

УДК 340.13:347.79

Е. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доцент

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,
кафедра общеправовых дисциплин и международного права,
Французский бульвар, 24/26, г Одесса, 65068, Украина

ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНООБРАЗНОГО МОРСКОГО ПРАВА

Проанализированы основные этапы формирования процесса унификации морского права, выявлены особенности его развития и динамики в прошлом, а также дана оценка состояния унификации на современном этапе.

Ключевые слова: унификация права, единообразное морское право, международная унификация морского права.

Исследование исторического развития любого социального явления позволяет выявить истоки его появления, этапы формирования, осмыслить логику и динамику его развития. Это, на наш взгляд, особенно интересно проследить в отношении унификации международного морского права — одной из древних отраслей права, которая имеет присущие только ей закономерности развития и особенности правового регулирования.

Многие ученые в области истории права, морского права, международного частного права подчеркивают значение исследований проблем унификации морского права, так как они позволяют не только совершить экскурс в прошлое, но и в той или иной степени спрогнозировать тенденции дальнейшего развития рассматриваемого процесса.

Актуальность данной проблематики, в частности, осознание необходимости сохранения и дальнейшего совершенствовании единообразия морского права путем принятия международных конвенций характерно среди морских научных и деловых кругов [1, 1219].

Пожалуй, одно из наиболее емких объяснений важности данного процесса содержится в высказывании корифея морского права профессора Берлинджери: "Всеобщее признанным является тот факт, что международная унификация является естественным требованием морского права. Это связано с тем, что морская торговля порождает достаточно сложные деловые отношения между представителями различных государств и в связи с этим — коллизии иностранных законов, которая не может быть эффективно разрешена лишь путем принятия общих принципов международного частного права" [2, 8]. Другой, не менее известный канадский ученый, автор множества трудов в области морского права, профессор Тетли объясняет преимущества унификации морского права тремя целями: достижением единообразия права, определенности права и справедливости выносимого решения [3, 340].

Достижение единообразия морского права, по его мнению, способствует сглаживанию правовых барьеров между нациями, особенно учитывая тот факт, что суда постоянно преодолевают территориальные границы различных государств и, таким образом, постоянно подпадают под юрисдикцию различных государств. Унификация также способствует устранению существующей ныне порочной практики "обхода закона". Что касается определенности права, то благодаря унификации создаются единые нормы международного характера, которые регулируют

определенный круг отношений, тем самым устраняя коллизию права и помогая представителям разных стран, их юристам, судьям, правительствам и т. д. знать свои права и обязанности, где бы они не возникли. В отношении справедливости выносимого решения делается акцент на том, что международные конвенции как инструмент унификации обеспечивают честные, справедливые, равноценные права и обязанности для всех участников мореплавания: грузоотправителей, судовладельцев, судовых операторов, моряков, капитанов, фрахтователей, ремонтников, залогодателей, залогодержателей, лоцманов и т. д. Достижение всех указанных выше целей унификации, согласно мнению профессора Тетли, в конечном итоге способствует устранению не только правовых барьеров, но и конфронтации идеологического и политического характера между экономически более развитыми и развивающимися государствами.

С первого момента своего возникновения морское право неразрывно связано с сушей так же, как оно связано с водой: каждый рейс начинается и оканчивается в порту. Морское право всегда признавало за морем и судами роль способа быстрой, эффективной и относительно недорогой транспортировки грузов и пассажиров за вознаграждение. Хотя морское право связано с возникновением, изменением или прекращением прав и обязанностей, возникающих в море, тем не менее, оно "оживает" на суше. Эта особенность и дает объяснение, почему морское право стоит у истоков формирования и развития единообразия законов среди морских портов — так называемых "городов-государств". "Первопроходцы" в области морских предприятий и морской торговли считали крайне необходимой разработку всевозможных кодексов, законодательства и правил для облегчения своей торговли. Капитанам судов необходимо было знать, каких процедур и стандартов ожидать при заходе в различные порты. Таким образом, основной причиной разработки и принятия этих кодексов было желание сформировать единообразное понимание прав и обязанностей всех лиц, занятых в морской торговле, и тем самым — минимизировать недопонимание и неожиданности, с которыми они могли бы столкнуться в процессе своей деятельности. Несмотря на то, что коммерсанты, судовладельцы, навигаторы и т. д. были носителями разных языков, традиций, законов и обычаев, они, тем не менее, жили и работали вместе в условиях жестокого мира торговли и коммерции. И это обстоятельство, совершенно очевидно, способствовало "изобретению" определенных единых правил и формированию некоторого уровня единообразия морского права. Согласно мнению широко известного исследователя морского права Д. Колумбоса, ценность единых торговых правил, которые содержались в ранних морских кодексах, заключалась в том, что "они были признаны на практике пригодными для удовлетворения потребностей международного сообщества мореплавателей" [4, 39].

