

УДК: 341.2

*В. В. Лазоренко,
студент II курсу магістратури за спеціальністю «міжнародне право» Факультету
міжнародної торгівлі та права,
Київський національний торговельно-економічний університет*

РОЗВИТОК МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ПРАВА В МОРСЬКИХ КОДЕКСАХ: ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ

*V. V. Lazorenko,
student of the second year of the master's degree in the field of "international law" of the
Faculty of International Trade and Law,
Kyiv National University of Trade and Economics*

THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL MARITIME COMMERCIAL LAW IN MARITIME CODES: HISTORICAL ASPECT

У статті досліджено розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах крізь призму історії. Автор здійснює поділ міжнародного морського торговельного права на види в залежності від характеру правовідносин, які регулюють досліджувані джерела.

The article examines the development of International Maritime Commercial Law in maritime codes through the prism of history. The author divides international maritime commercial law into types depending on the nature of relationships that are governed by the sources studied.

Ключові слова: *торговельне мореплавство, міжнародне морське торговельне право, морські кодекси, Право острова Родос, Конвенція ООН з морського права.*

Keywords: *merchant shipping, international maritime commercial law, maritime codes, Law of Rhodes, United Nations Convention on the Law of the Sea.*

*Робота виконана під науковим керівництвом канд. юр.
наук, професора Анцелевича Г.О.*

*The work is executed under the scientific guidance of the
candidate of Law, professor Antselevich G.O.*

Першою формою економічних зв'язків між народами та країнами була торгівля. Вона й наразі залишається однією з найважливіших ніш світового взаємозв'язку. Зародження торгівлі відбулося задовго до н.е., коли племена обмінювали одні види продовольства на інші. В сучасному світі дана процедура видозмінилась, а сама торгівля ризніться своїми видами та способами. Одним із таких видів є торговельне мореплавство.

Актуальність теми полягає в дослідженні розвитку міжнародного морського торговельного права в морських кодексах крізь історичну призму.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у сфері морського торговельного права.

Мета дослідження – виявити етапи та закономірності розвитку міжнародного морського торговельного права в морських кодексах.

Завдання:

- Дослідити становлення морського торговельного права крізь призму історичного зародження та становлення морського права;
- Здійснити поділ кодифікації міжнародного морського торговельного права на види;
- Проаналізувати розвиток міжнародного морського торговельного права в морських кодексах.

Основні результати дослідження. Серед дослідників міжнародного права не існує єдиної думки щодо часу зародження мореплавства та, зокрема, торговельного мореплавства. Точну дату та місце назвати неможливо. Проте опираючись на думку більшості науковців, одними із перших суднопластво, в тому числі й з торговельною метою, почали застосовувати шумери, які проживали в регіоні річок Тигр і Євфрат.

Так, Семюель Н. Крамер у своїй книзі «Історія починається в Шумері» наводить переклади шумерських віршів в яких мова йшла про великі кораблі. Крамер зазначав: «Приблизно з середини III-го тисячоліття до н.е. острів Дільмун відомий як важливий торговий пункт і арена політичного впливу Дворіччя. Особливо важливу роль перевалочного пункту в посередницькій торгівлі Шумеру з іншими країнами, аж до Індії, він грав в самому кінці III - початку II тисячоліття до н.е.» [8, с. 131]. Ці факти свідчать, що в Шумері були не лише всі засоби для здійснення торговельного мореплавства, а й перевалочні пункти (так звані порти), що підтверджує факт здійснення такої діяльності. Виходячи з того, що шумери здійснювали торговельне мореплавство можна припустити, що вони мали певні правила та звичаї вирішення питань пов'язаних із такою діяльністю. Проте, документального підтвердження цій думці немає.

Наступним підтверджуючим фактом існування торговельного суднопластва задовго до н.е. є дослідження історії Стародавнього Єгипту. Так численні археологічні знахідки доводять той факт, що ще в кінці V-го тисячоліття до н.е. в Стародавньому Єгипті було суднопластво. Про це свідчать відкриті археологами настінні рельєфи мертвого міста Саккари, що належали до 3000 р до н.е. і гробниці багатого землевласника Ті, що датується ще більш ранньою датою - 4400 до н.е.

