

## **АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ МОРСЬКОГО ТА ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРАВА**

УДК 341.1

**Бабін Б.В.**, д.ю.н., доцент, завідувач кафедри адміністративного та кримінального права ОНМА, виконавчий секретар Української незалежної морської профспілки

### **Правові механізми затримання моряків в іноземних державах: практичні проблеми та шляхи їх вирішення**

У статті досліджено вимоги міжнародних актів, насамперед Конвенції з морського права 1982 р., щодо специфіки затримання моряків владою іноземної держави. Визначено, що відповідна проблематика загострюється в умовах неправомірних дій прибережних держав, слабкості зв'язку між судном та державою прапору, недотримання судновласниками та пов'язаними із ними суб'єктами вимог міжнародного трудового права щодо праці моряків.

**Ключові слова:** іноземні моряки, затримання моряка, затримання судна, арешт судна, держава прапору, прибережна держава, репатріація моряка.

В статье исследованы требования международных актов, прежде всего Конвенции по морскому праву 1982 г., к специфике задержания моряков властью иностранного государства. Определено, что соответствующая проблематика обостряется в условиях неправомерных действий прибрежных государств, слабости связи между судном и государством флага, несоблюдения судовладельцами и связанными с ними субъектами требований международного трудового права в отношении труда моряков.

**Ключевые слова:** иностранные моряки, задержание моряка, задержание судна, арест судна, государство флага, прибрежное государство, репатриация моряка.

In this paper there are researched the requirements of international instruments, especially the Convention on the Law of the Sea 1982, to the specifics of the detention of seafarers by authorities of a foreign state. There is determined that those problems arise under conditions of coastal states' misconduct, of weak communication between the ship and its flag state, of non-compliance by shipowners and related subjects the international labor law requirements for the seafarers' work.

**Keywords:** foreign sailors, sailor detention, the detention of the vessel, the arrest of the vessel, the flag State, the coastal state, the repatriation of seafarers.

**Постановка проблеми.** У наші дні моряки стали специфічною категорією трудових мігрантів, чий права в багатьох випадках залишаються незахищеними. Цьому сприяють особливості глобального ринку морських перевезень, при якому національна приналежність моряка, як найманого працівника, роботодавця та судна, як місця роботи, відрізняються. Вільна конкуренція на даному ринку призвела до того, що ряд держав, активно не беручи участь власним флотом в судноплаванні, поступово стали постачальником на нього робочої сили.

Тому характерний феномен ряду держав, що зберегли з часів соціалістичного минулого базу для підготовки професійних моряків і скоротили при цьому національні торгові флоти. Можна згадати про роль болгарських, польських, російських, румунських моряків і вказати, що на першому місці серед

держав регіону ОБСЄ за кількістю моряків, залучених в глобальний ринок морських перевезень, знаходиться Україна. Близько 80 тис. громадян України сьогодні працевлаштовані на судна під іноземним прапором, щорічно такий експорт робочої сили, що не є затребуваною в українському торговельному флоті, дає близько мільярда доларів інвестицій в українську економіку.

Водночас та сама конкуренція зумовлює пошук державами усіх можливих заходів щодо впливу на відповідний ринок. Така особливість, поруч із проблемами комерційного та організаційного характеру, що постійно виникають, зумовлює велику вразливість особистих прав іноземних моряків на судні під іноземним прапором, у водах та портах іноземних держав та під час прибуття на судно й репатріації з судна. Крім того, багато моряків, що працюють під іноземним прапором, не мають належного рівня соціального захисту та забезпечення своїх трудових прав від порушень з боку роботодавця і посередницьких структур. Держави громадянства моряків часто не сприяють їх соціалізації, залишають моряків поза систем соціальної допомоги, не сприяють усуненню подвійного оподаткування моряків.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Наведені негативні фактори зумовлюють потребу дослідження міжнародних стандартів та національної практики з питань обмеження особистих прав моряків, насамперед щодо їх затримання та/або арешту чи ув'язнення в іноземних державах, що є метою цієї статті. Для її вирішення необхідно розв'язати такі завдання: здійснити аналіз конвенційних вимог щодо затримання іноземних моряків, визначити його відповідність поточній практиці та визначитись із можливими шляхами покращення ситуації, що склалася у цій сфері.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Серед фахівців відповідне питання розглядалося насамперед у контексті захисту трудових та соціальних прав, зокрема, щодо забезпечення права на репатріацію та відповідну компенсацію, та згадувалося у роботах Д.К.Бекяшева, О.О. Белогубової, В.Л. Григорян, А.І. Іванової, Ю.В. Кузьменка, О.С. Савич, О.М. Шемякіна та ін. Водночас питання правових підстав затримання моряків у вказаних роботах детально не розглядалося.

