суспільства виводить країни Європи на новий рівень цивілізаційного розвитку. Європейська інтеграція обумовлює і зміну світоглядних орієнтирів, що тривалий час формувалися під значним впливом церкви. Домінування Католицької церкви в Європі дало можливість сформуванню більш-менш однорідний суспільно-політичний простір, в якому власне і відбулося становлення та розвиток ідей європейської інтеграції та створення нового інтеграційного європейського суспільства. При цьому релігійний фактор, власне єдність християнської релігії в європейських країнах, навіть не дивлячись на її конфесійне різноманіття, обумовлювало можливість створення спільної системи морально-етичних цінностей, покладених у фундамент створення єдиної правової системи та політичної надбудови ЄС.

З огляду на це значний інтерес викликає проблема становлення та розвитку