

КАПИТАН МОРСКОГО СУДНА КАК "УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОРГАН ВЛАСТИ": ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО СТАТУСА

Скворцов Алексей Игоревич
К.ю.н., Санкт-Петербургский
государственный университет

THEORETICAL FOUNDATIONS FOR FORMING THE STATUS OF THE CAPTAIN OF THE MARINE VESSEL AS "THE UNIVERSAL AUTHORITY"

A. Skvortsov

Annotation

The captain's powers, which go beyond navigation, guiding the crew of the ship and representing the interests of the shipowner, are analyzed as a special type of delegation, not so much transferring power, authority or responsibility but more as posing special tasks for the captain, providing means for their execution, and determining responsibility.

At the same time, the performance by the captain of certain functions (certification of birth, death, will) still does not make him a civil servant, an official representing the state. The captain only certifies some emergency events, but does not carry out their state registration, without power-administrative authorities. The captain of a sea-going vessel does not have the status of a state civil servant, is not listed as "special subjects" (Chapter 52 of the Code of Criminal Procedure). Thus, the captain of a Russian merchant ship, having no state-power authority, can only conditionally be considered a "universal authority", with the application of this concept exclusively within the framework of doctrinal analysis, i.e. in quotation marks.

Keywords: sea vessel captain, delegation, universal authority.

Аннотация

Полномочия капитана, выходящие за пределы судовождения, руководства экипажем судна и представления интересов судовладельца, анализируются как особый вид делегирования, предполагающий не столько передачу власти, полномочий или ответственности, сколько постановку перед капитаном специальных задач, предоставления средств для их исполнения, а также определение ответственности.

При этом выполнение капитаном некоторых функций (удостоверение рождения, смерти, завещания) ещё не делает его государственным служащим, должностным лицом, представляющим государство. Капитан только удостоверяет некоторые экстренные события, но не осуществляет их государственную регистрацию, не имея властно-распорядительных полномочий. Капитан морского судна не имеет статуса государственного гражданского служащего, не отнесен к специальным субъектам (гл. 52 УПК РФ). Таким образом, капитан российского торгового судна, не имея государственно-властных полномочий, может лишь условно считаться "универсальным органом власти", с применением данного понятия исключительно в рамках доктринального анализа, т.е. в кавычках.

Ключевые слова:

Капитан морского судна, делегирование, полномочия, универсальный орган власти.

Статус капитана морского судна является предметом сложного междисциплинарного анализа, предполагающего исследование во взаимосвязи совокупности норм гражданского (морского), административного и семейного права, нотариата и уголовного процесса.

Капитаны торговых судов Античности и Средних веков, как правило, были купцами и не наделялись государствами флага специальными полномочиями, кроме случаев, когда, как например, в случае Христофора Колумба, их плавание было связано с открытием новых земель, на которые спонсирующий экспедицию монарх, распространял свою юрисдикцию. Именно начиная с Эпохи Великих географических открытий, капитаны морских судов, став пионерами начинающейся глобализации, наделялись широчайшими полномочиями, далеко

выходившими за пределы собственно управления судном и руководством экипажем. Именно специально наделялись, тогда как командиры военных судов, находясь на государственной службе, изначально были представителями государства и имели властно-распорядительные полномочия.

Статус капитана морского судна формировался сначала в форме национальных и международных обычаев, в значительной степени определяемых сферой их применения – Мировым океаном, огромной и опасной стихии, полной тайн и случайностей. Длительное отсутствие связи с берегом, полная изоляция не давали возможность получить указания или помощь от владельцев судна либо властей. Все это вынуждало вырабатывать такие правовые стандарты должности капитана, которые могли обеспечить решение любых проблем мореплавания

капитаном судна единолично и самостоятельно, со всей ответственностью за последствия решений.

Никто действительно не знает, отмечает сегодня The New York Times, как давно это возникло и почему капитаны кораблей, как полагают, имеют больше власти, чем, скажем, пилоты авиакомпаний или проводники поездов. Скорее всего, это связано с тем, что океанские переходы всегда были длиннее, чем типичные полеты или поездка на поезде[8]. Длительность отрыва от суши, и почти всегда, таким образом, от власти, ставила перед всяким судном и капитаном, вопрос о "текущей" юрисдикции.