Следует отметить, что исторический аспект унификации морского права отражен в основном в трудах зарубежных авторов. Исследованием этого вопроса занимались К. Шмиттгофф, У. Тетли, К. Бергер, Ф. Уисволл, Ф. Берлинджери, Г. Паулсен [5] и др. Среди отечественных ученых общим проблемам унификации, а также непосредственно унификации морского права уделяли внимание Л. А. Лунц, В. П. Звеков, М. Г. Розенберг, Г. Г. Иванов, А. А. Маковский [6] и др. Анализируя историю развития морского права и динамику его унификации, перечисленные авторы по-разному отражают развитие этого процесса. Одни используют географический подход, тем самым подчеркивая результаты унификации, которые достигнуты в определенных регионах; другие делают акцент на развитие унификации, выделяя временные этапы в мировом масштабе; третьи — оценивают результаты и перспективы унификации сквозь призму деятельности международных организаций и т. д.

Попытаемся объединить эти подходы и выделить, на наш взгляд, наиболее важные этапы или стадии формирования процесса унификации на региональном

Единогласно признанный родоначальник современного морского права и образец единообразия права, возникший, согласно разным источникам [7, 1069], еще в IX веке до нашей эры и сформировавшийся в кодекс в III— II веках до нашей эры, — Родосское морское право — был единым для всех народов, поскольку в те времена не было иных правил или законов, с которыми бы оно вступало в конфликт. Это право было признано в странах Средиземноморья как метод, обеспечивающий предсказуемое регулирование отношений, в которых участвовали торговцы и их суда. В те времена греческий остров Родос был центром мировой торговли и тем самым мог диктовать условия торговли и регулирование торговых отношений.

В состав Родосских морских правил (Родосского морского кодекса), которые структурно подразделялись на несколько частей, входили правила, регулирующие широкий спектр отношений, возникающих в морской сфере. Так, например, один раздел Кодекса охватывал вопросы, связанные с распределением прибыли от рейса между членами судовой команды; регулированием отношений между членами экипажа на борту судна; ограничением ответственности капитана за вред, причиненный пассажирскому багажу; общей аварией; морским залогом. Другой раздел регламентировал широкий круг вопросов, например: ответственность за хищение грузов; ответственность за увечья, причиненные морякам; ответственность за ущерб, причиненный судну или грузу; фрахтование судов; ответственность за столкновение судов; спасание судов и т. д.

С возникновением новых морских портов, оживлением торговли в Западной Европе вследствие крестовых походов в XI веке стали формироваться новые кодексы, которые отражали местные обычаи мореплавания, учитывали характер торговли, интенсивность судоходства в том или ином районе и т. д. Так, например, заслуживает упоминания кодекс византийского права VII века Базилика, который был составлен и введен в действие императором Византии Василием. В нем изложены основные принципы морского права, заимствованные из Родосского морского права, модифицированные с учетом новых условий и времени.

Благодаря торговым связям, возникшим между Северной Европой и Средиземноморьем в результате крестовых походов, в XII веке был создан новый морской кодекс — Олеронские Свитки, или Олеронские Правила, — который представлял собой систематизацию обычаев, сложившихся в торговле между атлантическими портами Франции. Учитывая, что в тот период еще не существовало законодательства по вопросам морского права, эти Правила завоевали признание и постепенно были восприняты всеми государствами Западной Европы. Таким образом, Олеронские Правила можно рассматривать как прототип современной региональной "интернационализации" морского права.

Олеронские Правила оказали большое влияние на формирование морских законов Балтийских государств. Так, в начале XVI века был опубликован в Копенгагене текст морских законов Висби. В XVII веке был издан сборник морских законов, изданных Ганзейским союзом торговых городов, порты которого простирались от Балтики до Черного моря. Следует отметить, что Ганзейский союз, который процветал, несмотря на национальные различия, способствовал достижению значительной степени единообразия морского права. Но впоследствии расцвет национализма в Северной Европе бросил вызов торговым связям Ганзейского союза и тем самым снизил его влияние.