Щодо здійснення саме торговельного мореплавства в Стародавньому Єгипті, то підтвердженням цього є відомості щодо експедиції за наказом Єгипетського фараона Сакуре в 2750 до н.е. Сакуре відправив експедицію під керівництвом одного зі своїх приближених Ханну в далекі ще не звідані країни з метою придбання різних цінних заморських товарів для прикраси палаців, храмів і знаті. Уривок з письмового повідомлення Ханну був наведений в книзі «100 великих мореплавців»: «Я був посланий щоб провести кораблі в країну Пунт і доставити звідти для фараона пахощі. Я вирушив з міста Контос. Його величність дав мені команду озброєних людей, що походять з південної країни Тебайда ... Я прибув в порт Себа і там побудував вантажні кораблі щоб відвезти назад різні товари. І я приніс багату жертву биками, коровами і козами. І коли я повернувся з Себи у мене були товари, знайдені мною в портах Священної країни (Пунта). Я повернувся назад по дорозі через Уак і Роан і привіз з собою дорогоцінні камені для храмів. Така справа було скоєно вперше з тих пір як існують фараони ... » [3, с. 18-19]. Це повідомлення підтверджує факт наявності саме торговельного мореплавства.

Щодо правового регулювання торговельного мореплавства, то першим кодифікованим актом прийнято вважати Закони царя Хаммурапі, які були видані вавилонським царем ще в 1750 р. до н.е. Так, наприклад, у статті 237 було закріплено «Якщо людина найме корабельника і судно, і навантажить його хлібом, вовною, олією, фініками або яким би то не було вантажем, а цей корабельник буде недбалий і потопить судно або погубить те, що знаходиться на ньому, то мореплавець повинен відшкодувати судно, яке він потопив і все, що він знищив на ньому»[7].

Окрім цього, стаття 238 передбачала: «Якщо корабельник потопить судно, але підніме його з води, то він повинен віддати сріблом половину його покувної ціни» [7].

Такі витяги свідчать про те, що навіть на такому ранньому етапі були закріплені норми що регулюють суднопластво, в тому числі і торговельне. Також, аналіз зазначених норм вказує на зародження інституту відповідальності у міжнародному морському праві в Вавилоні.

Загалом, розвиток суднобудівництва, мореплавства, розширення морських шляхів зумовили збільшення кількості морських подорожей, особливе місце серед яких займало торговельне морепластво. Це в свою чергу зумовило необхідність поширення морських звичаїв на нові регіони, їх видозміни, укладення двосторонніх договорів, які регламентували питання суднопластва, а згодом появи багатосторонніх договорів щодо здійснення суднопластва. Саме внаслідок розвитку мореплавства починають з'являтися перші морські кодекси.

Одним із найдавніших збірників, що зберігся до нашого часу є Право острова Родос. Починаючи з IV-го століття до н.е. Родос став розширювати свої торговельні зв'язки з Візантією і грецькими колоніями на узбережжі Чорного моря, так як мав вигідне географічне положення і економічне становище, перебуваючи на жвавих морських торговельних шляхах. Історики свідчать, що «число родоських кораблів, що прибувають в Візантію, значно перевищувала кількість кораблів, які перебувають сюди з інших торгових міст Греції» [2, с. 69]. Вигідне географічне розташування дозволило Родосу розширити коло партнерів з морської торгівлі: Єгипет, Греція, Сирія, Причорномор'я, Сицилія, Мала Азія. Таке розширення торговельних зв'язків об'єктивно обумовило появу збірника Право острова Родос, де законодавцем виступив останній. Положення цього Збірника регулювали питання стосовно морського перевезення вантажів, їх збереження, перевантаження, прав, обов'язків і відповідальності сторін морського перевезення, включаючи посередників, а також визначення відповідальності сторін при аваріях. Варто зазначити, що вже в ті часи розрізняли збитки, завдані внаслідок наявності якоїсь провини або випадковості, в тому числі і свідомо нанесені збитки з метою уникнення більш значної шкоди. Таким чином, Родоське право регулювало зокрема приватноправові відносини у морському праві. Деякі положення Родоського права перегукувались із згаданими вище Законами царя Хаммурапі, що свідчить про певне запозичення правових норм. З часом положення Права острова Родос були удосконалені та запозичені більшістю морських держав (в тому числі і Європи).

