

# ПРАВА ЧЕЛОВЕКА

## Международно-правовое регулирование репатриации моряков

*Бекашев Д.К.\**

На заседании объединенной (МОТ/ИМО) Рабочей группы экспертов ad hoc по ответственности и компенсации в отношении требований, связанных со смертью, телесными повреждениями и списанием моряков на берег, состоявшемся в сентябре 2000 г., было отмечено, что общее количество покинутых членов экипажей морских судов (далее для краткости – моряков) неизвестно. Международная федерация транспортных рабочих (ИТФ) выявила 212 случаев абандона<sup>1</sup> моряков с июля 1995 г. по июнь 1999 г. В результате оказались покинутыми на чужбине 3500 моряков – членов экипажей<sup>2</sup>. Среди них немало членов экипажей судов, плавающих под Государственным флагом РФ.

Более тысячи моряков – граждан России и стран СНГ – превращены в репатриантов по воле работодателей. «Российская газета» от 21 июня 2001 г. подробно сообщала о том, что в Таллинне 16 российских моряков брошены на произвол судьбы работодателем (судовладелец ЗАО «Плеяда», город Санкт-Петербург). Это экипаж судна «Андрей Маркин», который питается остатками пищи из контейнеров центрального рынка. Другое российское судно «Никифор Павлов» (судовладелец «Новороссийскрыбпром») с 10 июня 2000 г. арестовано в порту Нуадибу (Мавритания) с 65 моряками на борту. Экипаж бедствует, давно закончились топливо, продукты питания и лекарственные препараты. Таких печальных примеров можно привести немало.

---

\* Бекашев Дамир Камильевич – к.ю.н., старший преподаватель кафедры международного права МГИМО (У) МИД России.

<sup>1</sup> Абандон – от английского abandoned, т.е. оставленный, покинутый.

<sup>2</sup> См.: Doc. ILO/IMO/WGLCCS 2/5, 12 October 2000. P. 2.

Как показывает анализ материалов МОТ и ИМО (они аккумулируют сведения об абандоне моряков), наиболее часто случаи с оставлением моряков за рубежом имеют место на судах, плавающих под так называемыми «удобными флагами». Панама владеет 20% мирового тоннажа, Либерия – 10%, Багамские острова – 5%, Мальта – 5%, Греция – 5%, Кипр – 4%, Сингапур – 4 %<sup>3</sup>.

Сегодня многие суда редко заходят в порты. 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 часов. 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 процессе подготовки данной статьи автором исследованы законодательства Алжира, Аргентины, Австралии, Австрии, Багамских островов, Бельгии, Болгарии, Грузии, Канады, Чили, Чехии, Эквадора, Сальвадора, Египта, Эстонии, ФРГ, Ганы, Греции, Гренады, Сент-Винсента и Гренадины, Гондураса, Израиля, Италии, Японии, Республики Корея, Кувейта, Малайзии, Мальты, Мексики, Марокко, Нидерландов, Новой Зеландии, Норвегии, Перу, Филиппин, Польши, Португалии, Словакии, Словении, Испании, Шри-Ланка, Таиланда, Турции, Вьетнама, Украины, Латвии, Уругвая, Венесуэлы и Хорватии.

Кроме того, предметом исследования явились международные договоры, которые прямо или в значительной мере затрагивают проблемы репатриации моряков (см. далее).

В международных морских конвенциях, морском и трудовом законодательстве государств не раскрывается понятие репатриации моряков. Лишь в одном законе – Ямайки дается определение этого термина. Согласно ст. 2, репатриация означает оказание помощи и возвращение любого попавшего в аварию или в бедственное положение моряка и возвращение его в соответствующий порт или на территорию соответствующего государства.

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.

---

<sup>3</sup> См.: Doc. IMO/ILO/WGLCCS 2/5, 12 October 2000. P. 3.

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.

Объединенная Рабочая группа ИМО и МОТ в марте 2000 г. направила государствам – членам этих организаций анкету (вопросник), в которой содержалась просьба изложить действующую в соответствующей стране законодательную систему абандона моряков. На анкету были получены ответы более чем из 40 стран.

