



РЕПАТРИАЦИЯ МОРЯКОВ

Д-р юрид. наук К.А. Бекашев – МГЮА
Канд. юрид. наук Д.К. Бекашев – МГИМО (У)

На заседании объединенной (МОТ/ИМО) Рабочей группы экспертов по ответственности и компенсации требований, связанных со смертью, телесными повреждениями и списанием моряков на берег, состоявшемся в сентябре 2000 г., было отмечено, что общее число покинутых членов экипажей морских судов (далее – моряков) неизвестно. Международная федерация транспортных рабочих (ИТФ) выявила с июля 1995 г. по июнь 1999 г. 212 случаев абандона (*abandoned* – *англ.* – *покинутый, оставленный*) моряков. В результате на чужбине оказались 3500 членов экипажей. Среди них немало моряков, плавающих на судах под Государственным флагом РФ.

Как показывает анализ материалов МОТ и ИМО, аккумулирующих сведения об абандоне, наиболее часты случаи с оставлением за рубежом моряков, плавающих под так называемыми «удобными флагами» (Панама, Либерия, Багамские острова, Мальта, Греция, Кипр, Сингапур).

Сегодня случаи захода судов в порт назначения и невозвращения в порты приписки, где были набраны экипажи (команды), крайне редки. Более того, супертанкеры, газовозы и химовозы даже не подходят к берегу, а погрузочно-разгрузочные работы на контейнерных судах и судах типа «ро-ро» длятся менее 12 ч. В российские порты практически не заходят рыбопромысловые суда, арендованные по бербоут-чартеру. Эти обстоятельства существенно затрудняют нормальное возвращение членов экипажа морского судна в свой порт.

В международных морских конвенциях, морском и трудовом законодательстве государств не раскрывается понятие репатриации моряков. В широком смысле репатриация означает возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории другого государства. Репатриация осуществляется на основе международных договоров или внутригосударственного нормативного правового акта.

Репатриация моряка означает не только возвращение его на родину или по его просьбе в иное место, но и возмещение ему расходов и заработной платы за соответствующий период. В той или иной степени вопросы репатриации членов экипажа морского судна затронуты во многих международных конвенциях, принятых под эгидой МОТ, ИМО и ООН. Объединенная Рабочая группа ИМО и МОТ с марта 2000 г. занимается обобщением действующего в разных странах законодательства об абандоне моряков и рыбаков. В законодательстве РФ об этом нет четких положений.

Рассмотрим в хронологическом порядке некоторые из этих документов.

ВЕНСКАЯ КОНВЕНЦИЯ О КОНСУЛЬСКИХ СНОШЕНИЯХ 1963 г.

Конвенция вступила в силу 19 марта 1967 г. В ней участвуют 152 государства, в том числе с 15 марта 1989 г. Россия. В соответствии со ст. 5 консульскими функциями являются, в частности, оказание помощи судам и их экипажам, разрешение всякого рода споров между капитаном, командным составом и матросами. Консульское должностное лицо осуществляет предусматриваемые законами и правилами представляемого государства права надзора и инспекции в отношении судов, имеющих национальность представляемого государства и зарегистрированных в этом государстве, а также в отношении их экипажа.

КОНВЕНЦИЯ О МИНИМАЛЬНЫХ НОРМАХ В ТОРГОВОМ ФЛОТЕ 1976 г. (№ 147)

В Конвенции участвуют 40 государств, в том числе РФ. Согласно ст. 2 каждое государство-участник обязуется иметь законодательства или правила, устанавливающие для зарегистрированных на его территории судов: а) нормы безопасности, включая нормы относительно рабочего времени и укомплектования экипажа, в целях обеспечения безопасности для жизни на борту судна; б) соответствующие меры социального страхования; в) условия труда и жизни на борту судна в той мере, насколько они, по мнению данного государства-члена, не охватываются коллективными соглашениями или не устанавливаются решениями компетентных судов таким образом, чтобы обязывали в равной мере заинтересованных судовладельцев и моряков.



КОНВЕНЦИЯ ОБ ОГРАНИЧЕНИИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО МОРСКИМ ТРЕБОВАНИЯМ 1976 –1996 гг.

Участвуют около 100 стран, в том числе РФ. Конвенция дает право судовладельцу ограничивать свою ответственность в случае причинения личного вреда экипажу судна. Общий смысл ограничения меры ответственности судовладельца состоит в том, что на основании норм, установленных национальным законодательством или международным морским правом, исчисляется предел ответственности судовладельца. Превышающие этот предел убытки возмещению не подлежат. Пределы ответственности в отношении требований, вызванных смертью или телесным повреждением для судна вместимостью не более 2000 т составляют 2 млн расчетных единиц (р.е.), а для превышающих указанную вместимость добавляется следующая сумма: на каждую тонну от 2001 до 30000 т – 800 р.е., от 30001 до 70000 т – 600 р.е., а на каждую тонну свыше – 400 р.е. (ст. 3 Протокола 1996 г. к Конвенции 1976 г.).

КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ 1982 г.

Конвенцию ратифицировали 133 государства, в том числе РФ 12 марта 1997 г. Согласно ст. 94 каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Каждое государство в отношении судов принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ О МОРСКИХ ЗАЛОГАХ И ИПОТЕКАХ 1993 г.

Эта Конвенция имеет прямое отношение к репатриации моряков. Ее подписали 11 государств, ратифицировали – пять, в том числе 4 марта 1999 г. РФ. Проблема может возникнуть в случае перехода права собственности или изменения регистрации судна при реализации государством права удержания в отношении судна, находящегося во владении, принудительной продаже судна и т.д. На сессии Объединенной Рабочей группы в сентябре 2000 г. США заявили, что они активно применяют положе-

ние Конвенции 1993 г. при репатриации моряков.

В соответствии с п. 1 ст. 4 каждый из следующих видов требований к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна обеспечивается морским залогом в отношении судна: а) требования в отношении заработной платы и других сумм, причитающихся капитану, командному составу и другим членам экипажа в связи с их работой на судне, включая расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования, выплачиваемые от их имени; б) требования в связи с гибелью или телесными повреждениями на суше или на воде, если они непосредственно связаны с эксплуатацией судна. Ст. 12 гласит: издержки и расходы, возникающие в связи с арестом и последующей продажей судна, оплачиваются в первую очередь из средств, полученных от продажи. Такие издержки и расходы включают, в частности, расходы по содержанию судна и экипажа, заработную плату, другие суммы и расходы, в том числе расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования.

КОНВЕНЦИЯ ОБ ИНСПЕКЦИИ УСЛОВИЙ ТРУДА И БЫТА МОРЯКОВ 1996 г. (№ 178)

Конвенция вступила в силу 22 апреля 2000 г., в ней участвуют три государства. Россия не входит в их число. Согласно ст. 5 инспектора (ими могут быть любые государственные служащие или иные официальные должностные лица, которым поручено инспектировать все аспекты условий труда и быта моряков) вправе проводить осмотр, проверку или расследование, которые, по их мнению, могут быть необходимы для того, чтобы удостовериться в строгом соблюдении правовых положений репатриации моряков.

КОНВЕНЦИЯ О НАЙМЕ И ТРУДОУСТРОЙСТВЕ МОРЯКОВ 1996 г. (№ 179)

Конвенция вступила в силу 22 апреля 2000 г., в ней участвуют пять государств, в том числе РФ. Согласно ст. 4 государства-участники должны требовать через компетентный орган (таковым является правительственное ведомство) от служб найма и трудоустройства принятия мер, обеспечивающих по мере возможности наличие средств для защиты моряков в случае опасности оказаться оставленными в иностранном порту. Го-

сударство обязано обеспечивать создание системы защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме для компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести по причине невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед ними. Эти службы должны вести открытый для проверки компетентным органом (ст. 5) реестр моряков, нанятых или трудоустроенных через них.

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ОБ АРЕСТЕ СУДОВ 1999 г.

Конвенцию подписали шесть государств, но ни одно пока не ратифицировало. Согласно ст. 2 судно может быть арестовано по морскому требованию. В этом случае арест судна допускается, если: а) лицо, которому судно принадлежало в момент возникновения морского требования, является ответственным по такому требованию и собственником судна при наложении ареста; б) фрахтователь судна по димайз-чартеру в момент возникновения морского требования является ответственным по такому требованию и фрахтователем по димайз-чартеру либо собственником судна при наложении ареста; в) это требование основано на ипотеке судна или обременении судна того же характера; г) требование касается права собственности на судно или владения им; д) требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору обеспечивается морским залогом на судно, который предоставляется или возникает в соответствии с законом государства, в котором арест запрошен.

Таким образом, при наличии любого из перечисленных выше случаев экипаж судна должен быть репатриирован с арестованного судна в место, указанное в контракте или коллективном договоре, либо в иное место по желанию члена экипажа.

Перечисленные выше конвенции МОТ охватывают все морские суда, являющиеся государственной или частной собственностью, зарегистрированные на территории любого государства – участника конвенции и обычно используемые в торговом мореплавании, а также судовладельцев и моряков таких судов. Компетентный орган власти (в России – Правительство РФ) вправе применять эти конвенции к судам, занятым коммерческим морским рыболовством.