Прикладом часткового запозичення норм Родоського права є кодекс «Базиліка», який регламентував відносини мореплавства (в тому числі і торговельного) між Візантією та іншими країнами.

Основними запозиченими нормами були:

«1. У разі несумлінного ставлення до справи з боку капітана і екіпажу судна і через це настання матеріальних збитків, то купцеві повинен бути цей збиток відшкодовано.

2. У разі найму корабля і дачі завдатку, наймач відмовиться від найму він втрачає завдаток.

3. У разі фрахтування судна повинен бути укладений письмовий договір, інакше договір не дійсний.

4. Капітан зафрахтованого купцем судна не має право брати на судно свій вантаж без згоди купця

5. Перед тим як судно вийде в море, пасажирів, які прямують на ньому і мають будь-які цінності, для їх збереження повинні їх здати на зберігання капітану судна, інакше в разі пропажі цінностей капітан відповідальності не несе» [10, с. 138-139].

Новаторством кодексу «Базиліка» було те, що судна, що виходять в море, повинні були бути певним чином оцінені в залежності від їх розмірів, вантажомісткості і тривалості терміну служби, щоб в подальшому, якщо з ними щось трапиться, легше було зробити розрахунки для визначення розміру завданих збитків та розміру матеріальної відповідальності винних.

Дані положення знаходять своє відображення і в сучасних морських кодексах різних держав, в тому числі і України.

Основною відмінністю кодексу Базиліка від Права острова Родос була імперативність норм першого. Так, якщо положення Родоського кодексу носили рекомендацій характер, то положення Базиліка, були підкріплені санкцією імператора Візантія і підлягали обов'язковому дотриманню. У зв'язку з цим в самій Візантії і в підвладних їй приморських територіях були створені суди, в юрисдикцію яких входив компетентний судовий розгляд справ, пов'язаних з порушенням положень кодексу Базиліка.

Наступним кодифікованим актом були «Єрусалимські Ассизи», які з'явилися внаслідок діяльності хрестоносців. «Єрусалимські Ассизи» були своєрідними кодексами, що являли собою звід законів Єрусалимського королівства. За своєю структурою «Єрусалимські Ассизи» складалися з двох частин: «Ассизи Вищої палати», що регулюють відносини між королем і його васалами, а також права феодалів, і «Ассизи Палати городян», які регулювали права і взаємовідносини різних категорій громадян (бюргерів).

Законодавчими актами які замінили з часом «Єрусалимські Ассизи» стали «Олеронські сувої». Підкреслюючи значення цих правил Колумбос зазначає: «вони служили систематизованим кодексом у той час, коли ще не існувало законодавства з питань морського права та представляли настільки ретельний запис звичаїв, що склалися у торгівлі між атлантичними портами Франції, що завойовували швидко визнання і були поступово прийняті усіма державами Західної Європи. На півдні вони були прийняті Іспанією і звідси впливали на торгові звичаї країн Середземномор'я, проте на півночі вони набули найбільшого поширення». Як свідчить Колумбос і інші джерела Олеронські сувої за наказом англійського короля Річарда I були переведені в Англії і Суд Адміралтейства надавав їм значення і юридичну силу едикту короля. У Франції ці правила були підтвержені королівським ордонансом в 1364

році. В кінцевому рахунку багато приморських міст північної Європи сприйняли положення Олеронських сувоїв і включили їх в своє морське законодавство[5, с. 42-43].

Прикладами положень Олеронських сувоїв є:

«1. Капітан судна не може без погодження з судновласником використовувати судно в своїх цілях, але в разі крайньої необхідності і за згодою екіпажу судна він може віддати судно в заставу, щоб розплатитися з членами екіпажу за службу на цьому судні

2. У разі якщо власник вантажу зафрахтував судно, він повинен завантажити його в обумовлений з капітаном термін. Якщо ж власник вантажу спізнюється із завантаженням судна, він повинен оплатити витрати, пов'язані з простоем судна.