Аргентина сообщила, что в ее законодательстве не раскрывается понятие абандона моряков, а содержатся лишь отрывочные положения об этом явлении. Абандон моряков, считает Аргентина, связан с наличием у судовладельца долга перед банками, шипчандлерами, морскими агентами и т.д. Довольно частым явлением абандона является нарушение судовладельцем своих обязательств перед экипажем судна, особенно иностранным экипажем. В случае возникновения конфликта между судовладельцем и экипажем спор разрешается Министерством труда и социальной безопасности. Если переговоры не достигают успеха, то спор разрешается в судебном порядке. В случае участия в трудовом конфликте иностранцев к разрешению такого спора подключаются консульские учреждения, гражданами которых являются члены экипажа судна.

Мексика сообщила, что государственные органы не регистрируют случаи с абандоном. В соответствии с Федеральным трудовым законодательством (раздел 209 (iii)) абандон является неправомерным явлением, тем более когда судно находится в море или иностранном порту. За такое нарушение судовладелец наказывается в административном порядке и подвергается штрафу.

Гана определяет абандон как событие, когда моряк покидает судно или его высаживают на берег и не возвращают при этом в собственный порт.

Во французском законодательстве нет определения абандона моряков. Однако в ряде нормативных правовых актов имеются функциональные определения абандона, которые основаны на потере связи между моряком и судовладельцем или его представителем. При Министерстве труда Франции имеется рабочая группа по рассмотрению претензий между судовладельцем и моряком.

Япония сообщила, что в ее законодательстве нет определения абандона экипажа судна. Судовладелец и его капитан должны нести ответ-

ственность за репатриацию моряков. Консульские ведомства могут репатриировать японских моряков по Закону о помощи в репатриации 1987 г.

Германия доложила, что концепция абандона не закреплена в ее законодательстве. Однако раздел 71 Закона о моряках гласит, что абандон применяется только тогда, когда член экипажа обязуется покинуть судно по указанию (приказу) его капитана.

В Республике Корея понятие абандона неизвестно местному законодательству. На практике спорами по вопросам абандона моряков занимается Инспекция по труду. Инспектора наделены полномочиями по принятию административных мер к нарушителям контрактов о найме моряков.

На Филиппинах Администрация по морской индустрии проверяет документацию о найме моряков. Затем агент по комплектованию экипажа контактирует с судовладельцами для определения причины абандона. Окончательное решение по рассматриваемому вопросу принимают Департамент международных дел и Администрация по найму на морские суда Министерства труда Филиппин.

В США нет законодательства об осуществлении процедуры абандона. На практике этой проблемой занимаются два агентства: Служба иммиграции и натурализации и Береговая охрана. Если интересы американских моряков затрагиваются за рубежом, то их интересы защищает Государственный департамент США.

В законодательстве РФ также нет четких положений об абандоне моряков и рыбаков.

В той или иной степени вопросы репатриации членов экипажа морского судна затронуты во многих международных конвенциях, принятых под эгидой МОТ, ИМО и ООН. Кратко рассмотрим некоторые из этих документов.

**Конвенция о минимальных нормах в торговом флоте 1976 г. (Конвенция № 147).** Конвенция вступила в силу 28 ноября 1981 г., и в ней участвуют 40 государств, в т.ч. РФ. Согласно ст. 2 этой конвенции, каждое государство – участник Конвенции 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 они обязывали в равной мере заинтересованных судовладельцев и моряков.

**Конвенция о найме и трудоустройстве моряков 1996 г. (№ 179).** Конвенция вступила в силу 22 апреля 2000 г., в ней участвуют 5 государств, в том числе РФ. Согласно ст. 4 этой конвенции государства-участники должны обеспечить, чтобы компетентный орган (таким является правительственное ведомство) требовал от служб найма и трудоустройства принятия мер, обеспечивающих, по мере возможности, наличие средств у работодателя для защиты моряков от опасности оказаться оставленными в затруднительном положении в иностранном порту. Государство 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. Все службы найма и трудоустройства должны вести реестр в отношении всех моряков, нанятых или трудоустроенных через них, открытый для проверки компетентным органом (ст. 5).

**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 является участницей. Согласно ст. 5 конвенции инспектора (ими являются любые государственные служащие или иные официальные должностные лица, которым поручено инспектировать все аспекты условий труда и быта моряков) вправе проводить любой осмотр, проверку или расследование, которые, по их мнению, могут быть необходимыми для того, чтобы удостовериться в строгом соблюдении правовых положений относительно репатриации моряков.

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 вправе (в России – Правительство РФ) применять эти конвенции к судам, занятым коммерческим морским рыболовством.

**Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.** Конвенцию ратифицировали 133 государства, в т.ч. 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, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности на море, в частности в том, что касается комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов.