Вопрос о репатриации моряков на международном уровне обсуждался в

июне 1926 г. на 9-ой сессии Генеральной конференции МОТ. Конвенция о репатриации моряков была одобрена и вступила в силу 16 апреля 1928 г. (Россия присоединилась к этой Конвенции 4 ноября 1969 г.). В Конвенции 1926 г. № 23 практически не были определены случаи, при наступлении которых моряк пользуется правом на репатриацию. На 74-ой (морской) сессии Международной конференции труда в 1987 г. Конвенция о репатриации моряков была пересмотрена и 3 июля 1991 г. вступила в действие. Россия не является участником этой конвенции. Между общероссийскими объединениями профсоюзов, работодателей и Правительством РФ на 2002 – 2004 г. было заключено генеральное соглашение, которое предполагает рассмотреть возможность ратификации Российской Федерацией ряда конвенций МОТ, в том числе Конвенции 1987 г. «О репатриации моряков».

Согласно ст. 2 Конвенции 1987 г. моряк пользуется правом на репатриацию в следующих случаях: а) по истечении за границей срока найма на конкретный период или на конкретный рейс; б) по истечении периода, указанного в уведомлении, выданном в соответствии с положениями статей соглашения о найме или заключенного с моряком договора о найме; в) травмы или по иным медицинским причинам, которые влекут за собой репатриацию, если врачи считают моряка транспортабельным; г) кораблекрушения; д) если судовладелец по причине банкротства, продажи или изменения регистрации судна, по любой другой аналогичной причине не способен более выполнять свои обязательства по закону или по контракту как наниматель моряка; е) в случае прекращения или приостановки действия трудового контракта в соответствии с решением промышленного арбитража, коллективным договором или прекращением действия трудового контракта в связи с любой другой аналогичной причиной.

В российском КТМ 1999 г. репатриации посвящена ст. 58, основу которой составляют ключевые положения Конвенции о репатриации моряков 1991 г.

Согласно КТМ члены экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, имеют право на репатриацию в следующих случаях: 1) истечения за пределами РФ срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или рейс; 2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с тру-

довым договором; 3) кораблекрушения; 4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; 5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа, предусмотренных законом или иными нормативными правовыми актами РФ либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна; 6) направления судна без согласия членов экипажа в зоны военных действий или эпидемиологической опасности; 7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы моряка на борту судна.

Отраслевыми тарифными соглашениями или коллективными договорами перечень этих случаев может быть расширен. Так, согласно Положению 3 Отраслевого тарифного соглашения 1999 г. член экипажа имеет право на репатриацию из иностранного или российского порта: при аресте судна, учитывая, что оно находится под арестом более 14 сут.; при заключении эксперта о непригодности судна к плаванию; при серьезной болезни либо смерти близких родственников.

Отраслевым тарифное соглашение по организации рыбного хозяйства на 2000 – 2002 г. содержит перечень случаев, когда член экипажа рыбного промыслового судна имеет право на репатриацию. Этот перечень полностью совпадает с перечнем, приводимым в ст. 58 КТМ РФ.

Законодательства других стран содержат весьма скудные положения о правах члена экипажа на репатриацию. Например, Морской кодекс Латвии 1994 г. не содержит подробного перечисления прав моряка на репатриацию. Согласно ст. 119 этого кодекса, если договор по каким-то причинам разрывается в другом порту, а не в порту его заключения, моряк за средства капитана судна или судовладельца должен быть доставлен в приемлемый порт возвращения. Из содержания данной статьи неясно, о каких причинах идет речь и кто правомочен определить законность и обоснованность таких причин.

Касаясь вопроса о месте репатриации, Конвенция 1926 г. довольно четко определяла место репатриации моряка. Согласно ст. 3 моряк, списанный на берег во время действия своего договора о найме или по его истечении, имеет право быть доставленным обратно в свою страну или порт, где он был нанят, или в порт, из которого начался рейс. Это зависит от национального законодательства, в котором будут содержаться необходимые положения, включая поло-

жение о том, кто должен нести расходы по репатриации. Условия, на которых иностранный моряк, нанятый не в своей стране, имеет право быть репатриированным, устанавливаются национальным законодательством или, при отсутствии таких законоположений, договором о найме. Конвенция, однако, игнорировала волеизъявление самого моряка на выбор места репатриации.

Пересмотренная Конвенция 1987 г. содержит ряд уточняющих моментов относительно места репатриации моряка. Согласно ст. 3 каждое государство-участник обязано предусматривать в национальном законодательстве или правилах места репатриации моряков. Требования российского законодательства, в принципе, совпадают с положениями Конвенции. Согласно ст. 58 (2) КТМ РФ репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, где он принят на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме.

