

ОБЯЗАННОСТИ КАПИТАНА РОССИЙСКОГО МОРСКОГО СУДНА: ВОПРОСЫ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

OBLIGATIONS OF THE MASTER OF THE RUSSIAN SEA-GOING VESSEL: RESPONSIBILITY ISSUES

A. Skvortsov

Summary. In international maritime law, the master of a sea-going vessel is responsible for observing not only the law of the sea, local and international laws, but also the policy of the state and the flag state. At the same time, all persons on board, especially during the voyage, including government officials, crew, passengers and guests, are under control of the master, who has traditionally and today has a complex set of duties corresponding, on the one hand, to high status, and on the other hand, an equally high responsibility. At the same time, in terms of legal regulation, the urgency of solving problems of ensuring an optimal balance of duties and responsibilities remains.

Keywords: sea-going vessel, master, maritime law.

Скворцов Алексей Игоревич

*К.ю.н., Санкт-Петербургский государственный университет
alexskvor@hotmail.com*

Аннотация. В международном морском праве за капитаном морского судна установлена ответственность соблюдения не только морского права, местных и международных законов, но и политики государства и государства флага. При этом все лица на борту, особенно во время плавания, в том числе должностные лица государственных органов, экипаж, пассажиры и гости, находятся под контролем капитана, который традиционно имел и имеет сегодня сложную совокупность обязанностей, соответствующих с одной стороны, высокому статусу, а с другой — столь же высокой ответственности. При этом в части правовой регламентации сохраняется актуальность решения проблем обеспечения оптимального соотношения обязанностей и ответственности.

Ключевые слова: капитан морского судна, морское право.

Существенные изменения, внесенные в конце 2017 г. российским законодателем в статью 67 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ)[5], регламентирующую поддержание порядка на судне, на первый взгляд, представляются понижением статуса капитана, ограничением некоторых его полномочий. В прежней редакции статьи капитан имел право самостоятельно принимать решения о применении поощрений и наложении дисциплинарных взысканий на членов экипажа судна, соотносясь только с Уставом о дисциплине. В новой редакции капитан согласовывает применение поощрений и наложение взысканий, а также отстранение членов экипажа от исполнения обязанностей с судовладельцем, соотносясь с федеральным законодательством (здесь, вероятно, законодатель имел в виду ст. 76 ТК РФ «Отстранение от работы») и иными нормативными правовыми актами РФ, а не Уставом о дисциплине, как это было ранее.

В этом смысле нелишне вспомнить Дисциплинарный Устав морского транспорта СССР[8], который содержал ряд важных и, на наш взгляд, актуальных для современного флота требований (статьи 7–9). Устав оперировал двумя понятиями: «начальник» и «капитан». В данном случае капитан являлся начальником для членов экипажа и в соответствии с Уставом был обязан подавать приказы и распоряжения, требовать и проверять их точное исполнение. Капитан был обязан требовать соблюдения

трудовой дисциплины, воспитывать подчиненных в духе выполнения всех требований, развивать и поддерживать в них сознание служебного долга. Кроме того, Устав (ст. 9) обязывал капитана строго взыскивать с нарушителей дисциплины, равно как и поощрять за проявленное усердие и отличие по службе. В соответствии с Уставом неиспользование начальником дисциплинарной власти, когда это необходимо, считалось прямым нарушением дисциплины самим капитаном.

Действующее российское законодательство не содержит специального нормативного правового акта, который бы регламентировал права и обязанности (правовой статус) капитана морского судна (далее — капитана), что предполагает применение совокупности норм нескольких отраслей права. Прежде всего, это отраслевое законодательство — морское право.

В КТМ РФ, законодатель уделил капитану морского судна значительное внимание. В то же время, в части конкретизации норм КТМ РФ, остаются значительные проблемы. В частности, конкретизация обязанностей капитана морского судна предпринята в разделе V. «Судовой экипаж (должностные инструкции)» проекта Устава службы на судах морского флота РФ[9] (далее — проект Устава). В соответствии с п. 1.8. проекта Устава капитан, исполняя функцию руководителя трудового коллектива, организует труд экипажа в соответствии с трудовым законодательством и Положением о рабочем времени

и времени отдыха работников плавающего состава судов морского флота[11].