**Венская конвенция о консульских сношениях 1963 г.** Конвенция вступила в силу 19 марта 1967 г. В ней участвуют 152 государства, в т.ч. Россия – с 15 марта 1989 г. В соответствии со ст. 5 этой конвенции консульскими функциями являются, в частности, оказание помощи судам и их экипажу, 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 об ограничении ответственности по морским требованиям 1976/96 гг.** Участвует около 100 стран, в т.ч. РФ. Конвенция дает право судовладельцу ограничивать свою ответственность в случае причинения личного вреда экипажу судна. Общий смысл ограничения размера 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, составляют 2 млн. расчетных единиц (р.е.) – для судна вместимостью не более 2000 т. Для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к сумме 2 млн. р.е. добавляется следующая сумма: на каждую тонну от 2001 до 30 000 т. 800 р.е.; на каждую тонну от 30001 до 70000 тонн – 600 р.е.; и на каждую тонну свыше 70000 тонн – 400 р.е. (ст.3 Протокола 1996 г. к конвенции 1976 г.).

**Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г.** имеет прямое отношение к проблеме репатриации моряков. Конвенцию подписали 11 государств, ратифицировали 5 государств, в т.ч. РФ 4 марта 1999 г. Проблема может возникнуть в случае перехода права собственности или изменения регистрации судна, при реализации го-

сударством права удержания в отношении судна, находящегося во владении, принудительной продаже судна и т.д. На сессии Объединенной Рабочей группы ad hoc в сентябре 2000 г. США заявили, что они активно применяют положения конвенции 1993 г. при репатриации моряков.

В соответствии с п. 1 ст. 4 конвенции 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 судна 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. Статья 12 конвенции гласит: издержки и расходы, возникающие в связи с арестом и последующей продажей судна, оплачиваются из средств, полученных от продажи, в первую очередь. Такие издержки и расходы включают, в частности, расходы по содержанию судна и экипажа, а также заработную плату, другие суммы и расходы, в том числе расходы по репатриации и взносы в фонд социального страхования.

**Международная конвенция об аресте судов 1999 г.** Конвенцию подписали 6 государств, но ни одно государство пока ее не ратифицировало. Согласно ст. 2 конвенции судно может быть арестовано по морскому требованию. В этом случае арест судна допускается в случае, если: а) лицо, которому судно принадлежало в момент возникновения морского требования, является ответственным по такому требованию и собственником судна при нахождении 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; или в) это требование основано на ипотеке судна или обременении судна того же характера; или г) требование касается права собственности на судно или владения им; или д) требование к собственнику, фрахтователю по димайз-чартеру, управляющему или оператору судна 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, или в иное место по желанию члена экипажа.

На международном уровне вопрос о репатриации моряков обсуждался на девятой сессии Генеральной конференции МОТ в июне 1926 г. На ней была одобрена Конвенция о репатриации моряков, которая вступила в силу 16 апреля 1928 г.<sup>4</sup> (Россия присоединилась к этой конвенции 4 ноября 1969 г.) Конвенция состоит из 14 статей. Она не применялась к военным кораблям, правительственным судам, не занятым торговлей; судам, занятым в каботажных перевозках; прогулочным яхтам; индийским плоскодонным судам; судам водоизмещением менее 100 брт, а также судам, занятым местной торговлей.

В Конвенции 1926 г. практически не были определены случаи, при наступлении которых моряк пользуется правом на репатриацию.

На 74-й (морской) сессии Международной конференции труда в 1987 г. была одобрена Конвенция (пересмотренная) о репатриации моряков № 166. Она вступила в силу 3 июля 1991 г. Россия не является участницей этой конвенции. В Генеральном соглашении между общероссийскими объединениями профсоюзов, общероссийскими объединениями работодателей и Правительством РФ на 2002-2004 годы стороны согласились рассмотреть возможность ратификации Российской Федерацией ряда конвенций МОТ, в том числе Конвенции № 166 «О репатриации моряков» 1987 г.<sup>5</sup>

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) в случае заболевания или травмы, или по иной медицинской причине, которые влекут за собой репатриацию, если врачи считают моряка транспортабельным; г) в случае кораблекрушения; д) в случае, если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по контракту как наниматель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине; е) в случае прекращения или

---

<sup>4</sup> В 1987 г. эта конвенция была пересмотрена (см. об этом далее).

<sup>5</sup> Текст см.: Российская газета, 19 января 2002 г.



приостановки действия трудового контракта в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, или прекращения действия трудового контракта по любой другой аналогичной причине.