Хотелось бы остановиться также непосредственно на самом порядке репатриации. На практике возникает немало проблем, например кто должен нести ответственность за организацию репатриации; каким видом транспорта это должно осуществляться; кто должен нести расходы и в каком объеме; при каких условиях моряк считается должным образом репатриированным.

Конвенция 1926 г. не определяла лицо, в обязанности которого входило обеспечение репатриации моряка. В ст. 3 Конвенции лишь сказано, что списанный на берег моряк имеет право быть доставленным обратно в свою страну или порт, где он был нанят. На вопрос о том, кто должен доставить его в соответствующий пункт, ответа не было.

В Конвенцию 1987 г. было внесено положение, которое гласит, что судовладелец несет ответственность за организацию репатриации соответствующим и скорым образом (п. 1 ст. 4). Если судовладелец не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряка, то организует и оплачивает расходы компетентный орган государства – члена МОТ, на территории которого зарегистрировано судно. Если и этот орган не в состоянии сделать это, то репатриацию могут организовать государство, откуда должны быть репатриированы моряк или государство, гражданином которого он является. Расходы по репатриации подлежат удержанию с судовладельца государством – членом МОТ, на территории

которого зарегистрировано судно. Эти расходы не должны быть за счет моряка, за исключением случая, если оказывается, что моряк в соответствии с национальным законодательством, правилами или коллективными договорами допускает серьезные нарушения своих обязанностей по трудовому договору, что приводит его к репатриации (ст.5).

В Конвенции 1926 г. не указан конкретный вид транспорта, на котором репатрируется моряк. В Конвенцию 1987 г. было включено положение, согласно которому судовладелец несет ответственность за организацию репатриации скорым образом. Обычным видом транспорта является воздушный.

КТМ РФ (п.3 ст.58) также возлагает на судовладельца обязанности по надлежащей и быстрой репатриации, которая осуществляется воздушным транспортом.

В Конвенции 1987 г. впервые в международном морском трудовом праве определена структура расходов судовладельца. Он берет на себя транспортные, квартирные расходы; расходы на питание с момента, когда моряк покидает судно и до прибытия к месту назначения. Судовладелец выплачивает за

рабочую плату и пособие за весь период передвижения, если это предусмотрено национальными законами, правилами или коллективными договорами; оплачивает провоз 30 кг личного багажа, лечение в случае необходимости до тех пор, пока моряк не будет годен для репатриации.

Защита прав моряков является одним из основных приоритетов деятельности МОТ и ИМО. Представляется целесообразным обозначить несколько рекомендаций, которые, по нашему мнению, могли бы обеспечить интересы российских моряков в случае репатриации:

1. Учреждение Всероссийского фонда помощи морякам, подлежащим репатриации. Такой фонд может быть создан при Союзе российских судовладельцев. Каждый судовладелец обязан отчислять в такой фонд определенное количество денежных средств. Фонд может быть частью системы финансовой защиты в случае абандона.

2. Обязательное страхование моряка от абандона. Страхование от такого риска должно осуществляться компетентной страховой организацией, например Ингосстрахом или Страховой компанией рыбаков.

3. Включение в контракт о найме моряка положения об обязательствах судовладельца по репатриации. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию воздушным транспортом. Все расходы по репатриации берет на себя судовладелец. Данное положение, по нашему мнению, необходимо закрепить в качестве необходимого условия трудового договора моряка.

4. Включение в свидетельство о регистрации судна в российском морском порту оговорки примерно следующего содержания: «Судовладелец (далее следует его полное название) обязуется за свой счет репатриировать любого члена экипажа (включая иностранного гражданина) в порт, указанный в контракте или коллективном договоре, и выплатить ему месячную зарплату. В случае нарушения данного положения судовладелец согласен с принудительным исключением судна (следует название судна) из Государственного судового реестра или судовой книги».

Перечисленные мероприятия, как представляется, в значительной степени обеспечат соблюдение национальных правовых норм и защитят имущественные и личные неимущественные права российских судов.

ТермоКул
Группа Компаний

3-х этажный холодильник на 2 500 т (2001 г., Москва)

ПРОЕКТЫ "ПОД КЛЮЧ"

Холодильные терминалы:

- Индивидуальные проекты на 5 000 т, 10 000 т
- Типовые проекты на 250 т, 500 т, 1 000 т, 2 000 т
- Компьютерный мониторинг, диагностика, управление

129344, Москва, Енисейская ул., д2
факс: (095) 105-34-75
тел.: (095) 105-34-76
(многоканальный)
www.thermocool.ru
e-mail:sale@thermocool.ru