3. У разі якщо стало необхідним для порятунку судна і вантажу частина вантажу викинути за борт, капітан може зажадати від власника вантажу повністю оплатити весь фрахт (тобто все що належить за перевезення всього вантажу)» [10, с. 172].

Таким чином, на основі аналізу наведених положень Олеронських сувоїв можна стверджувати, що в даних кодексах знаходять своє відображення положення інших юридичних документів. Проте, варто відмітити, що ряд питань є доповненими уточненнями, що зумовили більш повне регулювання конкретних ситуацій.

Ще одним відомим кодифікованим актом в області морського права були Закони Вісбі, які включали в себе вибіркові положення Олеронських сувоїв, законів міста Амстердама і правил ганзейського міста Любека. Даний документ містив дуже деталізовані положення щодо морської торгівлі, в тому числі розбиралися суперечки, що виникали в морській торгівлі. Закони Вісбі регулювали все морське судноплавання на півночі Європи і офіційно видавалися в Копенгагені.

Всі ці кодекси морських звичаїв не завжди мали однакові підходи до вирішення ідентичних спірних ситуацій, а також вони в переважній більшості були складені (викладені) латинською мовою, якою не володіла основна маса моряків, купців, та й самих консулів, покликаних вирішувати спірні питання. Ці обставини дуже ускладнювали використання означених збірників і породжували необхідність прийняття заходів щодо зміни обставин, що склалися.

Рішення цього питання знайшло своє відображення в появі нового кодексу - Консолато дель Маре. Особливістю цього кодексу стало те, що його положення були викладені на каталонському діалекті, добре зрозумілому мореплавцям, і тому він став швидко розповсюджуватися серед них. Щодо змісту Консолато дель Маре, то він був аналогічним вище наведеним кодексам. Можна зробити висновок, що він був узагальненням напрацювань в сфері морського судноплавання.

Дослідивши значний обсяг кодифікації морського торговельного права (починаючи з V тисячоліття до н.е. і закінчуючи Середньовіччям) ми можемо зробити висновок, що закріплені в кодексах положення діяли переважно в конкретному регіоні. Становлення нових кодексів відбувалось шляхом запозичення вже існуючих норм. В окремих випадках такі норми уточнювались, а ще рідше кодекси доповнювались новими нормами, необхідними для регулювання питань торговельного мореплавання. Та, напевне, найважливішою особливістю кодексів цього періоду був приватноправовий характер відносин, які регулювалися кодексами. Тобто такі кодекси регулювали питання виключно між приватними особами, та не мали положень щодо прав та обов'язків держави.

З часів Середньовіччя до 1930-х рр. положення закріплені в кодексах знайшли своє відображення в національному праві держав. Нова кодифікація не відбувалась у зв'язку із стрімким розвитком національного законодавства країн. Так виникли Морський кодекс Швеції 1667 р., Торговельне укладення Росії 1681 р., які як і раніше носили приватноправовий характер. Проте, звичаєві норми торговельного мореплавання продовжували існувати і широко застосовувались на практиці.

Розвиток торговельного мореплавання зумовив необхідність регулювання не лише приватноправових відносин, а й відносин публічноправового характеру. Перша спроба кодифікації таких відносин була здійснена під егідою Ліги Націй у 1930 р. Кодифікація норм щодо правового режиму територіальних вод не увінчалась успіхом, проте створила проект статей для майбутньої кодифікації.

Даний проект статей був реалізований 1958 р. шляхом підписання Женевських конвенцій. Загалом було підписано чотири Женевські конвенції - Про відкрите море, Про територіальне море та прилеглу зону, Про континентальний шельф, Про рибальство і охорону живих ресурсів. В даних конвенціях держава виступила суб'єктом міжнародного морського права, тобто кодифікація стосувалась публічноправових відносин.

Проте на конференції 1958 р. були вирішені не всі питання. Зокрема не було вирішене питання про визначення максимальної ширини територіального моря й рибальської зони. З метою вирішення даного питання була скликана конференція 1960 р., яка так і не увінчалась успіхом.