Следует сказать несколько слов о национальном законодательстве государств, касающемся вопроса репатриации моряков, которое можно разделить на две группы.

Законодательство одних стран, содержит в основном тот же перечень прав и условий членов экипажей судов на репатриацию, что и Конвенция 1987 г. Законодательство другой группы стран такого развернутого перечня не содержит.

К первой группе, например, относится РФ. В российском КТМ 1999 г. репатриации посвящена ст. 58, основу которой составляют ключевые положения Конвенции о репатриации моряков 1991 г.

Согласно КТМ РФ, члены экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ, имеют право на репатриацию в следующих семи случаях: 1) истечения за пределами РФ срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс; 2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором; 3) кораблекрушения; 4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; 5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, 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 судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; 7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа на борту судна.

Отраслевыми тарифными соглашениями или коллективными договорами перечень этих случаев может быть расширен. Так, согласно Положению 3 к Отраслевому тарифному соглашению 1999 г., член экипажа имеет право на репатриацию из иностранного или российского порта; при аресте судна (с членом экипажа или без них) при условии, что судно находится под арестом более 14 суток; при заключении эксперта о непригодности судна к плаванию; при серьезной болезни либо смерти близких родственников<sup>6</sup>.

Отраслевое тарифное соглашение по организациям рыбного хозяйства на 2000-2002 годы содержит перечень случаев, когда член экипажа рыбопромыслового судна имеет право на репатриацию. Этот перечень полностью совпадает с перечнем, приводимым в ст. 58 КТМ РФ<sup>7</sup>.

Законодательство других стран содержит весьма скупые 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 не ясно, о каких причинах идет речь и кто правомочен определить законность и обоснованность таких причин.

В Кодексе торгового мореплавания Ливана 1964 г. репатриации посвящена статья 152. Перевозчик должен принять меры по репатриации моряка, списанного на борт по любой причине, за исключением списания с судна на законном основании по указанию иностранных властей или в случае ранения или заболевания моряка, не связанного с выполнением служебных обязанностей, лечение которых не может производиться на борту судна.

Морской кодекс Кувейта 1980 г. обязывает нанимателя репатриировать члена кувейтского экипажа в Кувейт, если во время рейса имело место происшествие, которое обусловило его высадку. Наниматель обязан действовать в соответствии с указаниями иностранной власти или соглашения между членом экипажа и нанимателем.

Согласно Кодексу торгового мореплавания Багамских островов 1976 г., каждое соглашение, заключенное между нанимателем и моряком, должно содержать указание о порядке репатриации. Ответственность за возврат моряка несет судовладелец. В данной статье приведен примерный перечень случаев, по наступлении которых у моряка возникает право на репатриацию за счет судовладельца. Таковыми являются, например, авария или продажа судна, истечение срока найма или любые события, не связанные с виной моряка. Моряк должен покинуть судно или списан с него в случае дезертирства, тюремного зак-

---

<sup>6</sup> См.: Отраслевое тарифное соглашение по морскому транспорту на 2000 год (ОТС-2000). М., 2000. С. 40-41.

<sup>7</sup> Отраслевое тарифное соглашение по организации рыбного хозяйства на 2000-2002 годы. М., 2000. С. 21.

лючения или невозможности нахождения его на судне в результате профессиональной непригодности. Все переговоры с моряком ведут капитан, собственник судна или судовой агент. Они определяют величину расходов по репатриации моряка.

Закон о судоходстве Барбадоса 1994 г. в числе оснований репатриации называет истечение срока контракта, завершение срока навигации, аварийное состояние судна, продажу судна, а также любые другие причины (ст. 167).

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Великобритании 1995 г. Государственный секретарь может одобрять правила, устанавливающие процедуру списания моряка с судна, плавающего под флагом этой страны. В ст. 27 Кодекса приведен перечень основных требований к процедуре списания моряков и их репатриации<sup>8</sup>. Согласно ст. 73 Кодекса, если лицо, нанятое в качестве моряка на судно Великобритании, покидает его на территории любого государства и достигает территории такого государства в результате кораблекрушения, или если лицо, нанятое в качестве моряка за пределами Великобритании, покидает судно или делает это на территории Великобритании в результате кораблекрушения, моряк должен потребовать своего возвращения и смены, а также поддержки до его возвращения. Он вправе потребовать исполнения требований правил, утвержденных Государственным секретарем.