**Виклад основного матеріалу.** Варто відзначити, що традиційне делегування адміністративної та кримінальної юрисдикції державі прапору сьогодні, в умовах, коли більшість торговельного флоту знаходиться під т.зв. «зручним» прапором призводить до низки проблем. Про це яскраво свідчать, зокрема, трагічні випадки, що трапились в останній час із громадянами України: загибелі (з підозрою на вбивство) 13 серпня 2013 р. стюарда М. Паукова на судні «Nes-tor» та зникнення (з підозрою на вбивство) 15 вересня 2013 р. капітана судна Ю. Ніколаєва на судні «О.М. Agarum». Обидва судна знаходилися під прапором Ліберії, але жодних дій з розслідування вказаних інцидентів держава прапору не вчинила, у вирішення справ було залучено відповідно грецьких та німецьких судовласників та найближчі прибережні держави, що мали реальну організаційну спроможність (Йорданія та США відповідно). Жодну особу за цими резонансними справами затримано не було.

Вказані приклади свідчать про те, що реальну спроможність затримувати іноземних моряків мають прибережні держави за місцем знаходження судна.

Спеціальні механізми, що встановлюють обмеження для відповідної діяльності прибережних держав, містить Конвенція з морського права 1982 р. Так, за вимогами її ст. 27, кримінальна юрисдикція прибережної держави не повинна здійснюватися на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море, для арешту будь-якої особи чи проведення розслідування у зв'язку з будь-яким злочином, вчиненим на борту судна під час його проходу, за винятком таких випадків:

- якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу;
- якщо злочин має такий характер, що ним порушується спокій в країні або добрий порядок в територіальному морі;
- якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернеться до місцевої влади з проханням про надання допомоги (це й відбулося у наведених вище випадках);
- якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

Останні з вказаних ситуацій сьогодні також є поширеними, достатньо згадати на низку затримань, арештів та засуджень українських громадян у державах Латинської Америки та про резонансну справу із арештом у Кабо-Верде та засудженням у Іспанії капітана С. Масленнікова та інших українських членів екіпажу «Zudar Sexto», що триває з 2003 р. [1].

За п. 3 вказаної статті Конвенції 1982 р. прибережна держава на прохання капітана повідомляє дипломатичного агента або консульську посадову особу держави прапора до вжиття будь-яких заходів і сприяє встановленню контакту між зазначеною агентом або посадовою особою та екіпажем судна. У випадках крайньої терміновості це повідомлення може бути зроблено в той час, коли вживаються зазначені заходи; водночас згадок про спеціальну процедуру залучення у відповідні процеси держав громадянства затриманих членів екіпажу вказана конвенція не містить [2].

Особливі умови для затримання судна та екіпажу Конвенція 1982 р. передбачає для випадків посягань на інтереси прибережної держави у її виключній економічній зоні. За відповідними вимогами ст. 3 згаданого акту, арештоване судно і його екіпаж звільняються негайно після надання розумної застави або іншого забезпечення, про арешт або затримання судна повідомляється держава його прапора. При цьому покарання, що накладається прибережною державою за порушення законів і правил рибальства у виключній економічній зоні, не можуть включати тюремне ув'язнення, за відсутності угоди зацікавлених держав про зворотне, або будь-яку іншу форму особистого покарання.

Інші особливості затримання передбачає ст. 97 Конвенції 1982 р. для випадків зіткнення або будь-якого іншого навігаційного інциденту із судном у відкритому морі, що тягне кримінальну або дисциплінарну відповідальність капітана або іншої особи на судні. За нормами цієї статті ніяке кримінальне або дисциплінарне переслідування проти цієї особи не може бути порушено, інакше як перед судовими або адміністративними властями держави прапора або тієї держави, громадянином якої ця особа є. У таких випадках ні арешт, ні затримання судна не можуть бути зроблені навіть в якості запобіжного розслідування за розпорядженням будь-якої влади, крім влади держави прапора [2].

