

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА СУДНА В МІЖНАРОДНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ

Одним із найважливіших засобів здійснення міжнародної торгівлі в сучасних умовах глобалізації є світовий торговельний флот, який перевозить близько 90 відсотків всіх зовнішньоекономічних вантажів. Півтора мільйона моряків забезпечують безперервний рух товарів по всьому світу. Серед них є і десятки тисяч українських громадян, які в результаті комерціалізації морського транспорту України та втрати національного флоту змушені працювати на суднах під іноземними прапорами, у тому числі і очолювати їх екіпажі.

Зміст правового статусу капітана морського торговельного судна є одним з найбільш важливих практичних питань у повсякденній діяльності на морі. Капітан судна займає особливе місце серед членів екіпажу. Коло його повноважень надзвичайно широке — від управління судном, забезпечення безпеки мореплавства до здійснення нотаріальних функцій, засвідчення народження дитини та укладення шлюбу. З одного боку, він є службовцем судновласника, здебільшого приватної особи, а отже повністю підпорядковується йому, а з іншого — за певних обставин капітан діє від імені держави прапора судна, здійснюючи функції, які властиві лише її органам. Рівень вимог до кваліфікації капітана не тільки залишається достатньо високим, але й продовжує зростати. Сьогодні капітан має бути не лише професійним судноводієм, умілим менеджером, але і добре орієнтуватися в правових питаннях. Особливо це стосується капітана судна під прапором іноземної держави, представником якої він стає в силу заняття своєї посади.

До дослідження питання правового статусу капітанів морських суден неодноразово звертались вітчизняні та зарубіжні фахівці в галузі морського права: Г. А. Анцелевич, С. А. Горчаков, Г. С. Горшков, В. Н. Гуцуляк, В. Г. Єгіян, В. Г. Єрмолаєв, А. Л. Колодкін, С. О. Кузнецов, В. О. Попов, В. В. Серафимов, О. М. Шемякін та інші. Не применшуючи ролі та значущості доробку згаданих науковців, необхідно визнати, що проблематика правового статусу капітана судна в міжнародному мореплаванні, з огляду на його особливості, вимагає подальших досліджень.

Метою статті є аналіз змісту міжнародно-правових та національних актів, які визначають права, обов'язки і відповідальність капітана морського судна у міжнародному мореплаванні та визначення проблемних питань правового статусу капітана в сучасних умовах.

Історично склалося так, що будь-які проблеми, які виникали в процесі мореплавання, капітан судна мав вирішувати самостійно, беручи на себе всю повноту відповідальності за наслідки своїх рішень і дій, за безпеку судна, екіпажу, пасажирів та вантажу. Це поступово привело до того, що спочатку звичаї, а потім і законодавство морських країн наділили капітанів морських

суден цілим колом не лише звичайних, але й виключних повноважень. Правовий статус капітана визначає велика група норм як міжнародного, так і національного законодавства, які відіграють основну роль в регламентації правового статусу моряків. До найважливіших міжнародно-правових актів, що зобов'язують держави прапора регламентувати права та обов'язки громадян, які працюють на судах торговельного флоту, можна віднести перш за все Конвенцію ООН з морського права 1982 р., Конвенцію про дипломування моряків та несення вахти 78/95, Конвенцію СОЛАС 74/98, чисельні конвенції Міжнародної організації праці [1, 374].

Роль капітана у міжнародному торговельному судноплаванні неодноразово підкреслювалась Міжнародною морською організацією. Так, на 11-й сесії Асамблеї ММО прийняла резолюцію А.443(XI), в якій підкреслено, що безпека на морі та охорона морського середовища мають бути предметом першочергової турботи капітана, а будь-які економічні та інші чинники не повинні впливати на його рішення з цих питань. У Міжнародному кодексі по управлінню безпечною експлуатацією суден та попередженню забруднення моря зазначається, що судноплавні компанії повинні чітко підтвердити правомочності капітана та встановити, що він наділений найвищими повноваженнями і відповідальністю щодо прийняття рішень відносно безпеки судноплавання та екологічної безпеки [2, ст. 9].

Перелік прав та обов'язків капітана, які покладаються на нього міжнародними договорами та іншими міжнародно-правовими актами, постійно розширяється. Так, із більш ніж 800 резолюцій Асамблеї Міжнародної морської організації, прийнятих за останні 40 років, близько 85 відсотків прямо чи побічно покладають на капітанів додаткові права та обов'язки. До цих міжнародно-правових актів слід додати численні обов'язкові до виконання настанови, інструкції та правила, які приймаються державами, під прапором яких плаває судно.