Касаясь вопроса о месте репатриации, Конвенция 1926 г. № 23 определяла довольно четко место репатриации моряка. Согласно ст. 3 данной конвенции, моряк, списанный на берег во время действия своего договора о найме или по его истечении, имеет право быть доставленным обратно в свою страну или в порт, где он был нанят, или в порт, из которого начался рейс, в зависимости от того, как будет установлено национальным законодательством, в котором будут содержаться необходимые положения, включая положение о том, кто должен нести расходы по репатриации. По Конвенции № 23 моряк считается должным образом репатрированным, если ему предоставлена подходящая работа на борту судна, следующего в один из портов. Моряк также считается репатрированным, если он высажен в своей стране или в порту, в котором он был нанят, или в соседнем с ним порту, или в порту, из которого начался рейс.

---

<sup>8</sup> Подробнее см.: Phillips N. Merchant Shipping Act 1995. An Annotated Guide. London – New York – Hong Kong. 1996. P. 27-28.

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. Однако эти положения применялись к моряку, нанятому в порту его собственной страны.

Таким образом, Конвенция предусматривала основание репатриации – списание моряка на берег. Перечень прав на репатриацию должен быть определен в национальном законодательстве. Репатриация считалась завершенной в случае предоставления моряку на борту судна работы или если он был высажен в своей стране или в порту, в котором его наняли и из которого он начал рейс.

Конвенция, однако, игнорировала волеизъявление самого моряка касательно выбора места репатриации.

Конвенция (пересмотренная) о репатриации моряков 1987 г. содержит ряд уточняющих моментов относительно места репатриации моряка. Согласно ст. 3 Конвенции, каждое государство-участник обязано предусматривать в национальном законодательстве или правилах места назначения, куда моряки могут быть репатриированы.

Далее Конвенция уточняет, что место репатриации включает пункт, в котором моряк дал согласие на наем, пункт, оговоренный в коллективном договоре, страну проживания моряка или любой другой такой пункт, взаимно согласованный в момент найма. Моряк имеет право выбрать из предписанных мест репатриации пункт, в который он должен быть репатриирован (ст. 3).

Итак, Конвенция 1987 г. признает за государствами право устанавливать в своем законодательстве или нормативных правовых актах места назначения, куда моряки могут быть репатриированы.

Вместе с тем конвенция содержит примерный перечень мест репатриации, который, на наш взгляд, должен быть в обязательном порядке учтен в законодательстве государств – участников Конвенции 1987 г. Таковыми являются пункт, в котором моряк дал согласие на наем; пункт, оговоренный в коллективном договоре; страна проживания моряка; любой иной пункт, взаимно согласованный в момент найма. В этой конвенции закреплено право моряка самому выбрать из предписанных мест репатриационный пункт, в который он должен быть репатриирован.

На 24-й сессии Паритетной морской комиссии МОТ (Женева, сентябрь 1984 г.) Международное бюро труда предложило, чтобы для на-

циональных и иностранных рыбаков в пересмотренной конвенции были предусмотрены различные места репатриации, но в любом случае оно (место) должно включать пункт найма моряка. Как справедливо отметила делегация судовладельцев, включение в конвенцию пункта о разделении мест репатриации неуместно, поскольку она будет охватывать всех моряков, независимо от их национальности. Пункт такого содержания может восприниматься как дискриминационный по отношению к иностранным морякам. Делегаты моряков поддерживали мнение делегатов судовладельцев<sup>9</sup>.

В результате первая часть этого предложения не нашла отражения в конвенции.

Делегаты моряков предложили дополнить проект конвенции следующим положением. Местом назначения репатриации моряков предлагалось считать «место, указанное в коллективных договорах, страну проживания моряка, страну происхождения моряка и любое другое место, выбранное моряком, стоимость проезда в которое не превышает стоимость проезда в ближайшее предписанное место назначения».

Представляя эту поправку, делегаты моряков отметили, что их предложение более четко определяет место назначения репатриации моряков. Однако против данного предложения выступили делегаты судовладельцев. По мнению последних, поправка моряков непозволительно расширяет понятие места назначения репатриации моряка. Делегация судовладельцев подчеркнула, что положения, касающиеся места назначения репатриации моряков, должны охватываться национальным законодательством или нормативными правовыми актами<sup>10</sup>.

Данное предложение также не было включено в пересмотренный текст Конвенции 1987 г.

Согласно ст. 58 (2) КТМ РФ, репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает: в порт, в котором он принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

Таким образом, по вопросу о месте репатриации требования российского законодательства в принципе совпадают с положениями Конвенции 1987 г.