Капитаны должны были решать проблемы поврежденный и поломки судов, эпидемий на борту, преступлений, бунтов команды, паники пассажиров и экипажа. В экстренных ситуациях они принимали решения об оставлении, затоплении судна или борьбы за его живучесть, о действиях при угрозе захвата врагами либо пиратами или его сдачи последним, сохранности груза, продажи части груза либо судового припаса, заклада судна и т.д. Все это затрагивало не только интересы судовладельца, но и государств. Именно поэтому, капитанам очень длительных и опасных парусных плаваний придавались некоторые функции отсутствующей в открытом море государственной власти. В теоретическом плане, это было делегирование полномочий, вопрос сложный с точки зрения правовых основ абсолютных монархий, поэтому изначально это регулировалось обычаями, которые постепенно формировали законодательство морских государств, наделивших капитанов своих торговых судов, исключительными, а в ряде случаев и уникальными полномочиями.

С появлением радиосвязи и внедрением её в морскую практику на рубеже XIX – XX веков мало изменило круг чрезвычайных правомочий капитанов морских судов в дальнем мореплавании. По-прежнему капитан должен был, как и ранее лично принимать решения и отвечать за судно, груз, команду и пассажиров.

В современной литературе капитан морского судна отнесен полноценным и полноправным лицензированным морским командирам, имеющим в своем окончательном распоряжении торговое судно[8]. По обычаю, капитан это тот, кто главный на судне, кто им командует. В справочниках справедливо уточняется, что любой офицер, командующий кораблем, рассматривается морским обычаем как "капитан", находясь на борту, независимо от его фактического ранга, хотя технически офицера младшего, чем капитан ранга более правильно именовать командиром. В этом смысле морской ранг не следует путать с армией и военно-воздушными силами, хотя, например, все капитаны всех родов войск НАТО имеют общий код НАТО OF-2[7, с. 125].

В России, как и во всем мире, представителями государства имманентно становились офицеры ВМФ. Именно их правовой статус стоял в центре внимания в отечественной литературе с момента создания русского флота, тогда как вопросам разработки основ правового положения капитанов торговых судов, уделялось, куда меньшее внимание.

Офицеры – командиры кораблей Российского Императорского военно-морского флота, считавшиеся элитой Русской армии, был подготовлены, не только командовать кораблем, но и представлять интересы государства.

Во-первых, они получали соответствующее высшее образование. Капитаны торговых судов такой подготовки не имели.

Во-вторых, они набирались, в основном из дворян, т.е. были представителями господствующего класса, опоры режима, тогда как капитаны торговых судов, были в основном из низших сословий.

Существенное отставание России в развитии торгового мореплавания от европейских стран, предопределяло и существенное отставание законодательства Российской империи, определявшего статус капитана торгового судна от европейского законодательства. Действовавшие длительное время положения различных уставов, частью принятых ещё в конце XVII в., в силу своей простоты и путанности не были способны удовлетворить потребности развития торгового мореплавания. Длительное время Россия не имела даже определенного определения должности капитана морского судна, которого именовали то "корабельщиком", "то судоводителем", то "корабельным служителем" или "судовщиком", а то и "водоходцем". Все они требовали специальных разъяснений, которые не были формализованы и основывались на обычае.

Таким образом, концептуальная основа формирования правового статуса капитана торгового судна, до последней четверти XIX в., фактически отсутствовала. В русском морском праве, нормы, формально имевшие "материальный характер", тесно переплетались и путались с административными и процессуальными правилами. Г.Ф. Шершеневич указывал на "чрезвычайное богатство терминов" русского законодательства в этой сфере, тогда как "всюду в Европе" термин "капитан" (capitaine, Schipper, master of ship, capitano), как отметил классик русской цивилистики, "начинает вытеснять остальные выражения"[8, с. 189].

