

НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ ПУБЛІЧНОГО ПРАВА

*Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису*

КІШЛЯН ВІКТОР ЛЕОНІДОВИЧ

УДК 342.922:347.793.1

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС
КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА**

12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ В. Л. Кішлян

Науковий керівник **Діденко Сергій Володимирович**,
Заслужений юрист України, доктор юридичних наук, професор

Київ – 2020

АНОТАЦІЯ

Кішлян В. Л. Адміністративно-правовий статус капітана морського судна. – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 «Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право». – Науково-дослідний інститут публічного права, Науково-дослідний інститут публічного права, Київ, 2020.

У дисертації на основі аналізу й узагальнення теорії адміністративного та морського права, наукових поглядів, положень чинного міжнародного й національного законодавства розроблено наукові положення та наведено розв’язання наукового завдання щодо адміністративно-правового статусу капітана морського судна.

Визначено, що адміністративно-правовий статус капітана морського судна – це правове становище капітана як службової особи, що визначається нормами адміністративного права (національним і міжнародним законодавством), відповідно до якого капітан наділяється владними адміністративними повноваженнями щодо керівництва екіпажем судна, забезпечення організаційно-правових та управлінських функцій щодо управління судном, організації судноводіння, накладення відповідальності та вирішення інших внутрішніх питань, які загалом реалізуються від імені держави прапора судна, відображуючи взаємозв’язок капітана морського судна, як суб’єкта права, із судновласником, державою та суспільством.

З’ясовано, що правовий статус капітана морського судна визначається нормами міжнародного й адміністративного права, які зосереджені в морському праві, праві держави прапора судна, та національним правом держави, громадянином якої він є, правом держави порту, в якому перебуває судно, а також правовими морськими звичаями.

Доведено, що капітан морського судна має надзвичайні повноваження на ввіреному йому судні, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана морського судна

як широко уповноваженої особи від незаконних і протиправних дій суб'єктів права. До елементів адміністративно-правового статусу капітана морського судна слід віднести: засади та умови набуття статусу капітана морського судна; адміністративні обов'язки капітана; адміністративні права капітана; адміністративну відповідальність капітана; гарантії адміністративного захисту капітана морського судна в Україні.

Капітан морського судна є службовою (посадовою) особою, яка, з одного боку, наймається судновласником (здійснює його розпорядження), а з іншого – представляє інтереси держави прапора судна та має дотримуватися законодавства країни, громадянином якої він є. Капітан морського судна має постійний адміністративно-правовий зв'язок: а) з екіпажем судна та капітанами інших судів – з питань уникнення зіткнень і надання/отримання допомоги; б) з державою прапора судна; в) з державою, громадянином якої він є; г) із міжнародною морською організацією (далі – ІМО); г) із державою, у порт якої заходить судно. Капітан морського судна має надзвичайні повноваження, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана морського судна як широко уповноваженої особи від незаконних і протиправних дій суб'єктів права.

Виявлено й узагальнено, що умови набуття статусу капітана морського судна визначаються національним законодавством на основі Міжнародної конвенції про підготовку й дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (далі – Конвенція ПДНВ), і Кодексу з підготовки й дипломування моряків та несення вахти (далі – Кодекс ПДНВ).

Визначено, що порядок набуття правосуб'єктності капітана морського судна здійснюється за такими етапами: 1) адміністративно-підготовчий (створення нормативно-правової бази Міністерством інфраструктури України; створення Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків державних кваліфікаційних комісій); 2) кваліфікаційний (основний етап, на якому моряки проходять відповідну навчальну й практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі, та безпосередньо державними

кваліфікаційними комісіями, а також реалізується процедура дипломування моряків (зокрема капітана морського судна); 3) додатковий (на цьому етапі може здійснюватися перепідготовка та підвищення кваліфікації моряків (зокрема капітана морського судна), а також проводиться огляд морських вищих навчальних закладів).

Доведено, що гарантії адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні є невід'ємним чинником його адміністративно-правового статусу як фахівця вищого ґатунку, який забезпечує престиж Україні на міжнародній арені й робить значний внесок у забезпечення публічного інтересу для вітчизняного суспільства та фінансової стабільності країни.