---

<sup>9</sup> См.: Международная конференция труда. 74-я (морская) сессия 1987 г. Доклад V. Пересмотр Конвенции 1926 года и репатриации моряков (23) и Рекомендации 1926 года и репатриации капитанов судов и учеников (27). Женева. 1987. С. 19.

<sup>10</sup> См.: Там же. С. 19-20.

В соответствии с Морским кодексом Кувейта, в случае, если член экипажа приглашен в Кувейтский порт, он должен быть репатриирован в этот порт; если приглашение им было получено из иностранного порта, то моряк может быть по выбору репатриирован в этот порт или в любой порт в Кувейте. Иностраный моряк, являющийся членом экипажа, должен быть репатриирован в тот порт, в котором он был включен в состав экипажа судна, если трудовой контракт предусматривает репатриацию в порт Кувейта (ст. 132 КТМ).

Морской кодекс Султаната Омана 1974 г. закрепляет, что любой капитан или моряк подлежит репатриации в тот порт, который был согласован между капитаном или моряком и наблюдателем или в случае отсутствия такого соглашения в порт, предложенный нанимателем: порт, в котором капитан или моряк были наняты; порт из которого рейс был начат; порт в государстве, гражданами которого являются капитан или моряк (ст. 7-8.01).

Следует отметить, что в законодательстве ряда стран положение о месте репатриации выделяется в качестве необходимого условия трудового договора.

Так, Закон о судоходстве Барбадоса 1994 г. требует, чтобы в соглашениях о найме моряка было указано, в какой порт он должен быть возвращен в случае необходимости его репатриации (ст. 101). В соответствии со ст. 167 данного закона, в случае репатриации, если в соглашении указан иной порт, чем порт найма, моряк должен быть возвращен в его родной порт за счет средств капитана или собственника судна.

Хотелось бы остановиться также непосредственно на самом порядке репатриации. На практике при осуществлении права на репатриацию моряка 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 в порт, где он был нанят. На вопрос о том, кто должен доставить его в соответствующий пункт, в Конвенции 1926 г. ответа нет. На конференции по пересмотру Конвенции 1926 г.

данный вопрос подвергся детальному обсуждению. Делегаты моряков заявили, что основную ответственность за репатриацию моряков должно в конечном счете нести государство флага или правительство соответствующей страны. Соглашаясь с этим предложением, делегаты судовладельцев отметили, что государство может нести ответственность только в том случае, если судовладелец не в состоянии выполнить свои обязательства. Большинство участников 74-й (морской) сессии Международной конференции труда предложили возложить на судовладельца ответственность за репатриацию моряка. При этом делегаты судовладельцев высказали свое разочарование нерешительностью правительств принять на себя эту ответственность<sup>11</sup>.

В результате данное положение было внесено в Конвенцию 1987 г., которая гласит, что судовладелец несет ответственность за организацию репатриации соответствующим и скорым образом (п. 1 ст. 4). Если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряка, то компетентный орган государства – члена МОТ, на территории которого зарегистрировано судно, организует и оплачивает расходы по репатриации заинтересованного моряка; если он оказался не в состоянии сделать это, то государство, откуда должен быть репатриирован моряк, или государство, гражданином которого является моряк, могут организовать его репатриацию и взыскать расходы по репатриации. Расходы по репатриации подлежат удержанию с судовладельца государством – членом МОТ, на территории которого зарегистрировано судно, и такие расходы ни при каких обстоятельствах не должны быть за счет моряка, за исключением случая, если оказывается, что моряк, в соответствии с национальным законодательством, или правилами, или коллективными договорами, допускает серьезные нарушения своих обязанностей по трудовому договору, что приводит его к репатриации (ст. 5).

Что касается вопроса о виде транспорта, на котором осуществляется репатриация моряка, то в Конвенции 1926 г. не указан конкретный вид транспорта. Однако в ст. 3 этой конвенции указывается, что моряк считается репатриированным, если он высажен в своей стране или в порту, в котором он был нанят, или в соседнем с ним порту, или в порту, из которого начался рейс. По нашему мнению, речь определенно идет о морском судне как средстве доставки репатриированного моряка. На 74-й (морской) сессии МКТ в 1987 г. вопрос о транспорт-

---

<sup>11</sup> Там же. С. 25.