Само понятие "капитан" – лицо, которому вверено главное управление судном, за установленную договором плату либо часть прибыли, было дано в законе [СЗ РИ. Т. XI. Ч. 2; Устав торговый. Ст. 205]. Это же понятие утвердилось и в литературе[5, с. 89]. В то же время дан-

ную позицию в свое время критиковал Г.Ф. Шершеневич, указывая на то, что представительство капитана в российском законе базируется на предположении дифференциации "лица капитана от лица судохозяина". Такое противопоставление исчезает, когда владелец судна сам становится капитаном. В этой связи Шершеневич критиковал законодателя за внесение в определение "понятия о капитане" признака возмездности услуг. Вознаграждение капитана по закону состояло или в точно определенной величине (периодически или порейсово выплачиваемой владельцем судна) либо в доле прибыли по фрахтам, включая и экономию на издержках.

Капитан не мог вести торговлю самостоятельно, и, соответственно, брать свои грузы, однако с согласия владельца судна капитан мог участвовать в корабельном грузе, перевоза таким образом, часть груза за свой счет [СЗ РИ. Т. XI. Ч. 2; Устав торговый. Ст. 211].

Очевидно, что можно было быть капитаном, но при этом не числиться в штате владельца судна, а соответственно и не получать вознаграждения за работу капитаном [6, с. 211]. Г.Ф. Шершеневич указал на дуализм статуса капитана, который, как руководитель, "противополагался все остальным лицам, совместными усилиями которых осуществляется плавание судна, т.е. морскому экипажу". В то же время, с другой стороны, капитан мог считаться членом "вспомогательного персонала" работающего на судовладельца [6, с. 212]. При этом первое противопоставление было необходимо ввиду отношений руководитель-подчиненный, второе – было вариативно, т.к. капитаном судна мог быть и его владелец.

Указанные противоречия и коллизии были устранены лишь в начале XX в., когда статус капитана торгового судна был наконец-то детально проработан, но проект соответствующего нового и прогрессивного закона о торговом мореплавании, так и не был принят, а скольконибудь стройная комплексная концепция развития правового статуса капитана торгового судна, так и не была разработана. Опять же статус капитанов русского торгового флота не стоял в центре внимания русских цивилистов, включая и специалистов так называемого торгового права, и редко становился предметом научного изучения.

В отечественном торговом флоте первой обязанностью капитана всегда было судовождение, т.е. управление морским или речным судном в процессе плавания. Для выполнения этой функции капитан должен был иметь специальную подготовку по технической части судна, знать морские пути, навигацию, методы обеспечения безопасности на воде. Соответственно, чем сложнее была техника, чем больше вместимость судов, чем многочисленнее команда, тем выше требований к капитану. От капитана требовалось наличие предусмотренных законом и подтвержденных собственником судна полномо-

чий для управления судном. В советский период, после национализации торгового флота, нанимателем капитанов судов стало государство, интересы которого они и представляли. В то же время, каких-то исключительных полномочий Кодекс торгового мореплавания СССР капитанам не давал.

Советский период дал существенный толчок концептуализации вопросов той части правового статуса капитана, которая касалась исполнения их функций как представителей государства. Это было оправдано, так как собственником судна было государство, членами экипажа также были наемные работники государственной организации – граждане СССР, перевозимый груз, также принадлежал государственным организациям.

С переходом к рынку, сменой форм собственности и отношений найма, ситуация существенно изменилась. В то же время, современные авторы, продолжают указывать на то, что капитан не просто наемный служащий судовладельца, а наделен государством некоторыми полномочиями, которые, как полагает Е.Г. Егиян, "по совокупности позволяют отнести его к государственному органу", под которым понимается "гражданин либо организация, выступающие от имени государства, наделенные государственно-властными полномочиями, уполномоченные государством на осуществление его задач и функций в определенной сфере и действующие в рамках своей компетенции в соответствии с порядком, установленным государством"[4].

С данной постановкой вопроса сложно согласиться.

Во-первых, от имени государства может выступать лишь уполномоченное в соответствии с федеральным законом должностное лицо, но никак не гражданин. Исключение составляют лишь ситуации исторических казаклизов, когда, например, в Смуту, одним из тех, кто спас российское государство был гражданин К. Минин, выступавший от имени Ополчения.