Наступним, і основним етапом кодифікації стала конференція 1973 р., яка складалась з 11 сесій, а кінцевим результатом якої стало підписання Конвенції з морського права 1982 р. Основні категорії які регулює дана конвенція є: континентальний шельф, територіальне море і прилегла зона, відкрите море,

режим міжнародних проток, режим островів, міжнародний район морського дна, права держав, що не мають виходів до моря тощо.

Конвенція включає положення, яке рідко зустрічається в багатосторонніх договорах: вона передбачає не тільки врегулювання спорів, пов'язаних з Конвенцією, а й примусове судове рішення на прохання однієї зі сторін у суперечці, якщо процедура примирення та інші засоби не приведуть до досягнення угоди. У якості одного із засобів для цього вона засновує спеціальний Міжнародний трибунал з морського права. Вона передбачає також утворення арбітражів для розгляду спорів з рибальства, судноплавству, запобігання забрудненню, науковим дослідженням та т.д. [4].

Висновки. Розглядаючи процес становлення міжнародного морського торгового права в розрізі історії було виявлено такі основні закономірності:

1) Морські кодекси уособлювали і узагальнювали в своїх положеннях величезний досвід торгового судноплавства. Практика дії норм морських кодексів дала міжнародному співтовариству цілком певний, істотний та значущий комплекс норм звичаєвого морського права. Разом з тим морські кодекси особливо не зачіпаючи питання міжнародного статусу і режиму використання морських просторів, концентрували в собі норми в сфері міжнародного морського приватного права. Така неофіційна кодифікація послужила певною передумовою для необхідної в майбутньому кодифікації міжнародного морського права.

2) Розрізняють два види кодифікації:

- неофіційну (тобто зародження перших правил міжнародного морського права).

- офіційну (тобто становлення міжнародного морського права як самостійної галузі права).

Різниця між цими видами кодифікації, на нашу думку, полягає у сфері застосування. Так, неофіційна кодифікація міжнародного морського права стосувалася в більшій мірі приватноправових інтересів, та й застосовувалась вона в окремих регіонах. Прикладами такої кодифікації слугують кодекси Право острова Родос, Базилика, Єрусалимських асизів, Олеронських сувоїв, Закони Вісбі, Консолато дель Маре тощо. Безумовно, на той час коли з'явилися ці документи, вони були справжнім прогресом на шляху до цивілізованого вирішення юридичних питань міжнародного судноплавства. Положення таких кодексів регулювали питання, що відносяться до морського перевезення вантажів, їх збереження, перевантаження, прав, обов'язків відповідальності сторін морського перевезення, включаючи посередників, а також визначення відповідальності сторін при аваріях. Незважаючи на те, що всі ці документи напряму стосувалися питань міжнародного торговельного мореплавства, вони несли суто приватноправовий характер і стосувались судноплавства в конкретному регіоні.

Офіційна ж кодифікація в першу чергу відрізняється від неофіційної тим, що носить публічноправовий характер. Основна суть офіційної кодифікації полягала у виробленні уніфікованого документу який би міг всесторонньо вирішувати правову сторону здійснення міжнародного морського судноплавства, і зокрема, міжнародного торговельного судноплавства. А це зрозуміло важкий та тривалий процес. Варто відзначити, що в актах офіційної кодифікації чітко виокремлюється роль держави (тобто її права та обов'язки).

3) Від першої спроби становлення офіційної кодифікації до перших вдалих документів пройшло 28 р., а до моменту прийняття основного в наш час документу з міжнародного морського права - ще 24 р. Такі терміни є дуже тривалими, проте результат це оправдав. Наразі, нових міжнародних документів не приймали, хоча на наш погляд, з моменту останньої уніфікації відбулося багато змін і доповнення вже діючих норм було б доцільним. Проте інша сторона питання свідчить про юридичну всеосяжність такого документу.