З іншого боку, специфіка протидії піратству зумовлює дозвіл, передбачений у ст. 105 будь-якій державі захопити «у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією держави» піратське судно або судно, захоплене шляхом піратських дій, і таке, що знаходяться у владі піратів, заарештувати осіб, що знаходяться на цьому судні. Судові установи тієї держави, яка вчинила це захоплення, можуть виносити постанови про накладення покарань. Варто вказати, що захопленому у вересні 2013 р. владою РФ в Баренцевому морі коку судна «Arctic Sunrise», громадянину України Р. Якушеву (як і іншим членам екіпажу та пасажиром вказаного судна організації «Greenpeace» під прапором Нідерландів), спочатку було висунуто звинувачення у піратстві.

З іншого боку, дії окремих держав щодо незаконного затримання та протиправного засудження громадян України самі по собі нагадують акти піратства. Характерною в даному випадку є ситуація з українським громадянином, капітаном Є. Волченком і турецьким громадянином, капітаном Ч. Гюльченом, затриманих та утримуваних (засуджених) сьогодні за край сумнівним звинуваченням у в'язниці органами влади держави Сан-Томе і Прінсіпі в якості фактичних заручників з метою отримання викупу від німецького судовласника. Дуже яскравими фактами є й затримання та засудження українських рибалок в Азовському морі органами влади РФ [3].

Наприклад, 17 липня 2013 р. в акваторії Азовського моря, перебуваючи на місцях традиційного промислу українське риболовецьке маломірне судно ЯДО № 0080-М було атаковане катером морської охорони ФСБ РФ, при цьому українське судно було затоплено і четверо громадян України загинули. Цими загиблими були С. Єрохін, Д. Дораган, Ю. Бойко та Є. Дудник. П'ятий рибалка з даного судна, громадянин України О. Федорович, був захоплений екіпажем катери морської охорони ФСБ, переміщений на територію РФ і в даний момент незаконно утримується владою РФ за надуманим звинуваченням у незаконному видобутку біологічних ресурсів.

Цей інцидент, як і низка аналогічних попередніх випадків, відбулися у тимчасово спільних, спірних внутрішніх водах України та РФ, що мають особливий правовий статус відповідно до низки двосторонніх угод. Відсутність угоди про державний кордон по морю між Україною та РФ унеможливило визначення юрисдикції РФ або України на місця подібних інцидентів. Крім того, двосторонні угоди між Україною та РФ з питань рибальства свідчать про можливість правомірного знаходження українських рибальських суден у будь-якій точці Азова у режимі каботажного плавання [4].

Обмеження особистих прав іноземного моряка, як правило, відбувається разом із затриманням його судна. Цікаво, що за ст. 292 Конвенції 1982 р. йдеться про ситуацію неналежного затримання державою як судна, так і його екіпажу, що дає підставу державі прапору судна звернутися до суду, арбітражу, або до Міжнародного трибуналу з морського права. При цьому суд або арбітраж негайно розглядає заяву про звільнення і займається тільки питанням про звільнення без шкоди для розгляду справи по суті щодо такого судна, його власника чи екіпажу в належному національному органі.

Влада держави, що затримує судно та/або його екіпаж зберігає право звільнити судно та/або його екіпаж у будь-який час. Після надання застави

або іншого фінансового забезпечення, визначеного судом або арбітражем, влади держави, що затримує, має негайно виконати рішення суду або арбітражу про звільнення судна або його екіпажу. При цьому, за ст. 295 згаданої конвенції будь-який спір між державами-учасниками, що стосується тлумачення або застосування відповідних норм цієї Конвенції, може бути переданий на врегулювання в порядку вказаних процедур, «після того як будуть вичерпані місцеві засоби правового захисту, коли того вимагає міжнародне право» [2].

Варто відзначити, що відповідні процедури є передумовою діяльності Міжнародного трибуналу з морського права; адже більшість справ, які він розглянув та отримав на розгляд, починаючи від справи судна «Saiga» 1997 р. і закінчуючи поданням Нідерландів за справою судна «Arctic Sunrise» проти РФ, стосуються саме невідкладного звільнення суден та екіпажів.

Водночас крім випадків затримання та/або арешту членів екіпажу суден владою прибережної держави загрозу особистим правам моряків становлять масові випадки судового арешту суден або їх затримання владою держави порту внаслідок порушення судновласником власних комерційних зобов'язань та/або норм глобальних морських конвенцій. У таких випадках екіпаж, формально залишаючись неарештованим, стає де-факто заручником ситуації. Особливо яскраво це відображається у випадках знаходження у державі, віз якої немає для репатріації, або у державі, репатріація з якої на батьківщину коштує дуже багато. Іноді бажання членів екіпажу здійснити репатріацію залишається нереалізованим через тривале знаходження затриманого судна на зовнішньому рейді або через небажання інших членів екіпажу вимагати репатріації від судновласника.

