

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 341.225

Филиппова Марианна Юрьевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ)

Международное морское трудовое право: становление. Предпосылки «хозяйской власти» капитана

Аннотация. Международное морское право заслуженно считается одним из самых интересных правовых образований. Окруженное ореолом романтики, во многом основанное на правовых обычаях, идущих из глубины веков, с древности несущее в себе дух вольницы и моряцкого братства, морское право, как и само бескрайнее море, всегда оставляет простор для новых открытий. В статье рассматриваются вопросы возникновения правового регулирования труда моряков в ранних источниках морских обычаев. Исследуется эволюция отношений капитана и судовой команды. Формулируется содержание «хозяйской власти» капитана по отношению к экипажу и ее основные особенности.

Ключевые слова: морской обычай; морское право; судовой экипаж; капитан; найм на судно; власть нанимателя; Олеронский свиток; Морской закон Висби; Морское право Ганзейских городов.

Marianna Yu. Filippova,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

International maritime labor law: formation. Prerequisites for “master's power” of the captain

Abstract. International maritime law is deservedly considered one of the most interesting legal formations. Surrounded by a halo of romance, largely based on legal customs coming from the depths of centuries, bearing the spirit of freedom and sailor brotherhood since ancient times, maritime law, like the boundless sea itself, always leaves space for new discoveries. The current paper deals with the issues of the emergence of legal regulation of the labor of seamen in the early sources of maritime customs. There has been studied the evolution of the relationship between the captain and the ship's crew. There

has been formulated the content of the “master's power” of the captain in relation to the crew and its main features.

Keywords: maritime custom; maritime law; ship's crew; captain; hiring on a ship; power of an employer; The Rolls of Oléron; Hague-Visby Rules; Maritime law of the Hanseatic league.

Международное морское право охватывает великое множество публично-правовых и частноправовых отношений: по использованию морских пространств, обеспечению безопасности мореплавания, определению правового статуса судна, страхованию, морской перевозке грузов и пассажиров, и, конечно же, регулированию труда экипажей.

Уже самые ранние из дошедших до нас источники морского права содержат нормы о найме моряков — иначе и быть не могло, поскольку без судовой команды невозможно плавание.

Предприимчивость купцов, судовладельцев и мореплавателей, потребность в развитии торговых отношений явились основной движущей силой для развития морского судоходства и навигации, поиска новых морских путей, а также обусловили и возможность международного состава экипажей. Один из главных принципов морского права — принцип свободы моря — был признаваем римскими юристами даже после того, как Римская империя одержала победу над Карфагеном, своим главным морским соперником. По свидетельству историков морского права, римлянам принадлежит формула: «Так же как воздух и свет, море остается общим для человеческого рода, и, как эти элементы, не может быть собственностью ни отдельного лица, ни отдельного народа с исключением других» [1, стр. 9]. Такое правило предполагало возможность поступления на корабль свободного гражданина любого государства, с которым были возможны морские торговые связи. Косвенное подтверждение этому суждению находится в Родосском морском законе (*Lex Rhodia de jactu*) — памятнике древнего морского права, происхождение которого датируется VIII—IX вв.

Анализ текста указанного документа свидетельствует о том, что судовая команда состояла из лиц, нанятых по вольному найму, получающих фиксированную заработную плату. Об установлении конкретного размера денежной выплаты говорит, например, норма Родосского морского закона об обязанности матроса, причинившего товарищу телесные повреждения, возместить ему размер заработной платы за весь период нетрудоспособности [2, стр. 94].

Таким образом, в портовых городах любой матрос, ищущий работу, мог наняться на торговое судно — при условии одобрения его кандидатуры капитаном.

Исследователи морского права во все времена отмечали его международный характер. Профессор Императорского Новороссийского

университета, один из признанных ученых по морскому праву дореволюционного периода, Александр Федорович Федоров, писал, что «Так как при морском судоходстве приходится иметь непосредственное соприкосновение с лицами и местностями, принадлежащими к составу иностранных государств, а равно вследствие аналогичности условий морского торгового быта вообще — возникавшие в этой области правовые обычаи могли иметь применение и за пределами той области, где они появились. Во внимание к этому, регулирующая морскую торговлю сфера правовых норм, более чем какая-либо другая, как прежде, так и теперь, носит на себе отпечаток международного характера» [3, стр. 4].

