

ДО ПИТАННЯ ПРО ПРАВОВИЙ СТАТУС КАПІТАНА СУДНА

ОРЛОВА Наталія Геннадіївна,

*асистент кафедри трудового права Національного юридичного
університету імені Ярослава Мудрого (м. Харків, Україна)*

Ефективність трудового законодавства безпосередньо залежить від ефективності правового регулювання статусу працівника. Капітан, будучи одночасно членом екіпажу судна, наділений особливим правовим статусом, так як виступає суб'єктом багатьох спеціальних правовідносин. Різноманіття і складність проблем, які доводиться постійно вирішувати капітану судна в процесі здійснення мореплавства, наявність у капітана цілого ряду надзвичайних прав і обов'язків, наданих йому як на основі міжнародних і національних

актів, так і в силу специфіки мореплавання, а також неможливість нормативно врегулювати поведінку капітана при раптово виникаючих надзвичайних ситуаціях, що потребують прийняття негайних рішень і дій з боку капітана, зумовлюють необхідність дослідження правового статусу капітана судна і забезпечення належного правового регулювання.

Капітан судна наділяється значними правами по відношенню до всіх осіб, які знаходяться на судні, незалежно від того, чи є вони членами екіпажу. Розпорядження капітана судна в межах наданих йому повноважень підлягають безперечному виконанню. У випадку невиконання будь-якою особою, що знаходиться на судні, законних розпоряджень капітана судна, капітан може вжити у відношенні до цієї особи відповідних заходів (має право накладати на осіб судового екіпажу дисциплінарні стягнення і, в разі необхідності, усувати від виконання службових обов'язків будь-яку особу судового екіпажу у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України). Крім того, застосування до членів судового екіпажу заходів заохочення у вигляді оголошення вдячності в наказі, нагородження грошовими преміями, відзнаками тощо також належить до компетенції капітана [1]. Якщо в країнах Заходу забезпечення комфортної психологічної обстановки для працівників на виробництві є предметом правової регламентації і обов'язком роботодавця, то в Україні у трудових відносинах членів екіпажу морського судна — це одна з об'єктивно обумовлених обов'язків капітана судна [2, с. 17].

Повноваження капітана з управління судном поширюються і на сферу трудових правовідносин з членами екіпажів. Судно не є юридичною особою, проте у капітана судна є цілий ряд повноважень щодо організації праці та відпочинку членів екіпажу, є право призначення авральних та аварійних робіт тощо. При цьому капітан керується нормами Кодексу законів про працю, Положенням про робочий час та час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 р. № 135, що встановлює 8-годинний робочий день на судні (хоча конкретний графік вахт розробляється і затверджується судовласником або за його дорученням капітаном). Цілий ряд положень про права та обов'язки капітана передбачений у Статуті служби на суднах морського флоту СРСР, затвердженому Наказом Міністерства морського флоту СРСР від 09.01.1976 р. № 6.

Судновласник погоджує з капітаном призначення на судно будь-якого члена екіпажу (ст. 66 Кодексу торговельного мореплавства

Україні). Унікальність ситуації полягає у тому, що трудові правовідносини між судновласником-роботодавцем (у тому числі роботодавцем капітана, якому останній підзвітний) і конкретним працівником — членом екіпажу виникають на підставі двох юридичних фактів:

1) укладення трудового договору, який оформлюється наказом судновласника про призначення особи на судно;

2) надання капітаном своєї згоди на прийняття цього працівника на судно.

Інакше кажучи, у капітана є своєрідне право вето щодо призначення на судно конкретних осіб.

Капітан судна з погляду трудового права перебуває ніби посередині трудових правовідносин, що виникають між судновласником-роботодавцем і моряком-працівником. На нього поширюється дія всіх загальних конвенційних вимог та додатково — норми спеціальних конвенцій, прийнятих для регулювання праці капітана як «довіреної особи держави», тобто особи, наділеної важливими публічно-правовими функціями.