Проект Устава явно перегружен, так зачем-то дана пространная мотивировка обязательности составления должностных инструкций, что и без того предусмотрено трудовым законодательством. В проекте Устава Минтранс РФ поясняет необходимость «улучшения организации судовой службы», для чего, по мнению разработчиков, необходимо «определение функций, обязанностей и ответственности членов экипажа» с включением их в документацию Системы управления безопасностью (далее — СУБ), в составе обязательного перечня должностных инструкций: капитана, командного состава и судовой команды[9]. Очевидно, что без указанных инструкций никакая служба вообще невозможна. Кроме того, разработчики проекта следуют, а частично и излишне дублируют требования СУБ, указывая на то, что должностные инструкции должны включать стандарты компетенции, соответствующие Кодексу ПДНВ 3 с поправками по разделам от А-II/1 до А-VI/6[4]. Принимая во внимание, что требования к компетенциям экипажа (с учетом всех международных конвенций) уже отражены в КТМ РФ, а порядок составления должностных инструкций должен быть регламентирован не Уставом, а специальными нормативными актами Минтранса РФ, включение данных положений в Устав, представляется излишним и перегружающим документ.

Капитан исполняет свои обязанности все время пока он на судне (в рейсе). При этом, важное значение, как и для всякого руководителя, имеет и регламентация его рабочего времени. Здесь следует обратить внимание на то, что нормативные акты Минтранса РФ, регламентирующие рабочее время капитана морского судна, равно как и его экипажа, не обновлялись более 20 лет, тогда как для капитанов и экипажей речных судов и судов «река-море», такие документы обновлены в последние три года[11] и приведены в соответствие с действующими международными нормами.

Согласно «Положению о режиме рабочего времени и времени отдыха работников плавающего состава судов морского флота» [12] и международным нормам[1] нормальная продолжительность рабочего времени капитана соответствует нормам российского трудового права и составляет восемь часов при пятидневной рабочей неделе, что в совокупности составляет 40 часов в неделю. Принимая во внимание, что на морских судах действует круглосуточный график работы, он делится на три смены вахт, которые могут быть увеличены, но не более чем до 12 часов в сутки. Максимальная длительность работы между периодами отдыха на берегу при круглогодичном плавании не должна быть свыше 150 календарных дней.

Капитан, как и все члены экипажа морского судна, имеет право на ежедневный отдых; перерывы в течение рабочего дня, в том числе, время для питания, выходные, а также нерабочие праздничные дни и ежегодный оплачиваемый отпуск, как основной, так и дополнительные.

Время ежедневного отдыха капитана не измеряется промежутками времени между вахтами либо периодами судовых работ, как это предусмотрено для экипажа. Здесь действует лишь норма о не менее чем 12-ти часовой продолжительности ежедневного отдыха, включая один непрерывный восьмичасовой отдых в сутки. В то же время, на время отдыха капитан не освобождается от обязанностей, основной из которых, в соответствии со ст. 61 КТМ РФ является управление судном, включая судовождение, обеспечение безопасности плавания, защиты морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда самому судну, экипажу, пассажирам и грузу.

Международное морское право[2; 3] и п. 2 ст. 62 КТМ РФ обязывают капитана оказывать помощь терпящим бедствие на море. Нарушение данной обязанности, может повлечь для капитана привлечение к уголовной ответственности в соответствии со ст. 270 УК РФ «Неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие».

В литературе[15, с. 79] статью 270 УК РФ нередко называют «капитанской», так как полномочия по оказанию помощи и, соответственно, ответственность, ложатся в данном случае на капитана, который может быть наказан за неоказание помощи терпящим бедствие на воде, когда такая помощь не была сопряжена с серьезной опасностью для своего судна, экипажа[7]. Российский законодатель не отнес указанное преступление к числу преступлений средней тяжести или тяжких. Как и все так называемые транспортные преступления, это преступление имеет материальный состав, предполагая наступление вредных последствий[16, с.149].

