

## РОЗДІЛ 10 МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.1/8

### ПРОБЛЕМА ВИЗНАЧЕННЯ СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА (ІСТОРИЧНИЙ АНАЛІЗ)

### THE PROBLEM OF DETERMINING THE STATUS OF THE CAPTAIN OF THE SHIP (HISTORICAL ANALYSIS)

Ефіменко Ю.О.,  
спеціаліст II категорії

*Навчальний відділ Національного університету «Одеська морська академія»*

Стаття присвячена висвітленню проблеми визначення правового статусу капітана судна у історико-правовій ретроспективі. Досліджується поняття та структура правового статусу капітана судна; розглядається еволюція становлення правового статусу капітана в Україні та світі; виділяються основні проблеми визначення статусу капітана.

**Ключові слова:** капітан, морське судно, правовий статус, історичний аналіз.

Статья посвящена освещению проблемы определения правового статуса капитана судна в историко-правовой ретроспективе. Исследуется понятие и структура правового статуса капитана судна; рассматривается эволюция становления правового статуса капитана в Украине и мире; выделяются основные проблемы определения статуса капитана.

**Ключевые слова:** капитан, морское судно, правовой статус, исторический анализ.

The article is devoted to highlighting the problem of determining the legal status of the ship's captain in the historical and legal retrospect. The notion and structure of the legal status of the ship's captain. In particular, under the proposed status captain understood as defined in national legislation, international instruments and agreements, a system of rights and obligations, limits of liability arising master of the vessel during the voyage, as well as safeguards to protect its rights and interests. The author proves that the elements captain status must include: 1) requirements for the master of the vessel; 2) procedure for becoming a master of the vessel; 3) powers of the captain; 4) safeguards to protect the rights captain of the vessel; 5) responsibility of the captain of the ship.

We consider the evolution of the legal status of captain in Ukraine and abroad; highlights the major issues determining the status of captain. The latter, in particular, include: 1) definition captain simultaneously subject to many types of relationships (employment, criminal procedural, economic, international, etc.). Without prioritize its powers in a given area, leading to the need for different rules and regulations regulation for different types of relationships; 2) regulation of the status of numerous international, national regulations and labor contracts and the economic and legal agreements that are sometimes not coordinated; 3) existence of international norms and standards ratified by Ukraine, but non-integrated in national legislation that gives rise to various conflicts in their application.

**Key words:** captain, ships, legal status, historical analysis.

Як відомо, головною особою на судні під час плавання виступає капітан судна. Його статус складається з комплексу елементів, основним з яких небезпідставно вважаються повноваження (права та обов'язки). При цьому постійний розвиток міжнародних торговельних та інших економічних правовідносин, технічний прогрес, що призвів до появи та введення в експлуатацію нових видів судів, техніки та обладнання, обумовлює необхідність у постійному узгодженні деяких елементів статусу капітана із новими вимогами щодо забезпечення безпеки людей та вантажів, а також екологічної безпеки. Це, відповідно, впливає на визначеність статусу капітана, ускладнює тлумачення деяких його елементів, та в цілому утворює певні проблеми із визначенням змісту та обсягу такого статусу.

В той же час, чіткість визначення прав та обов'язків капітана, а також інших елементів його статусу, є необхідною умовою забезпечення безпеки судноплавства як на морі, так і на суднохідних річках.

Окремі аспекти правового статусу капітану досліджували такі вчені, як: Т. В. Аверочкина, Г. А. Анцелевич, А. М. Апаров, М. В. Буроменський, Л. М. Давиденко, Г. П. Дудар, В. Г. Єгіян, Г. Г. Іванов, А. Л. Колоджін, С. О. Кузнецов, Г. І. Тункін, О. Н. Цвигун, О. М. Шемякін та ін. Деякі з цих наукових робіт присвячені кваліфікаційним вимогам до членів екіпажу (Г. І. Тункін, О. Н. Цвигун та ін.), інші вчені розглядали проблеми забезпечення безпеки на судні під час плавання та роль в цьому капітана судна (Т. В. Аверочкина та ін.). Проте, комплексні дослідження,

які були б присвячені виявленню проблем правового статусу капітана в історичній ретроспективі, майже відсутні.

Метою статті є окреслення проблем визначення правового статусу капітану в історичній ретроспективі. Для досягнення поставленої мети сформульовано наступні завдання: визначити поняття та структуру правового статусу капітана; простежити еволюцію становлення правового статусу капітана; виділити основні проблеми визначення статусу капітана.

Капітан є головною фігурою на судні під час його плавання. Як зазначається у Кодексі торговельного мореплавства України (далі – КТМ України), на капітана судна покладається управління судном, у т. ч. судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому [1].

Таким чином, капітан безпосередньо та особисто відповідає за всі аспекти управління судна, включаючи забезпечення безпеки членів екіпажу, пасажирів та вантажів, екологічної безпеки, виступаючи при цьому представником власника судна та вантажовласника. Для виконання покладених на нього обов'язків та несення відповідальності капітан також наділяється широким колом прав. В сукупності ці елементи складають основу його правового статусу.