ных средствах доставки моряка вызвал оживленную дискуссию. Делегаты моряков предложили включить в проект конвенции фразу «обычным видом проезда должен быть воздушный транспорт». Делегаты судовладельцев выступили против этой поправки на том основании, что слова «скорым образом» (речь идет о доставке моряка на берег) автоматически подразумевает воздушный транспорт.

Правительственный делегат ФРГ отметил, что воздушный транспорт не является единственным средством перевозки. Есть случаи, когда самым быстрым средством перевозки может быть поезд или другие транспортные средства. Правительственный делегат Аргентины поддержал мнение делегатов судовладельцев. В результате было решено, что перевозка воздушным транспортом должна осуществляться в случае, когда самолет является самым быстрым транспортным средством<sup>12</sup>.

В результате 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) возлагает на судовладельца обязанности по надлежащей и быстрой репатриации. Последняя осуществляется воздушным транспортом. В законодательстве ряда стран вопрос о виде транспорта, на котором осуществляется репатриация моряков, не затрагивается вообще (Ливан, Латвия, Хорватия и др.).

Согласно Конвенции 1926 г., моряк считался должным образом репатрированным, если ему предоставлена подходящая работа на борту судна, следующего в один из портов своей страны или в порт, где он был нанят. Моряк также считался репатрированным, если он высажен в своей стране или в порту, в котором он был нанят, или в соседнем с ним порту, или в порту, из которого начался рейс.

В соответствии со ст. 8 Конвенции 1987 г. моряк считается должным образом репатрированным, когда он прибыл к месту репатриации (таковым является пункт, в котором моряк дал согласие на наем; пункт, оговоренный в коллективном договоре, страна проживания моряка или любой другой такой пункт, взаимно согласованный в момент найма).

На 74-й (морской) сессии Международной конференции труда 1987 г. вопрос об окончании процесса репатриации не обсуждался.

---

<sup>12</sup> Там же. С. 22-23.



Данный вопрос также не отражен в морских кодексах РФ, Ливана, Украины, Хорватии и многих других стран.

Что касается вопроса о том, кто должен нести расходы за репатриацию и в каком объеме, статья 5 Конвенции 1926 г. предусматривала, что расходы на репатриацию должны включать расходы на перевозку, помещение и питание моряка в пути. Они также включают содержание моряка до момента, назначенного для отъезда. Однако моряк не должен был нести расходы по репатриации, если он был оставлен по причине: а) увечья, полученного при работе на борту; б) кораблекрушения; в) болезни, не вызванной его преднамеренным действием или виной; г) увольнения по причине, за которую он не несет ответственности.

Конвенция 1987 г. определенно устанавливает, что расходы по репатриации несет судовладелец. В Конвенции впервые в международном морском трудовом праве определена структура расходов, которые несет судовладелец. К ним относятся: проезд к пункту, избранному для репатриации; квартирные расходы и расходы на питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации; заработная плата и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено национальными законами или правилами или коллективными договорами; стоимость провоза 30 кг личного багажа моряка до места репатриации; стоимость лечения в случае необходимости до тех пор, пока моряк не будет годен для переезда к месту репатриации.

Если судовладелец не в состоянии оплатить расходы в связи с репатриацией моряка, то компетентный орган государства-члена, на территории которого зарегистрировано судно, организует и оплачивает расходы по репатриации заинтересованного моряка. Если он оказался не в состоянии сделать это, то государство, откуда должен быть репатрирован моряк, или государство, гражданином которого является моряк, могут организовать его репатриацию и взыскать расходы по репатриации с государства-члена, на территории которого зарегистрировано судно. Однако, как отметил на 74-й (морской) сессии Международной конференции труда 1987 г. делегат Австралии, возложение бремени расходов на правительственный орган противоречит законодательству его страны. Согласно ст. 5 конвенции, расходы по репатриации подлежат удержанию с судовладельца государством-членом, на

территории которого зарегистрировано судно. Вместе с тем расходы по репатриации ни при каких обстоятельствах не должны быть за счет моряка (если только моряк не удаляется с судна в связи с серьезными нарушениями своих обязанностей по трудовому договору).

В соответствии со ст. 58 КТМ РФ расходы на репатриацию несет судовладелец. Эти расходы включают в себя плату за: а) проезд члена экипажа судна к месту репатриации; б) питание и проживание члена экипажа судна с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации; в) лечение члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации; г) провоз 30 кг багажа члена экипажа судна до момента репатриации. В случае, если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по вине члена экипажа судна при исполнении им трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение расходов на репатриацию в соответствии с законодательством РФ о труде.