4) Виявлено такі етапи становлення офіційної кодифікації:

1) 1930 р. - розроблений проект конвенції з міжнародного морського права під егідою Ліги Націй, який втілювався в Женевських конвенціях;

2) 1958 р. - Женевська конференція з морського права під егідою ООН результат - підписання чотирьох Женевських конвенцій (Про відкрите море, Про територіальне море та прилеглу зону, Про континентальний шельф, Про рибальство і охорону живих ресурсів);

3) 1960 р. - Друга конференція ООН з морського права, на якій так і не було вирішено жодного питання;

4) 1973 р. - Третя конференція ООН з морського права. Протягом цієї конференції було проведено 11 сесій, вона тривала до 1982 р. Результатом стала Конвенція ООН з морського права 1982 р. учасниками якої стали 164 держави, окрім США.

Список використаних джерел.

1. Анцелевич Г.О. Міжнародне право : Підручник для вузів / Г.О. Анцелевич, О.О. Покрещук . – Київ : Алерта, : Пектораль, 2003 . – 409 с.

2. Всемирная история. Т. II - М.: Госполитиздат, 1956 – 899 с.

3. Зданович Л.И., Авадяева Е.Н. 100 великих мореплавателей. – М.: "Вече", 2000 – 512 с.
4. Кодифікація і прогресивний розвиток міжнародного морського права – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://o-pravovedenii.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=309:kodifikaciya-i-progresivnij-rozvitok-mizhnarodnogo-morskogo-prava&catid=41&Itemid=4
5. Коломбос Д. Международное морское право. – М.: Прогресс, 1975. –782 с.
6. Конвенція ООН з морського права 1982 р. – [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057
7. Сборник Законов царя Хаммурапи // Источники права. Вып. 1 – Тольятти: ИИП «Акцент», 1996. – 56 с.
8. Сэмюэль Н. Крамер. История начинается в Шумере. – М.: Наука, 1991, – 256 с.
9. Шемякін Олександр Миколайович. Еволюція структури й змісту права користування морем: теорія та практика: дис... д-ра юрид. наук: 12.00.11 / НАН України; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. – К., 2005.
10. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. – По изд. 1914 г. – М.: Спарк, 1994.–336 с.
11. Paulsen G. An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law // *Tulane Law Review*. – Vol. 57. – 1983. P. 1065-1087

References.

1. Ancelevich G.A. and Pokreschchuk A.A. (2003), *Mizhnarodne pravo* [International law], Alerta, Pectoral, Kyiv, Ukraine.
2. (1956) *Vsemirnaia istoria* [The World History], 2nd ed, Gospolitizdat, Moscow, Russia.
3. Zdanovich L.I. and Avadiaeva E.N. (2000), *100 velikih moreplavatelej* [100 great seafarers], Vieche, Moscow, Russia.
4. O pravovedenii.ru - Juridicheskij portal, “Codification and progressive development of international maritime law”, available at: http://o-pravovedenii.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=309:kodifikaciya-i-progresivnij-rozvitok-mizhnarodnogo-morskogo-prava&catid=41&Itemid=4 (Accessed 8 December 2017).
5. Kolombos D. (1975), *Mezhdunarodnoe morskoe pravo* [International Maritime Law], Progress, Moscow, Russia.
6. The Verkhovna Rada of Ukraine (1982), United Nations Convention on the Law of the Sea, available: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (Accessed 8 December 2017).
7. Istochniki prava (1996), *Sbornik Zakonov tsaria Hammurapi* [Collection of Laws of King Hammurabi], Akcent, Tolyatti, Russia.
8. Kramer S.N. (1991), *Istoriia nachinaetsia v Shumiere* [The story begins in Sumer], Nauka, Moscow, Russia.
9. Shemiakin, A.N. (2005), “Evolution of the structure and content of the right to use the sea: theory and practice”, Abstract of Ph.D. dissertation, International Maritime Law, Koretsky Institute of state and law of National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, Ukraine
10. Shershenевич G.F. (1994), *Uchebnik torgovogo prava* [Textbook of commercial law], Spark, Moscow, Russia.
11. Paulsen G. (1983), “An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law”, *Tulane Law Review*, vol. 57, pp. 1065-1087/

Стаття надійшла до редакції 09.12.2017 р.