Отже, під статусом капітана можна розуміти визначену в національному законодавстві, міжнародних документах, а також договорах систему прав та обов'язків, межі

відповідальності, які виникають у капітана судна під час плавання, а також гарантії захисту його прав та законних інтересів.

Досліджуючи статус капітана в історичній ретроспективі, необхідно погодитись з думкою Л. М. Давиденко про те, що історично склалося так, що будь-які проблеми, які виникали в процесі мореплавства, капітан судна мав вирішувати самостійно, що поступово привело до того, що спочатку звичаї, а потім і законодавство морських країн наділили капітанів морських суден певним колом виключних повноважень [2, с. 425-426].

В той же час, слід зауважити, що крім повноважень, які зазнавали системних змін, до структури статусу капітана судна входять також інші елементи, на визначення яких також впливали конкретні історико-правові умови. Зокрема, на нашу думку, до елементів статусу капітана необхідно віднести: 1) вимоги до капітана судна; 2) порядок набуття статусу капітана судна; 3) повноваження капітана; 4) гарантії захисту прав капітана судна; 5) відповідальність капітана судна.

Для того, щоб виявити найбільш актуальні проблеми визначення статусу капітана, необхідно звернутися до історії його становлення та розвитку.

Так, з метою розробки уніфікованих правил міжнародного судноплавства у різних його аспектах та галузях у 1948 р. при Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) була утворена Міжнародна морська організація. При цьому в Конвенції про Міжнародну морську організацію одним із її важливих повноважень було визначено забезпечення розробки проектів конвенцій, угод у сфері морського права [3].

Перша й успішна спроба широкої кодифікації міжнародно-правових норм про режим морського простору за участю Міжнародної морської організації пов'язана з I Конференцією ООН з морського права. Її підсумком стало укладення у 1958 р. чотирьох конвенцій із морського права: про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про риболовлю та охорону живих ресурсів відкритого моря [4, с. 111].

Одним із перших міжнародних документів, який, хоча опосередковано, але торкався статусу капітана, стала Конвенція про відкрите море 1958 р. [5], ратифікована СРСР у 1962 р. В ній, зокрема, на капітана судна як члена командного складу покладалась обов'язки щодо здійснення всіх заходів для забезпечення безпеки судна, для запобігання забруднення морів та прибережних територій тощо.

Пізніше, у 1969 р. приймається Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, яка запровадила принцип відшкодування шкоди, завданої судном відповідної держави, у т. ч. внаслідок забруднення [6]. Відповідальність покладалась на судновласника, і, відповідно, на капітана як його представника під час плавання. Більш детально принципи відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю пасажирів та членів екіпажу, а також багажу, визначались Афіньською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. [7].

Важливим міжнародним документом, що стосувався статусу капітана, була Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення штурманської вахти, яка була прийнята в липні 1978 р. В даній Конвенції зазначалось, що дипломи капітанів, осіб командного складу чи рядового складу видаються тим кандидатам, які задовольняють вимогам Адміністрації щодо роботи, віку, стану здоров'я, підготовки, кваліфікації та іспитів [8].

Проте, у науковій літературі зазначається, що перші спроби щодо встановлення вимог стосовно кваліфікації командного складу та екіпажу суден було зроблено ще на Першій Міжнародній морській конференції, яка відбулась у Вашингтоні у 1899 р. Незважаючи на те, що практично жодне з питань Конференції не знайшло свого закріплен-

ня у спеціальному міжнародному договорі, вони отримали міжнародне визнання [9, с. 117].

Найбільш комплексним міжнародним документом в сфері регулювання міжнародного мореплавства та, відповідно, статусу капітана морського судна під час плавання, стала Конвенція ООН з морського права 1982 р. [10]. В означеному документі визначаються правила міжнародного мореплавства, порядок їх застосування, визначення кримінальної та цивільної юрисдикції.

Однак, прийняття Конвенції з морського права 1982 р. спричинило ускладнення у питанні застосування правил тієї чи іншої країни у відношенні регулювання різних видів відносин, що можуть виникати на судні під час плавання у відкритому морі.

Ще два важливих міжнародних документа, прийняті відповідно у 1993 р. та 1996 р. – Міжнародний кодекс з управління безпекою експлуатації судів та попередження забруднення [11] та Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу [12], на відміну від попередніх документів, що були розглянуті вище, не ратифіковані Україною, хоча в них містяться важливі положення в сфері регулювання міжнародного мореплавства. Ратифікація цих міжнародних документів зобов'язала б Україну розробити відповідні норми регулювання робочого часу капітанів та вимоги щодо укладення з ними договорів про відповідальність, які наразі лише в загальній формі визначені у КТМ України.