Всі функції капітана морського судна А. Н. Шемякін умовно поділяє на три групи: управління судном, представництво інтересів судновласника та власника вантажу, адміністративно-владні функції, які делеговані капітану державою прапора [3, 113]. Щодо управлінських функцій, то під ними слід розуміти безпосереднє навігаційне управління судном, забезпечення безпеки мореплавання, підтримання порядку на судні з правом накладати дисциплінарні стягнення аж до відсторонення від виконання службових обов'язків, забезпечення охорони навколишнього середовища, безпеки вантажу, людей та судна. Представництво інтересів судновласника та власника вантажу включає правомочності капітана щодо укладання угод від їх імені, подання позовів, які стосуються довіреного йому майна, представництво інтересів судновласника та власника вантажу в судових органах. Схожі повноваження капітана передбачені законодавством багатьох морських країн, у тому числі, наприклад, Російської Федерації [4, 136–137]. Разом з тим національні акти окремих країн передбачають дещо інший, відмінний від закріпленого в українському законодавстві, перелік прав та обов'язків капітана. Так, Актом торговельного мореплавання

Сент Вінсента та Гренадін передбачена заборона капітану включати до складу екіпажу неповнолітніх осіб [5, ст. 89]; відповідальність за незабезпечення екіпажу необхідним мінімальним запасом провізії [5, ст. 113]; обов'язок капітана укладати з екіпажем трудові контракти на умовах, передбачених Актом [5, ст. 90], та деякі інші. Морське законодавство іншої держави зручної реєстрації, Антигуа та Барбуда, містить вимоги щодо обов'язкового внесення до судового журналу відомостей про всі накладені на членів екіпажу стягнення [6, ст. 70]. Причому національні акти обох держав передбачають відразу і санкції за будь-яке невиконання капітаном своїх обов'язків у вигляді досить великих штрафів та навіть позбавлення волі.

Слід підкреслити, що запропонована А. Н. Шемякіним класифікація прав та обов'язків капітана більш характерна для нормальних умов експлуатації морських суден у міжнародному торговельному мореплаванні. Доречно було б виділити окремо повноваження капітана за надзвичайних умов плавання. Так, Кодексом торговельного мореплавання України передбачений обов'язок капітана щодо надання невідкладної медичної допомоги в морі [7, ст. 61]; обов'язок вжити всіх необхідних і можливих заходів до рятування людей, судна, документів та вантажу у разі воєнної небезпеки, піратський дій і захоплення судна [7, ст. 62], дії капітана у разі загибелі судна [7, ст. 64]; права капітана на реквізицію провізії та вантажу у разі нестачі на судні продовольства [7, ст. 68] та права на продаж дорученого йому майна при невідкладній потребі у грошах для продовження плавання або утримання екіпажу [7, ст. 69].

Крім того, в окремий вид обов'язків капітана доцільно виділити ті з них, які випливають із міжнародних зобов'язань держави. Зокрема, національні правові акти усіх морських держав закріплюють обов'язки капітана щодо надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі та щодо надання допомоги екіпажу, пасажиром та судну після зіткнення суден у відкритому морі.

Крім міжнародних та національних правових актів у сфері торговельного мореплавання, права, обов'язки та відповідальність капітана визначаються також і судовласником. Звичайною практикою на судах під прапором іноземних держав стало покладання на капітана обов'язків ведення судової бухгалтерії, виплати екіпажу заробітної плати, та інших. В кожній конкретній судноплавній компанії можуть бути передбачені специфічні обов'язки капітана, які закріплюються, зокрема, у Системі управління безпечною експлуатацією судна, що розробляється кожним судовласником відповідно до вимог Міжнародного кодексу по управлінню безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення моря 1993 р.

Таким чином, коло прав, обов'язків та відповідальності капітана сучасного морського судна є надзвичайно широким. Окрім вищезазначених, він наділяється державою прапора судна делегованими адміністративно-владними повноваженнями: виконання функцій органу дізнання, засвідчення заповіту, підтвердження фактів народження дитини, укладення шлюбу, смерті на борту судна. Саме тому морське законодавство багатьох держав, у тому числі і України, встановлює правило, за яким капітаном судна може бути лише громадянин

цієї країни. Однак окремі країни вільної реєстрації із-за недостатньої кількості кваліфікованих морських кадрів (або взагалі їх відсутності) не обмежують можливості іноземних громадян займати посаду капітана. Саме на судах під прапорами таких країн працюють на посадах капітанів громадяни України. Складність правового статусу капітана за умов роботи під іноземним прапором зумовлюється тим, що він, наділяючись широким колом обов'язків та відповідальності за їх невиконання, недостатньо знає національне морське законодавство і навіть за наявності на борту судна нормативно-правових актів держави повністю не може із-за мовних труднощів чітко витлумачити для себе їх зміст.