Дальнейшее развитие законодательства о мореплавании полностью отвечает критериям международного: сборник обычаев морской практики, названный «*Consulado del mar*», составленный, предположительно, в Барселоне в период с XI по XIV в., применялся на всем побережье Средиземного и Адриатического морей, включая и Ближний Восток. В западных портах Кастилии, Франции и Англии действовал сборник «*Rôles d'Oléron*», имеющий французское происхождение, названный по имени острова в устье реки Луары. Временем создания «Свитка» (именно такое значение имеет слово *Rôles*) считаются XI—XIII вв., в некоторых источниках указывается 1166 г. [4] В северных морских портовых государствах первенство формирования норм морского судоходства принадлежало государствам Балтики. «Висбийское морское право» (Готландское водородное право), родоначальником которого считается собрание морских установлений, обобщенных в городе шведском городе Висби, расположенном на острове Готланд, в 1350—1400 гг., помимо положений, присущих торговым обычаям северных широт, содержит значительное количество норм, заимствованных из «*Consulado del mar*» и «*Rôles d'Oléron*». В 1591 г. участники Ганзейского торгового союза на съезде в немецком городе Любек утвердили «Сборник постановлений (рецессов) Ганзейских городов». Названный документ, постоянно дополняясь, полностью сформировался к 1614 г. и также включал в себя заимствования из содержания ранее названных актов.

Указанное обстоятельство еще раз свидетельствует о том, что открытие новых морских путей, расширение морских торговых связей между государствами способствовали и межгосударственному распространению правил о морской торговле, о страховании судов и грузов, о правовом положении судовладельцев, шкиперов (капитанов) и судовых экипажей.

Соответствующие правила унифицировали регулирование названных отношений и постепенно формировали единые подходы к осуществлению торгового мореплавания.

Получая свое формальное воплощение в сборниках морских постановлений, такие правила, с одной стороны, становились объектом комментариев юристов-правоприменителей, что способствовало доктринальному развитию теории морского права, с другой — служили

унифицированными источниками при рассмотрении консулами споров между купцами, участвовавшими в морской торговле. [Первоначально консулами именовались выборные судьи созданных в средние века специализированных морских судов.]

Анализ содержания названных документов позволяет выделить основные категории отношений, складывающихся между шкипером и командой при снаряжении судна в плавание и во время рейса. В частности, и Олеронский свиток, и Морские законы Висби, и Сборник морских постановлений Ганзейских городов включают в себя практические идентичные положения о распределении заработка моряков (за фрахт либо фиксированными долями), о возможностях капитана задержать оплату для матросов, «...не имеющих на судне одеяла и сундука», до выполнения ими всех обязательств в порту прибытия — за исключением случая, если такие члены экипажа не представят доказательства своей добропорядочности и исправной службы на протяжении всего обратного рейса. [Отсутствие на судне собственного имущества могло вызвать сомнение в серьезности трудовых намерений моряков. Не имея материальной привязанности к кораблю, они могли в любой момент его покинуть, не исполнив взятых на себя обязательств.]

В каждом из названных ранних источников морского права содержатся дисциплинарные правила: так, значительным проступком считалась ложь кому-либо из команды в период выполнения судовых обязанностей — «до того, как на стол подадут хлеб и вино», т.е. до наступления времени отдыха, ложь наказывалась денежным штрафом. Интересно, что изначально и капитан подвергался штрафу за ложь, и размер этого штрафа был выше, чем для рядового матроса, солгавшего равному себе товарищу — восемь пенсов против четырех. Денежный штраф уплачивался также матросами в случае драки. В Олеронском свитке и сборнике Висби содержались особые правила, касающиеся физического воздействия капитана на матросов — рядовой моряк должен был стерпеть первый удар от капитана, при втором предоставлялось право защищаться. Но если матрос наносил удар капитану, то платил штраф в пять шиллингов либо «терял кулак» (лишался руки).

Следует отметить, что Сборник морских постановлений Ганзейских городов содержит уже нормы о телесных наказаниях матросов. Основаниями для такой меры являлись, прежде всего, различные случаи оставления судна без разрешения капитана (при вынужденной длительной стоянке в иностранном порту, в обстоятельствах, когда судну требовалась помощь именно данного члена команды); за требование войти в неподходящую гавань, если это повлекло за собой утрату груза или корабля. Ганзейский морской закон предусматривает и другие виды наказания моряков за трудовые провинности — заключение в тюрьму, вычеты из жалованья, лишение пищи. Такое ужесточение дисциплинарной власти капитана обусловлено тем, что в начале развития

морского торгового судоходства капитан и матросы были в большой степени связаны товарищескими отношениями, являясь, скорее, почти равнозначными участниками путешествия. По свидетельству теоретиков морского права, в средние века, когда размер судов был относительно невелик и судовой экипаж был небольшим, «...капитан по отношению к членам экипажа мог находиться в условиях товарищества: они на общие средства приобретали судно и его эксплуатировали, т.е. сдавали тому или другому купцу под товар и перевозили этот товар» [8, стр. 6].