Примерно в XVI-XVII веках торговля и экспансионизм привели к тому, что мощные морские державы провозгласили свое влияние над морями. Испания требовала контроля над Западной Атлантикой, Португалия — над Восточной, а Англия — над Северной Атлантикой. Такое разделение морей исключало возможность для всех других народов развивать свою морскую торговлю. В ответ на это Гуго Гроций опубликовал в 1608 г. свой труд "Mare Liberum", в котором отстаивал доктрину свободы моря. Он утверждал, что открытые морские пространства должны быть использованы всеми нациями и что не нужно взимать плату за прохождение каналов между государствами. В ответ на это, следуя духу национализма, некоторые члены Британского парламента провозгласили все моря Британскими. Впрочем, эта идея не была формализована в Великобритании [8, 325].

Совершенно очевидно, что в силу новых политических веяний в мире, по мере становления суверенных государств сформировавшееся и укрепившееся внутринациональное законодательство постепенно вытеснило нормы обычного морского права, хотя и заимствуя многое из них. Завершился этап развития единообразного морского права, и началась эра законодательства отдельных государств, характеризующаяся систематическим усилением во всех ведущих морских странах права, основанного на законодательных актах.

Процесс унификации возродился, а точнее, зародился в современном его международно-правовом понимании в XVIII веке. Было это вызвано обеспокоенностью мировой общественности вопросами безопасности мореплавания и охраны жизни моряков. Первые международные акты были направлены на предотвращение столкновений судов. Одними из них были Правила движения на море 1840 г. В 1889 г. правительство США организовало и провело первую Международную конференцию по предотвращению столкновений в море, в результате которой была принята одноименная Конвенция. Впоследствии эта конвенция была дополнена и модифицирована конвенцией о столкновении судов 1910 г. И, наконец, в 1972 г. под эгидой Международной морской организации были приняты современные правила движения на море — МППСС-1972.

Одной из классических иллюстраций, побудивших разработать единообразные правила в отдельных сферах морского права, является гибель "Титаника" в 1912 г. В 1914 г. состоялась международная конференция, на которой был представлен и обсужден проект многосторонней конвенции о безопасности человеческой жизни на море, которая в последующем была принята.

Перечень международных конвенций, представляющих собой единообразное регулирование различного рода отношений в морской сфере, достаточно объемный, и нет необходимости оглашать его полностью, так как это не является целью данного исследования. Но вместе с тем для понимания и осознания необходимости унификации для морского права следует отметить, что ею охвачены такие жизненно важные сферы, как безопасность мореплавания, охрана человеческой жизни на море, защита окружающей среды и морских ресурсов, ответственность и компенсации за увечья и ущерб.

Совершенно очевидно, что унификация не является хаотичным и случайным процессом. За нею "стоят" различные международные организации, которые

способствуют ее эволюции. Среди них можно выделить три группы организаций: 1) ООН и ее специализированные подразделения; 2) другие межправительственные организации; 3) неправительственные организации.

Среди организаций первой группы доминирующую роль играет Международная морская организация (ИМО), которая создана в 1958 г. Наряду с консультативными функциями она наделена и законодательными: под ее эгидой разрабатываются и принимаются единообразные нормы международного характера по вопросам безопасности, выбросов с судов, правам и обязанностям в сфере торгового мореплавания, ответственности и компенсаций. Некоторые другие подразделения ООН также участвуют в содействии развитию унификации морского права, например: ЮНКТАД, ЮНСИТРАЛ и др.

Среди организаций второй группы — межправительственных организаций — особой важностью для регулирования судоходства отличается Европейская конференция министров транспорта. Ею подготовлен "Парижский меморандум" о контроле со стороны государства-порта, который действует на территории западноевропейских государств и в странах Северного моря. Это соглашение нацелено на обеспечение единообразного применения процедур по инспектированию судов со стороны государства-порта в соответствии с требованиями международных конвенций.

Из многочисленных неправительственных организаций, которые принимают активное участие в правовом регулировании торгового мореплавания, следует отметить роль Международного морского комитета (ММК), который тесно связан с морским правовым сообществом. ММК считается международным "отцом" различных национальных ассоциаций морских юристов, например, Ассоциации морских юристов США. Авторитет ММК объясняется не только тем, что он является старейшей морской неправительственной организацией (1896 г.), но и тем, что он выражает и представляет мнения научной правовой мысли по поводу предложений для новых международных морских конвенций.