Такі порушення трудових прав моряків неминуче тягнуть обмеження їх особистої свободи пересування майже так само, як і їх затримання владою прибережної держави. Відповідні явища для українських моряків є масовими; адже тільки за 2010-2012 роки і лише за даними благодійного фонду «Ассоль», відповідні ситуації виникли внаслідок недотримання трудових договорів на 66 судах, які перебували у власності переважно європейських бенефіціаріїв; кількість постраждалих українських моряків на цих судах склала більш ніж 960 осіб. Наприклад, у квітні 2010 р. судно «Baltic Star», на борту якого перебували 8 громадян України, було кинуте біля узбережжя Камеруну судновласником, зареєстрованим у Монако. У травні 2011 р. кинутий естонською судноплавною компанією «United Marine Managment Ltd», екіпаж теплоходу «Heli», що складався з громадян Росії, України та Естонії, почав страйк у порту Валенсія. Ця ж судноплавна компанія кинула напризволяще біля берегів Туреччини судно «Akai» з кількома громадянами України у складі екіпажу [3].

У лютому 2012 р. судно «Oncoг» було продано грецьким судновласником «Capella Maritime» без попередження екіпажу, внаслідок чого всьому складу передали припис зійти на берег у найближчому порту без компенсації заробітної плати за весь період роботи. Турецькі портові влади ігнорували вимоги екіпажу «Oncoг», що став в районі Босфору, про допомогу у вирішенні спору і фактично сприяли судновласнику у його незаконному порушенні прав екіпажу. У серпні 2012 р. круїзне судно «Venus» було заарештовано в порту Ашдод, в силу чого 70 громадян України, які перебували в складі екіпажу, потрапили у край важке

становище. У серпні 2012 р. судно «Orobica» через неморехідність було заарештовано в порту Сеута, 15 українських моряків – членів екіпажу були кинуті італійським судновласником «Euragent Srl» без оплати та репатріації.

У вересні 2012 р. судно «Gas Optimal» з українським екіпажем в 15 осіб було кинуте грецьким судновласником «Optimal Marine Corp» на зовнішньому рейді бразильського порту Паранагуа, з невилплатою заробітної платні та із відмовою в репатріації в Україну. Дана практика існує і сьогодні; досить вказати на долю 16 українських моряків – членів екіпажу «Sky Star», що перебували в 2013 р. біля узбережжя Камеруну більше 6 місяців з вини українського судновласника, що відмовляв їм у репатріації [3].

**Висновки.** Таким чином проблема затримання іноземних моряків є пов'язаною із питанням затримання іноземних суден; вона ускладнюється практикою обмеженості реального зв'язку між державою прапора та судном, нехтуванням прибережними державами нормами міжнародного права, практикою комерційної експлуатації суден, що порушує норми відповідних міжнародних актів, насамперед Конвенції про працю в морському судноплаванні, що набрала чинності 20 серпня 2013 р. Покращення відповідної ситуації варто очікувати за умов поступової національної імплементації норм зазначеної конвенції, встановлення механізмів контролю за дотриманням реального зв'язку між державою прапора та екіпажем її суден з питань кримінальної та адміністративної юрисдикції, вжиття міжнародних заходів впливу на владу прибережних держав, у яких особисті права іноземних моряків неправомірно та систематично обмежуються.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Защита трудовых и социальных прав моряков, как необходимый приоритет человеческого измерения ОБСЕ: возможные программные правовые и организационные средства ОБСЕ / УНМП (докладчик – Б. Бабин) // HDIM ODIHR OSCE 2012 ; URL : <http://www.osce.org/ru/odihr/94114>
2. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. ; URL : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057)
3. Массовые нарушения личных, трудовых и социальных прав моряков, как существенная угроза становлению человеческого измерения в регионе ОБСЕ / УНМП (докладчик – Б. Бабин) // HDIM ODIHR OSCE 2013 ; URL : <http://www.osce.org/ru/odihr/106496>
4. Противоправное нападение на украинских граждан в Азовском море: необходимость оценки ситуации со стороны ОБСЕ / УНМП (докладчик – Б. Бабин; приглашенные эксперты – Е. Гриненко, А. Задорожный) // HDIM ODIHR OSCE 2013 ; URL : <http://www.osce.org/ru/odihr/106492>