В дальнейшем морякам из числа команды предоставлялось право наниматься на судно «за фрахт», т.е. за возможность провоза некоторого количества собственного груза для продажи в порту назначения. В подобных обстоятельствах шкипер и матросы также становились своего рода компаньонами.

Суждение о наличии во многих случаях изначально партнерских отношений капитана и команды находит свое отражение и в манере обращения шкипера к морякам во всех случаях, когда морской обычай требует коллегиального решения или учета мнения всего экипажа: «Благородные господа!». Так, согласно ст. 2 Олеронского свитка капитан торгового судна, находящегося в порту в ожидании погрузки груза, подлежащего отправке, «...должен прежде отплытия вынести на обсуждение всей команды вопрос типа: “Благородные господа, что вы думаете насчет погоды?”». Такой вопрос в данном случае — не проявление светской учтивости, а мера, направленная на выяснение готовности к отплытию в имеющихся погодных условиях. Если большинство членов команды полагали, что погода не благоприятствует выходу в море, капитан обязан был согласиться с мнением большинства — в противном случае, если из-за непогоды судно было бы потеряно, обязанностью капитана было возместить его стоимость по справедливой цене.

Но и по мере развития судоходства, увеличения команды, создания торговых обществ, полномочия капитана по отношению к команде были окрашены явлением, которое выдающийся теоретик отечественного трудового права Лев Сергеевич Таль называл «хозяйской властью». Как отмечал ученый, любая деятельность, планомерно осуществляемая на основе наемного труда, нуждается в создании определенного порядка. «Распределение занятий, время работы и отдыха, взаимоотношения занятых в предприятии лиц, положение и функции каждого из них, пределы вверенной им власти, вообще правовые условия их совместной деятельности должны быть более или менее уставлены... В домашнем или небольшом сельском хозяйстве или ремесленной мастерской потребность [в правовой регламентации] удовлетворяется, в рамках закона или обычая, распоряжениями и указаниями хозяина» [5, стр. 23].

Названные Л. С. Талем формы организации деятельности, в которой используется наемный труд — домашнее или небольшое сельское хозяйство, небольшая ремесленная мастерская характеризуются общим

признаком: они представляют собой замкнутую систему, в которой наемные работники и наниматель находятся не только в правовых, но и социальных связях. Домохозяин, по термину Л. С. Таля, не просто выплачивает работникам вознаграждение за труд, но и обеспечивает их бытовые потребности, питание и, как правило, проживание. Деятельность судового экипажа также обладает названными чертами: происходит в замкнутой системе; в течение достаточно продолжительного периода; команда находится на борту судна большую часть рейса. Таким образом, пребывание на корабле — не просто выполнение прав и обязанностей, но и повседневная жизнь, сопровождающаяся социальными взаимодействиями в их многочисленных вариациях [5].

Шкипер или капитан в данном случае — тот, кто осуществляет правовую регламентацию деятельности в рамках закона или обычая. Важным обстоятельством являлось также и то, что шкипер с самых ранних периодов развития мореплавания был наделен самостоятельностью при подборе своей судовой команды, равно как и домохозяин самостоятельно подбирал своих наемных работников, руководствуясь только собственным убеждением.

А. Ф. Федоров обращал внимание на необходимость поручения капитану самостоятельного пополнения экипажа, так как потребность в найме моряков может возникнуть в таких отдаленных местностях, где нет возможности заручиться согласием судовладельца или его представителя [3, стр. 66]. Между тем задержка судна, обусловленная ожиданием ответа от «судохозяина или его корреспондента», могла бы стать критичной для корабля или груза.

Модель «хозяйской власти» на судне была описана в научном труде «Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства», изданном Морским Министерством Российской империи в Санкт-Петербурге в 1872 г. Как указано в разделе об отношениях шкипера к судовой команде, несмотря на то что в законодательстве не существует «какого-либо определительного постановления на то, что шкипер во всем, касающемся до службы на судне, пользуется в отношении своей команды всеми правами домохозяина..., но тем не менее такое относительное положение шкипера и команды прямо определяется по смыслу статей [шведского] морского устава» [6, стр. 99—100]. Так, капитану вменяется в обязанность: «иметь во время плавания попечение о здоровье, доброй нравственности и набожности судовой команды, так, как бы это было прилично хорошему домохозяину»; освобождать команду от работы в дни церковных праздников; выдавать каждому установленную порцию пищи.

Устав торговый Российской империи 1857 г. в ст. 274 также возлагал на капитана обязанность поступать с членами экипажа «...милостиво и кротко, подавая им пример добронравия, доброго поведения, трезвости, трудолюбия и похвального исполнения своих обязанностей».