Говоря о современном уровне развития унификации морского права, следует констатировать, что по основным, жизненно важным вопросам торгового мореплавания приняты международные конвенции: Конвенция об унификации некоторых правил о коносаментах 1924 г., Конвенция о столкновении судов 1910 г., Конвенция ИМО об ограничении ответственности судовладельца 1976 г., Конвенция об унификации некоторых правил о спасании 1989 г., Конвенция об унификации некоторых правил о залогах и привилегированных требованиях 1993 г. и т. д. Это лишь далеко не полный перечень действующих конвенций. С одной стороны, можно считать, что единообразие морского права достигнуто. Но с другой стороны — тот факт, что многие государства — морские державы, в том числе и Украина, не стали участниками большей части международных морских конвенций, свидетельствует о том, что современное морское право нельзя по большому счету назвать ни универсальным, ни единообразным.

Подводя итоги данного исследования, можно сформулировать определенные выводы. Единообразное морское право существовало в древние времена и развивалось по мере разрастания морской торговли. Процесс унификации был "заторможен" расцветом национализма в XV-XVII веках. Новый рывок в развитии унификации начался в XIX веке, инициированный юристами, коммерсантами, национальными ассоциациями морского права, основателями Международного морского комитета и т. д. и продолжается ныне под эгидой межправительственной морской организации, комиссией ООН по праву международной торговли (ЮНСИТРАЛ) при содействии специалистов в сфере частного сектора.

Ряд исследователей опасаются, что тенденция в направлении унификации морского права может быть приостановлена, если вопросами развития международного морского права и морской торговли будут заниматься исключительно госу

дарства или правительственные организации [7, 1066]. С такими взглядами можно согласиться не полностью. Конечно, неправительственные специализированные организации, ассоциации профессионалов в разных сферах торгового мореплавания, выступающие именно в личном качестве специалисты и т. д. играют важную роль в разработке регуляторов содействия участникам международного коммерческого оборота, в обеспечении непосредственного взаимодействия деловых кругов и т. д. Но, с другой стороны, принятие важных решений, которые зачастую сопряжены с решением вопросов глобальной безопасности, нельзя "перекладывать на плечи" только лишь частного сектора. Вполне очевидно, и история это подтверждает, что достичь единообразия правового регулирования отношений в морской отрасли возможно при сбалансированном сотрудничестве государственных организаций и представителей частного сектора.

Литература

1. Wiswall F. L. *Uniformity in Maritime Law: the Domestic Impact of International Maritime Regulation* // *Tulane Law Review*. — Vol. 57. — 1983. — P. 1209-1237.
2. Berlingieri G. *Preface to Manca's International Maritime Law* // *European Transport Law*. — 1970. — P. 5-8.
3. Tetley W. *The Lack of Uniformity and the Very Unfortunate State of Maritime Law in Canada, the United States, the United Kingdom and France* // *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. — 1987. — Vol. 3. — P. 340-349.
4. Коломбос Д. *Международное морское право*. — М.: Прогресс, 1975. — 782 с.
5. См.: Schmitthoff C. *The Unification of the Law of International Trade* // *The Journal of Business Law*. — 1968. — P. 105-106; Berger K. *The Creeping Codification of the Lex Mercatoria* / *Kluwer Law International*. — 1999. — P. 243-275.
6. См.: Лунц Л. А. *Курс международного частного права: В 3 т.* — М.: Спарк, 2002. — 1007; Звеков В. П. *Международное частное право. Курс лекций*. — М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА, 1999. — 686 с. Иванов Г. Г., Маковский А. А. *Международное частное морское право*. — М.: Транспорт, 1972. — 345 с.
7. Paulsen G. *An Historical Overview of the Development of Uniformity in International Maritime Law* // *Tulane Law Review*. — Vol. 57. — 1983. P. 1065-1087.
8. Berlingieri F. *The Work of the Comité Maritime International: Past, Present and Future* // *Tulane Law Review*. — Vol. 57. — 1983. — P. 1260-1273.

Є. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доцент

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
кафедра загальноправових дисциплін та міжнародного права
, Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65068, Україна

ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ОДНОСТАЙНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

РЕЗЮМЕ

Розглянуто та проаналізовано історичний розвиток уніфікації морського права. Виявлено три основних етапи його формування: період розвитку одностайного морського права у вигляді морських кодексів древнього світу та середньовіччя; спад процесу уніфікації в XV-XVIII століттях за рахунок розвитку національних законодавств суверенних держав; новий підйом міжнародної уніфікації морського права завдяки роботі різноманітних міжнародних урядових і неурядових організацій. Зроблено висновок про не досить задовільний стан сучасного морського права з точки зору його універсальності та одностайності.

Ключові слова: уніфікація права, одностайне морське право, міжнародна уніфікація морського права.