Обязанность оказания помощи является традиционной, как и ответственность за неоказание. В частности, УК РСФСР 1926 г. (ст. 156) предусматривал ответственность за оставление в опасности, а также (ст. 156.1) — за неоказание помощи капитаном судна людям, гибнущим на море или на ином водном пути[13]. В ст. 156.1 УК РСФСР, в отличие от ст. 270 УК РФ был предусмотрен лишь один вид наказания — лишение свободы, срок назначения которого одинаков в ст. 156.1 УК РСФСР и в ст. 270 УК РФ — до двух лет, но в ст. 270, в отличие от ст. 156.1, присутствует дополнительный вид наказания — лишение права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового. УК РСФСР 1960 г. (ст. 129) предусматривала за неоказание капитаном судна помощи, терпящим бед-

ствие возможность назначения альтернативного наказания в виде лишения свободы на срок до двух лет либо исправительными работами на тот же срок с лишением права занимать должность капитана или без такового[14].

Вопросы ответственности капитана привлекают внимание общественности в последние 100 лет, особенно после обвинения капитана парохода «Калифорниец» (SS «Californian») С. Лорда в бездействии и неоказании помощи терпящему бедствие «Титанику» в 1912 г.[22] Впоследствии выяснилось, что реальную помощь мог оказать другой пароход и обвинения, с С. Лорда были сняты, но лишь посмертно.

В современной российской практике наиболее резонансным стали дела в отношении капитанов буксира «Дунайский-66» А. Егорова и сухогруза «Арбат» Ю. Тучина, обвиненных в неоказании помощи терпящим бедствие пассажирам и экипажу пассажирского теплохода «Булгария» [17]. Капитаны были признаны виновными и им было назначено наказание в виде штрафа 130 тыс. руб. и 190 тыс. руб.[18], соответственно.

Капитан судна обязан оказывать помощь своему судну (экипажу, пассажирам), если оно терпит бедствие. Неоказание такой помощи влечет наступление ответственности в соответствии со ст. 125 УК РФ, а не ст. 270 УК РФ. В международной практике наиболее резонансным считается приговор капитану «Costa Concordia», который покинул судно прежде пассажиров и по совокупности составов был осужден к 16 годам лишения свободы[23].

В современной российской судебной практике указанные выше статьи применяются редко[19, с. 44]. Так, в 2014 г. Московский районный суд Казани признал старшего помощника теплохода «Булгария» Р. Хаметова виновным в нарушении правил безопасности движения и эксплуатации водного транспорта, повлекшем по неосторожности смерть двух и более лиц и приговорил его

к шести с половиной годам лишения свободы с отбыванием наказания в колонии общего режима[20].

Капитан обязан строго следовать правилам ведения судовых документов. Ответственность капитана за невыполнение данных правил, предусмотрена ст. 8.16. КоАП РФ[6]. Невыполнение капитаном правил регистрации в судовых документах различных судовых операций, и/или искажение сведений в судовых документах, невыполнение капитаном рыбооловецкого судна, обязанности по ведению промыслового журнала или искажение его содержания, влечет наступление административной ответственности в виде штрафа.

Ответственность капитана морского судна (российский законодатель применил конструкцию — «судоводитель либо иное лицо, управляющее судном) в соответствии со ст. 11.7. КоАП РФ наступает за нарушение правил плавания на морском транспорте, плавания и стоянки судов, их входа (выхода) в порт, подачи звуковых и световых сигналов, несения судовых огней и знаков. Превышение капитаном, установленной скорости, равно как несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка или стоянка судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков, влечет предупреждение либо наложение административного штрафа. Самостоятельная проводка судна капитаном без лоцмана в районах обязательной лоцманской проводки судов, если для данного судна такая проводка обязательна, также влечет наложение административного штрафа. В случае не объявления либо неправильного объявления капитаном лоцману сведений об осадке, о длине, ширине и вместимости судна и иных данных о судне, которые необходимы лоцману для осуществления лоцманской проводки судна, капитан подвергается административному штрафу. Таким образом, за нарушение морских и портовых правил, а также своих должностных обязанностей, капитаны морских судов несут в основном административную ответственность.

ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция МОТ «О продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами» 1996 г. № 180.
2. Конвенция для объединения некоторых правил относительно столкновения судов (Брюссель, 23.09.1910)// Текст http://www.conventions.ru/view_base.php?id=21725
3. Конвенция о спасании 1989 г. (ст. 10)/ Международная конвенция о спасании 1989 года (SALVAGE). Лондон 28 апреля 1989 г.// Собрание законодательства РФ. 2001. №3. Ст. 217.
4. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ/STCW) (Лондон 7 июля 1978 г.).
5. Федеральный закон от 20.12.2017 N400-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части, касающейся регулирования трудовых отношений на морском и внутреннем водном транспорте, и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации»// Собрание законодательства РФ. 2017. №52 (Ч. 1). Ст. 7923.
6. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 N195-ФЗ (ред. от 07.06.2018)// Собрание законодательства РФ. 2002. №1 (ч. 1). Ст. 1.

7. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N63-ФЗ (ред. от 19.04.2018)// Собрание законодательства РФ. 1996. N25. Ст. 2954.
8. Постановление Совета министров СССР от 25.05.1984 N496 «Об утверждении Устава о дисциплине работников морского транспорта»// Правовая Россия <http://lawru.info/dok/1984/05/25/n1183217.htm>
9. Проект Приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении устава службы на судах морского флота Российской Федерации»// ГАРАНТ.РУ: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56597682/#ixzz58vw9BkV9>
10. Приказ Минтранса России от 20.09.2016 N268 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания».
11. Приказ Министерства транспорта РФ от 20 сентября 2016 г. N268 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания»// Система Гарант: http://base.garant.ru/71507854/6ba22ab0b4e431d06531f6153177d257/#block_1000#ixzz59KHKAx6f
12. Постановление Министерства труда и социальной политики Российской Федерации от 20 февраля 1996 г. № 11.
13. Уголовный кодекс РСФСР 1926 года// СУ РСФСР. 1926. № 80. Ст. 600.
14. Уголовный кодекс РСФСР. Утв. Верховным Советом РСФСР 27.10.1960// Свод законов РСФСР. 1960.Т. 8, С. 497.
15. Гуцуляк В. Н. Актуальные проблемы Российского морского права, его современное состояние и тенденции развития// Государство и право. 2017. № 9. С. 79.
16. Научно-практическое пособие по применению УК РФ. Под ред. В. М. Лебедева. М.: НОРМА, 2005.
17. Следствие заглянуло на дно // Российская газета. 2011 11 июля <http://www.rg.ru/2011/07/11/sledstvie-site.html>; Число погибших при крушении теплохода «Булгария» достигло 86 человек// Российская газета. 2011. 12 июля <http://www.rg.ru/2011/07/12/bulgaria86-anons.html>
18. Дело о крушении теплохода «Булгария»: досье// ТАСС: <http://tass.ru/info/1296845><http://tass.ru/info/1296845>
19. Самойлюк Н. В. Уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие// Российский следователь. 2017. N21.
20. Старший помощник капитана затонувшей «Булгарии» подпал под амнистию// ТАСС. 2015. 5 августа/ <http://tass.ru/proisshestiya/2166322>[ТАСС: http://tass.ru/proisshestiya/2166322](http://tass.ru/proisshestiya/2166322)
21. Aragon J. R., Messer T. A. Master's handbook on ship's business. Cambridge, Md: Cornell Maritime Press, 2001. P. 6.
22. Captain Stanley Lord/ <https://www.encyclopedia-titanica.org/titanic-biography/stanley-lord.html>
23. Captain-left-ship-well-before-passengers-prosecutor// Times of Malta. 2012. 15 Jan. <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20120115/world/captain-left-ship-well-before-passengers-prosecutor.402320>; Five guilty in Costa Concordia trial// <http://www.bbc.com/news/world-europe-23388680>

© Скворцов Алексей Игоревич (alexskvor@hotmail.com).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Санкт-Петербургский государственный университет