Загалом права та обов'язки капітана судна можна поділити на декілька груп:

1) пов'язані з управлінням судном і забезпеченням безпечного плавання;

2) пов'язані з комерційною експлуатацією судна;

3) пов'язані з представництвом судновласника і вантажовласника;

4) пов'язані з виконанням деяких функцій, які властиві органам держави;

5) пов'язані з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень [3, с. 5].

Сукупність цих прав та обов'язків визначається чинним законодавством України, міжнародними договорами, а також прийнятими на їх виконання інструкціями і положеннями судновласника. Спеціального системного нормативно-правового акту, що регулював би трудові відносини чи інші безпосередньо пов'язані з ними відносини працівників у галузі водного транспорту, не прийнято.

Трудова функція члена екіпажу судна є складною та включає в себе, окрім обов'язків відповідно до професії, спеціальності, кваліфікації, ще й обов'язки з підтримання життєзабезпечення (живучості) судна. У зв'язку з тим, що капітан судна наділений особливим комплексом прав і обов'язків, пов'язаних з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень, для нього, як

працівника, чітке визначення посади, професії, спеціальності має особливий сенс. Правовий статус капітана обумовлюється співвідношенням трудового права та інших галузей права (кримінально-процесуальне право, цивільне право, міжнародне право), за допомогою яких регулюється трудова функція та повноваження капітана. У зв'язку з цим необхідно письмово закріпити як обов'язкові умови трудового договору з капітаном судна, окрім трудової функції, адміністративні, командні та господарські обов'язки, що ним виконуються.

Ніяка інша професія не потребує наявності такої сукупності професійних якостей, як у капітанів, від яких, крім високоорганізованих професійних умінь і навичок, вимагається сміливість, холоднокровність, витримка, мудрість, дисциплінованість, вимогливість до себе та інших. Все це робить винятковою роль капітана на судні незалежно від науково-технічного прогресу в судноплаванні, суднобудуванні або комерційній практиці. Капітан перебуває у формальних взаєминах з рядовим і командним складом судна; представниками фрахтувальника, вантажо- і судновласників; владою базового і портів заходу; національно — державними органами за кордоном; агентуючими фірмами, різними компаніями тощо. Незалежно від особистих, ділових якостей, статус капітана відрізняє його від інших фахівців і обумовлює певне ставлення до нього з боку підлеглих, товаришів по службі, державних портових службовців.

Капітан несе відповідальність за національним і міжнародним морським законодавством за виконання двадцяти двох обов'язків згідно з морською практикою та нормативними документами. Існує цілий ряд міжнародних кодексів, Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя в морі 1974 року, міжнародні правила перевезення різноманітних вантажів, резолюції Міжнародної морської організації тощо, невиконання яких неминуче веде до застосування правових та професійних санкцій до судноводіїв — капітанів.

Незважаючи на те, що у більшості країн віддають належне унікальному положенню капітана, визнають його роль у суспільстві, рахуються з його думкою, повністю підтримують і колегіально відстоюють його інтереси, на березі капітану доводиться захищати в індивідуальному порядку своє ім'я та гідність перед судновласником або перед судом, адже всі морські інциденти — від зіткнення суден до спірних питань з комерційної практики — можуть закінчитися арештом капітана. Законодавець (або судновласник) постійно розширює діапазон та перелік службово-соціальних обов'язків і

повноважень капітанів у сфері торговельного судноплавства та забезпечення його безпеки. У той же час відкритий (бланкетний) характер диспозиції статей кримінального кодексу України за порушення правил безпеки на морському транспорті дозволяє вводити нові підстави для притягнення до кримінальної відповідальності старшого командного складу флоту [4].

Капітан виступає високооплачуваним найманим менеджером з максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судовласника, і зобов'язаний діяти згідно зі значною кількістю інструкцій, конвенцій, кодексів, резолюцій, розроблених на найвищому рівні, а також інструкціями судовласника.