Що стосується України, то становлення тут статусу капітана розпочалось із набуттям незалежності, після чого тривав процес ратифікації норм міжнародного морського права та їх імплементації до національного законодавства.

Так, у 1993 р. одними із перших були ратифіковані Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 р. [13] та Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, та Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі [14], а вже у 1994 р. Україна стала членом Міжнародної морської організації [15]. В цьому ж році відбулось приєднання України до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу [16].

Активний процес ратифікації міжнародних конвенцій з морського права став передумовою прийняття у травні 1995 р. КТМ України [1]. Кодекс комплексно визначав статус капітана, зокрема, закріплював широке коло повноважень у різних сферах мореплавства: управління судном, надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі, вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні, укладення шлюбу тощо.

Згодом, у 1996 р. Україна приєдналась до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. [17], після чого було прийнято Положення про перевірку знань осіб командного складу суден флоту рибного господарства України [18].

Основний міжнародний документ з морського права був ратифікований Україною у 1999 р. Законом України «Про ратифікацію Конвенції ООН з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року» [19]. Всього до 2000 р. наша держава приєдналась до 17 конвенцій та інших міжнародних документів в галузі морського права, які в тій чи іншій мірі визначають статус капітана [20].

На виконання цих міжнародних документів були прийняті такі важливі акти національного законодавства, які чинні і сьогодні, а саме: Наказ Міністерства охорони здоров'я від 19 листопада 1996 р. № 347 «Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на суднах» [21], Наказ від 17 жовтня 2010 р. № 693 Міністерства транспорту України «Про затвер-

дження Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків» [22] та ін.

Отже, статус капітана в Україні певним чином оформився, але необхідно погодитись з думкою Л. М. Давиденко про те, що еволюція правового статусу капітана морського судна продовжується [2, с. 428].

Таким чином, за результатами проведеного науково-історичного аналізу можемо зробити висновок, що основними проблемами визначення статусу капітана були та залишаються такі: 1) визначення капітана одночасно суб'єктом багатьох видів правовідносин (трудових, кримінальних процесуальних, господарських, міжнародних та ін.) без встановлення пріоритетності його повноважень у тій чи іншій сфері, що

приводить до необхідності застосування різних правил та норм для регламентації різних видів правовідносин; 2) регулювання статусу чисельними міжнародними, національними актами, а також трудовими контрактами та господарсько-правовими угодами, які іноді не узгоджені між собою; 3) існування міжнародних норм та стандартів, ратифікованих Україною, але не інтегрованих у національне законодавство, що спричиняє виникнення різних колізій при їх застосуванні.

Перспективами подальших наукових досліджень в цій сфері може стати розробка пропозицій щодо удосконалення національного законодавства України щодо регулювання статусу капітана з метою приведення його у відповідність до вимог міжнародних актів.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торгівельного мореплавства : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>.
2. Давиденко Л. М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплаванні / Л. М. Давиденко // Актуальні проблеми держави і права. – 2011. – С. 425–429.
3. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_219).
4. Міжнародне право : навчальний посібник / за ред. М. В. Буроменського. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 336 с.
5. Конвенція про відкрите море 1958 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_180](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_180).
6. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_049](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_049).
7. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_094](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_094).
8. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU78K01U.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU78K01U.html).
9. Прусс В. М. Международно-правовые стандарты квалификации в морской отрасли / В. М. Прусс, В. Боёвич // Международное морское право и Черноморский регион : материалы семинара 12–17 листопада 2001 року. – С. 117.
10. Конвенція ООН по морському праву 1982 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_057).
11. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією судів та попередження забруднень 1993 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_304](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_304).
12. Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу 1996 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/993\\_049](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/993_049).
13. Про участь України в Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969 року : Постанова Верховної Ради України від 17 грудня 1993 року № 3734-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3734-12>.
14. Про ратифікацію Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, та Протоколу про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі : Закон України від 17 грудня 1993 року № 3735-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3735-12>.
15. Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року : Постанова Верховної Ради України від 04 лютого 1994 року № 3938-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3938-12>.
16. Про приєднання України до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї : Закон України від 15 липня 1994 року № 115/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/115/94-%D0%B2%D1%80>.
17. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року : Закон України від 01 листопада 1996 року № 464/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/Z960464.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z960464.html).
18. Про затвердження Положення про перевірку знань осіб командного складу суден флоту рибного господарства України : Наказ Міністерства рибного господарства України від 15 липня 1996 року № 121 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0409-96>.
19. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року : Закон України від 03 червня 1999 року № 728-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/728-14>.
20. Програма інтеграції України до Європейського Союзу від 14 вересня 2000 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/n0001100-00>.
21. Про затвердження Правил визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах : Наказ Міністерства охорони здоров'я від 19 листопада 1996 року № 347 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97?test=XNLMf5x.qwJgSQkwZiXb3CL4H14Zss80msh8le6>.
22. Про затвердження Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків : Наказ Міністерства транспорту України від 17 жовтня 2010 року № 693 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0928-01>.