В КТМ Ливана вопрос об оплате расходов на репатриацию решен в отсылочном варианте. Статья 152 данного документа гласит: если по обоюдному согласию сторон контракт о найме на работу аннулирован, то расходы по репатриации моряка подлежат оплате стороной, на счет которой эти расходы отнесены по контракту. По этой статье право на репатриацию должно, помимо транспортных расходов, включать расходы на питание и стоимость проживания в гостинице.

КТМ Украины возлагает обязанность по оплате расходов за репатриацию на судовладельца. Последний несет ответственность за расходы по репатриации в объеме затрат на проезд, оплату труда и пособие, перевозку багажа в количестве, предусмотренном договором (контрактом), лечение (до тех пор, пока моряк не будет транспортабелен).

Объединенная Рабочая группа экспертов *ad hoc* на своем заседании в марте 2001 г. подготовила проекты двух резолюций Ассамблеи ИМО. Одна из них содержит Правила о положениях по финансовой безопасности в случае абандона моряков, а другая – Правила об ответственности судовладельцев в отношении компенсации в случае смерти, телесных повреждений моряков. Все эти документы одобрены XXII сессией Ассамблеи ИМО 1 декабря 2001 г.<sup>13</sup>

Кратко рассмотрим содержание первого документа, имеющего непосредственное отношение к репатриации моряков. Его цель – помочь

---

<sup>13</sup> Текст см.; IMO/ILO/WG/CCS 3/9. Annex 2. P. 4-6. Annex 3. P. 1-2.

государствам, разрабатывающим свои национальные требования, идентифицировать основные нормы, касающиеся финансовой безопасности в случае абандона моряков.

Правила о положениях по финансовой безопасности содержат рекомендации по применению судовладельцами мер, касающихся системы финансовой безопасности для моряков в случае абандона. В этом документе даются рекомендации по сертификации национальной системы финансовой безопасности.

Термин «судовладелец» означает собственника судна, или какую-либо иную организацию, или лицо, такое как управляющий, агент или фрахтователь судна без экипажа (бербоут-чартер), которое принимает на себя ответственность от судовладельца за эксплуатацию судна и, принимая такую ответственность, согласилось взять на себя все сопутствующие ей обязанности и ответственность.

Согласно п. 2 Правил абандон означает разрыв отношений между собственником судна и моряком. Абандон имеет место тогда, когда собственник судна не исполняет свои определенные фундаментальные обязательства по отношению к моряку, касающиеся репатриации и оплаты ему всех расходов, в частности расходов на адекватное питание, жилье и медицинское обслуживание.

Судовладелец обязан создать систему обеспечения финансовой безопасности, касающейся репатриации моряков. Эта система должна предусматривать покрытие расходов на репатриацию моряков; материальную поддержку моряков с момента абандона до репатриации его в обусловленное место; выплату моряку всех причитающихся вознаграждений; возмещение морякам других расходов, понесенных ими во время абандона.

Система финансовой безопасности может иметь любую форму, в том числе в виде системы социальной безопасности, страхования, национального фонда или иных форм. Такая система должна гарантировать моряку прямой доступ к финансам. Она должна применяться к морякам вне зависимости от национальности. Любой судовладелец должен гарантировать, чтобы любое его судно, осуществляющее международное плавание (в т.ч. экспедиционный промысел), имело на борту сертификат, свидетельствующий о наличии системы финансовой безопасности на случай абандона моряков.

Сертификат как минимум должен содержать следующие сведения: название судна; порт приписки; позывной сигнал судна; идентифика-

ционный номер ИМО; наименование органа, обеспечивающего финансовую безопасность; наименование судовладельца; период действия системы финансовой безопасности.

В случае необходимости копия сертификата должна быть вручена иммиграционным властям для целей информации.

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.

Как представляется, интересы российских моряков могут быть защищены следующими правовыми средствами.

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

2. Обязательным страхованием моряка от абандона. Страхование от такого риска должно осуществляться компетентной страховой организацией, например Ингосстрахом.

3. Включением в контракт о найме моряка положения об обязательствах судовладельца по репатриации. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию, которая должна осуществляться 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. Включением 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».

5. Ратификацией Конвенции (пересмотренной) о репатриации моряков 1987 года. В развитие положений этой конвенции Правительством РФ должны быть утверждены правила репатриации членов эки-

пажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ. Текст Конвенции на соответствующем языке должен быть вручен члену экипажа каждого судна, зарегистрированного на территории РФ.

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