Одним з найбільш важливих завдань реформування трудового законодавства є збалансування прав та інтересів працівників і роботодавців [5, с. 121]. В цьому аспекті цікавим є правове положення капітана судна, який, будучи членом екіпажу судна, одночасно вирішує комерційні та фінансові проблеми: в інтересах фрахтувальника і/або вантажовласника він відповідає за правильність заповнення й дотримання умов коносаментів, рейсових або тайм-чартерів, збереження вантажу, висування або відхилення претензій, а також за правові наслідки зазначених угод та/або позовів; крім того, як зазначалося вище, капітан дає згоду на прийняття на роботу працівника в якості члена екіпажу судна. Попри наявність проблеми незахищеності даної категорії працівників постає кардинально протилежна проблема можливого зловживання правом з боку капітанів у зв'язку з широким колом повноважень, якими вони наділені.

Випадки зловживання правом складніше розпізнати, ніж випадки протиправних дій [6, с. 118], але в межах даного дослідження під зловживанням правом слід розуміти використання працівником водного транспорту — капітаном судна недозволених конкретних форм поведінки у рамках дозволеного йому законом загального типу поведінки. Об'єктом зловживання правом можуть бути майнові та особисті немайнові права та інтереси, наприклад, судовласника, юридичних осіб та публічно-правових утворень; ним можуть виступати соціальні цінності, суспільні відносини та інтереси.

Враховуючи, що передбачити усі можливості зловживань правами об'єктивно неможливо через різноманіття життєвих ситуацій та винахідливість осіб, які хочуть обійти закон, доцільно закріпити у трудовому законодавстві принцип недопустимості зловживання правом суб'єктами трудових правовідносин і визначити правові наслідки цього діяння. Крім того, доречно визначити у трудовому

договорі або у законодавстві допустимі межі реалізації окремих владних повноважень, наданих капітану судна, з метою запобігання випадків зловживання правом на водному транспорті.

Таким чином, особливостями правового статусу капітана судна є: обумовленість правового статусу співвідношенням трудового права та інших галузей права (кримінально-процесуальне право, цивільне право, міжнародне право), за допомогою яких регулюється трудова функція та повноваження капітана; капітан виступає високооплачуваним найманим працівником з максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судовласника, і зобов'язаний діяти згідно зі значною кількістю інструкцій, конвенцій, кодексів, резолюцій, розроблених на найвищому рівні; у зв'язку з достатньо великим обсягом суб'єктивних прав, у капітана з'являється все більше можливостей для використання свого права виключно з вигодою для себе, що може призвести до зловживання правом.

З метою вдосконалення правового регулювання слід закріпити як обов'язкові умови трудового договору з капітаном судна, окрім трудової функції, адміністративні, командні та господарські обов'язки, що ним виконуються; нормативно закріпити правове положення (правовий статус) капітана судна у єдиному акті законодавства України з метою усунення існуючих прогалин з цього питання; закріпити у трудовому законодавстві принцип недопустимості зловживання правом суб'єктами трудових правовідносин і визначити правові наслідки цього діяння, а також визначити у трудовому договорі або у законодавстві допустимі межі реалізації окремих владних повноважень, наданих капітану судна, з метою запобігання випадків зловживання правом на водному транспорті.

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР / Законодавство України. Верховна Рада України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>.
2. *Швыдюк А. Н.* Морская психология — взгляд изнутри // Морской флот. 1993. № 7–8. С. 17–20.
3. Современное морское право и практика его применения / И. И. Баринава, Б. Ц. Хейфец, М. А. Гицу и др. М. : Транспорт, 1985. 264 с.
4. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III / Законодавство України. Верховна Рада України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
5. *Слюсар А. М.* Правовий статус суб'єктів трудового права України: теоретико-правовий аспект : монограф. Х. : ФІНН, 2011. 336 с.

6. *Бару М. И.* О ст. 1 Гражданского кодекса // Советское государство и право. 1958. № 12. С. 117–120.