Во-вторых, определения (понимание понятия) должностного лица, содержащиеся в КРФоАП и УК РФ, не позволяют считать должностное лицо, а тем более гражданина, государственным органом. Так, КРФоАП (примечание к ст. 2.4) дает наиболее широкое определение должностного лица. Его признаки:

- ◆ постоянно, временно либо по специальным полномочиям осуществляет функции представителя власти, т.е. наделено в установленном законом порядке распорядительными полномочиями в отношении лиц, не находящихся в служебной зависимости от него;

- ◆ выполняет организационно-распорядительные либо административно-хозяйственные функции в государственных органах, органах местного самоуправления, государственных и муниципальных организациях, а также в Вооруженных Силах РФ, иных войсках и воинских формированиях РФ[2].

Указанное определение не позволяет считать должностное лицо органом, поэтому такого рода понимания как "капитан – универсальный орган власти", допустимые в рамках доктринального анализа, следовало бы брать в кавычки.

Капитан морского судна, плавающего под флагом Российской Федерации, не полномочен (как и ранее – капитаны советских морских судов) осуществлять государственную регистрацию рождения и смерти, он полномочен лишь удостоверить эти события. Капитан не полномочен регистрировать акты гражданского состояния. Действующее законодательство позволяет делегировать соответствующие права только органам местного самоуправления. Капитаны морских судов соответствующими полномочиями наделены быть не могут.

Рассматривая полномочия капитана, выходящие за пределы судовождения, руководства экипажем судна и представления интересов судовладельца, следует отметить, что речь идет об особом виде делегирования, который предполагает не столько передачу власти, полномочий или ответственности, сколько постановку перед капитаном специальных задач, предоставления средств для их исполнения, а также определение ответственности. При этом, фактически это становится дополнительной работой, которая капитану, как наемному работнику судовладельца, не оплачивается.

В современной теории менеджмента делегирование признается эффективным управленческим приемом, но лишь когда субъекты взаимодействия четко знают свои действия, фиксируют уровни исполнения, формы и сроки отчетности. В действующем правовом регулировании "государственные" полномочия капитана, особенно в части органа дознания, остаются предметом оживленной дискуссии.

Частичное выполнение капитаном некоторых функций (удостоверение рождения, смерти, завещания) ещё не делает его государственным служащим, должностным лицом, представляющим государство.

Капитан только удостоверяет некоторые экстренные события, но не осуществляет их государственную регистрацию. Кроме того, капитаны морских судов не имеют статуса государственного гражданского служащего, не отнесены они и к специальным субъектам (ст. 448 УПК РФ). В этой связи сложно согласиться с тем, что "капитан российского торгового судна является государственным органом Российской Федерации", да ещё и "осуществляет государственно-властные полномочия, делегированные ему федеральной властью в соответствии с законодательством Российской Федерации"[4].

Представляется, что никаких государственно-властных полномочий у капитана нет и быть не может.

ЛИТЕРАТУРА

1. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 29.12.2017)// Собрание законодательства РФ. 1999. N 18. Ст. 2207.
2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N 195-ФЗ (ред. от 23.04.2018)// Собрание законодательства РФ. 2002. N 1 (ч. 1). Ст. 1.
3. Собрание законов Российской империи (СЗ РИ).
4. Егиян В.Г. Государственно-властные полномочия капитана российского торгового судна// Морское право. Интернет журнал. 2009. № 2 (Апрель, май, июнь) <http://magazine.sea-law.ru/arkhiv-zhurnal/64-internet-zhurnal-morskoe-pravo-2009g/internet-zhurnal-morskoe-pravo-2-aprel-maj-iyun-2009g/615-egijan-v-g-gosudarstvenno-vlastnye-polnomochiya-kapitana-rossijskogo-torgovogo-sudna.html>
5. Зуев А.В. Капитаны морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX – начало XX вв.): дисс. ... канд. ист. наук 07.00.02. СПб., 2010.
6. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. М.: СПАРК, 2004. 430 с.
7. Mack W.P.; Seymour H.A.; Lesa A. McComas The naval officer's guide. U.S. Navy: Naval Institute Press, 1998.
8. Aragon J.R., Messer T. A. Master's handbook on ship's business. Cambridge, Md: Cornell Maritime Press, 2001.
9. Ellin A. A Marriage at Sea? Get Me Rewrite// New York times. 2014. Feb. 28. <https://www.nytimes.com/2014/03/02/fashion/weddings/a-marriage-at-sea-get-me-rewrite.html>

© А.И. Скворцов, (alexskvor@hotmail.com), Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»,