Незважаючи на значний обсяг прав та обов'язків капітана морського торговельного судна, еволюція його правового статусу продовжується. Лише за останні кілька років міжнародно-правовими договорами та національними актами всіх морських країн на капітана судна були покладені безпрецедентні обов'язки та відповідальність по забезпеченню охорони судна (ISPS Code) та по розробці, впровадженню і організації функціонування на судні системи управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення моря (ISM Code). У свій час ці міжнародно-правові акти були прийняті з благою метою підвищити рівень безпеки екіпажу, судна та вантажу, забезпечити охорону суден від терористичної небезпеки. Однак такі новації привнесли в роботу моряків, і перш за все капітанів, безпрецедентний обсяг додаткової паперової роботи, про що неодноразово підкреслювалося в морських виданнях. У свій час навіть Міжнародна морська організація своєю резолюцією А.500(XII) визнала надлишковий характер окремих нових міжнародно-правових актів у сфері безпеки мореплавства [8, 23]. До цього додаються інші негативні тенденції, які останнім часом виникли в галузі торговельного мореплавства, такі як суттєве скорочення чисельності екіпажів морських суден, яке здійснюється судовласниками задля економії експлуатаційних витрат і основний тягар якого приймає на себе капітан; все більш жорсткіші умови перевірок суден уповноваженими органами держави порту (*port state control*) при значній інтенсифікації обороту торговельного флоту; скорочення тривалості стоянок суден в портах, та інші.

Зважаючи на міжнародний характер торговельного судноплавства, ці проблеми можна вирішити лише зусиллями всієї міжнародної спільноти. При цьому процес міжнародної правотворчості в галузі морського судноплавства повинен отримати більш продуманий, системний характер, який би не допускав надлишкової забюрократизації морської діяльності та сприяв ефективному виконанню капітаном судна його широких повноважень.

Література

1. Попов А. В. Особенности правового статуса моряков // Актуальні проблеми держави і права. — 2002. — Вип. 18. — С. 374–377.
2. Міжнародна конвенція по охороні людського життя на морі 1974 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws.
3. Шемякин А. Н. Морское право : учеб. пособие / А. Н. Шемякин. — Х. : Одиссей, 2006. — 384 с.

4. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г. Г. Иванова. — М. : Спарк, 2000. — 734 с.
5. Shipping act of St. Vincent and the Grenadines, 2002 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.svg-marad.com.
6. Merchant shipping act of Antigua and Barbuda, 2006 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.laws.gov.ag.
7. Кодекс торговельного мореплавства : Закон України № 277-94 ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47.
8. Carl Bennett. Is ISM effective? // Seaways (The international journal of the Nautical institute. — 2009. — N 3. — P. 23–24.

Анотація

Давиденко Л. М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплавстві. — Стаття.

Зміст правового статусу капітана морського торговельного судна є одним з найбільш важливих практичних питань у міжнародному торговельному мореплавстві. Він займає особливе місце на борту судна, адже здійснює широке коло як звичайних, так і надзвичайних повноважень: від управління судном, представництва інтересів судновласника та власника вантажу до здійснення адміністративно-владних функцій, які делеговані капітану державою прапора. Правовий статус капітана визначає велика група норм як міжнародного, так і національного законодавства, при цьому рівень вимог до його кваліфікації не лише є достатньо високим, але й продовжує зростати, що викликає гостру необхідність удосконалення правового регулювання кола прав та обов'язків капітана судна.

Ключові слова: міжнародне торговельне судноплавство, правовий статус капітана судна, юрисдикція держави прапора, міжнародно-правове регулювання статусу моряків.

Аннотация

Давиденко Л. М. Особенности правового статуса капитана судна в международном мореплавании. — Статья.

Содержание правового статуса капитана морского торгового судна является одним из наиболее важных практических вопросов в международном торговом мореплавании. Он занимает особое место на борту судна, поскольку осуществляет широкий круг как обычных, так и чрезвычайных полномочий: от управления судном, представительства интересов судовладельца и владельца груза до осуществления административно-властных функций, которые делегированы капитану государством флага. Правовой статус капитана определяют группа норм как международного, так и национального законодательства, причем уровень требований к его квалификации не только остается достаточно высоким, но и продолжает расти, что вызывает острую необходимость совершенствования правового регулирования круга его прав и обязанностей капитана судна.

Ключевые слова: международное торговое судоходство, правовой статус капитана судна, юрисдикция государства флага, международно-правовое регулирование статуса моряков.

Summary

Davydenko L. Features of the legal status of ship's captain in international shipping. — Article.

Contents of the legal status of the captain of ship is one of the most important practical issues in international commercial shipping. He plays a special role on board the ship, because he carries out a wide range of ordinary and extraordinary powers: from management of the ship, representing the interests of the shipowner and cargo owner to administrative authority functions delegated to the master by the flag State. The legal status of captain is defined by a large group of norms of both international and domestic law and the level of the qualification requirements for the master not only remains high enough, but continues to grow, causing problems of legal regulation of his rights and obligations.

Keywords: international merchant shipping, legal status of captain of the ship, jurisdiction of flag State, international legal regulation of the status of seamen.