Истоками же этих норм является правило, закрепленное в разделе XII Олеронского свитка: «Капитан, набравший команду для совершения определенного рейса, обязан заботиться о поддержании в ней доброго мира, согласия и порядка, выступая судьей по спорам между членами команды в море» [4].

Между «хозяйской властью» шкипера и «хозяйской властью» домохозяина либо владельца небольшой ремесленной мастерской содержится существенное отличие. Состав судовых команд, формировавшихся из представителей разных национальностей, разных государств определял изначальную силу, воздействие которой обеспечивало порядок на корабле. Такой силой являлось убеждение. Убеждение основывалось на силе обычая — обычая могущественного, возникшего из необходимости покорить море и сохранить жизни, корабль и груз.

Как писал французский исследователь морского и торгового права Жан-Мари Пардессю, морские обычаи «запечатлены в умах более прочно, чем в законодательных актах» [7, стр. 4]. Они убеждают «не притворяясь повелевающими», им нет необходимости «притворяться», т.е. быть фиктивно действующими — слишком велика плата за несоблюдение.

Морские обычаи возникли из «непреодолимого чувства справедливости», одержавшего верх над «...отчужденностью мореплавающих народов» [7, стр. 4], вызванной разногласиями, национальном соперничестве в освоении морей.

Морской обычай, — писал Пардессю, — единственный из человеческих институтов, объединяющий моряков в «некотором роде большую семью, сплоченную духом мореплавания», обеспечивающий равные гарантии иностранцам и гражданам государств.

Представляется, что это утверждение, сформулированное более полутора веков назад, не теряет своей актуальности и в наши дни.

Таким образом, «хозяйская власть» капитана с самого начала международной морской торговли была подкреплена силой убеждения, морского товарищества, которое не имело территориальных границ.

Литература

1. Рыкачев, В. Н. Морское торговое право. Сравнительный систематический очерк законодательства СССР, Англии, Германии и Франции. — Москва, 1928.
2. Морской закон родосцев // Античная древность и средние века : сборник статей. — Выпуск 6. — Свердловск, 1969.
3. Федоров, А. Ф. Морское право. — Одесса, 1913.
4. Договоры коммерческого права. Акты частнопредварительной унификации в системе источников договорного торгового права : учебное пособие для вузов / под редакцией В. А. Белова. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
5. Таль, Л. С. Трудовой договор. Цивилистическое исследование. Часть II. Внутренний правопорядок хозяйственных предприятий. — Ярославль, 1918.
6. Хамбрэ, К. Ф. Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства. — Санкт-Петербург, 1872.

7. Pardessus, J.—M. Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. — Tome 1. — P. 4. — Paris, 1847.
8. Чудиновских, Э. Торговое население Далматинских городов, Античная древность и средние века. — Свердловск, 1965.

References

1. Rykachev, V. N. Morskoye torgovoye pravo. Sravnitel'nyy sistematicheskiy ocherk zakonodatel'stva SSSR, Anglii, Germanii i Frantsii [Maritime trade law. Comparative systematic essay on the legislation of the USSR, England, Germany and France]. — Moskva, 1928.
2. Morskoy zakon rodostsev // Antichnaya drevnost' i sredniye veka : sbornik statey. [The marine law of the Rhodians // Ancient antiquity and the Middle Ages: a collection of articles]— Vypusk 6. — Sverdlovsk, 1969.
3. Fedorov, A. F. Morskoye pravo [Law of the sea]. — Odessa, 1913.
4. Dogovory kommercheskogo prava. Akty chastnopravovoy unifikatsii v sisteme istochnikov dogovornogo torgovogo prava [Contracts of commercial law. Acts of private law unification in the system of sources of contractual commercial law]: uchebnoye posobiye dlya vuzov / pod redaktsiyey V. A. Belova. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2023.
5. Tal', L. S. Trudovoy dogovor. Tsivilisticheskoye issledovaniye. Chast' II. Vnutrenniy pravoporyadok khozyaystvennykh predpriyatiy [Labor contract. civil research. Part II. Internal law and order of economic enterprises]. — Yaroslavl', 1918.
6. Khambre, K. F. Privatnoye morskoye kommercheskoye pravo na osnovanii sushchestvuyushchego shvedskogo zakonodatel'stva [Private maritime commercial law based on existing Swedish law]. — Sankt-Peterburg, 1872.
7. Pardessus, J.—M. Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. — Tome 1. — P. 4. — Paris, 1847.
8. Chudinovskikh, E. Torgovoye naseleniye Dalmatinskikh gorodov, Antichnaya drevnost' i sredniye veka [The commercial population of the Dalmatian cities, Ancient antiquity and the Middle Ages]. — Sverdlovsk, 1965.