Визначено, що особливостями міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є те, що міжнародні акти, які визначають адміністративно-правовий статус капітана морського судна, умовно можна поділити: на міжнародні акти, які уніфікують стандарти осіб – кандидатів на посаду капітана морського судна – та визначають основні засади процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію; міжнародні акти, що визначають зобов'язання капітана судна та його правове становище як основного суб'єкта управління судном у морі; міжнародні акти, які визначають відповідальність капітана морського судна; міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України та морські звичаї, які в деяких випадках визначають внутрішньо-адміністративні засади діяльності капітана морського судна.

Виявлено й узагальнено, що адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна складається з Конституції України, спеціалізованого кодифікованого акта (Кодексу торговельного мореплавства України), кодифікованого акта з притягнення до адміністративної відповідальності (КУпАП), кодифікованих і спеціалізованих законів у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів

державного нагляду, підзаконних актів, ухвалених уповноваженими суб'єктами публічної адміністрації для практичної реалізації адміністрування діяльності капітана морського судна, і норм держави прапора судна та права держави порту, в якому перебуває судно.

Зроблено висновок, що з погляду адміністративно-правового статусу капітана морського судна – громадянина України – норми права держави прапора судна, держави порту, в якому перебуває судно, є чинниками, що зумовлюють виникнення реального юридичного зв'язку між цим капітаном, державою-прапором та державою Україною щодо взаємодії його з уповноваженими органами адміністративного державного контролю іноземних держав та органів вітчизняного адміністративного нагляду за морською галуззю.

Доведено, що адміністративні обов'язки капітана морського судна – це встановлені нормами національного та міжнародного морського права правила об'єктивно потрібної поведінки капітана морського судна, що обмежуються в діях капітана щодо належного управління морським судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні), охорони та безпеки людського життя, збереження та відновлення належного морського середовища, взаємодії з іншими суб'єктами морського права та вчинення інших адміністративних дій, за невиконання або за неналежне виконання яких до капітана морського судна передбачено застосування заходів адміністративного примусу. Адміністративні права капітана морського судна – це передбачена нормами національного та міжнародного морського права міра можливої поведінки капітана морського судна як основного суб'єкта управління судном, яка складається з права на можливість учинення власних дій щодо управління судна та права на задоволення особистих потреб як службової особи (оплата праці, підвищення кваліфікації, матеріальне, соціальне забезпечення тощо), права вимоги до інших осіб (членів екіпажу, пасажирів, судновласника, інших морських суден, органів державної влади, органів влади інших держав) щодо вчинення

певних дій, пов'язаних із морським перевезенням, прав, що пов'язані з адміністративним захистом прав, свобод і законних інтересів, інтересів судновласника та екіпажу судна.

Зроблено висновок, що адміністративна відповідальності у сфері управління морським судном – це застосування до особи на підставі та в межах адміністративно-правових норм адміністративних стягнень у разі вчинення цією особою адміністративного правопорушення щодо посягання на порядок управління морським судном, порушення правил перевезень морським судном і вчинення інших протиправних та винних діянь, які мають суспільно негативні наслідки щодо управління морським судном.

З'ясовано, що адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні є сукупністю адміністративно-правових повноважень і гарантій діяльності капітана морського судна, що реалізуються як капітаном морського судна, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів (як загальних, так і спеціальних) у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження й відновлення морського середовища та забезпечення безпеки морського судна.

Сформовано сутнісне розуміння адміністративно-правового захисту капітана морського судна як громадянина України, який здійснює управління судном під прапором іноземної держави, як сукупності гарантій забезпечення його професійної діяльності та соціального захисту обома державами, при цьому національна публічна адміністрація держави прапора має насамперед забезпечити професійні права капітана, а вітчизна публічна адміністрація – соціальні права, зокрема за кошти країни прапора на основі міжнародних угод.

Здійснено компаративістичну характеристику зарубіжного досвіду морських держав щодо регулювання адміністративно-правового статусу

капітана морського судна, яка доводить, що набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна у всіх державах має відповідати вимогам Міжнародної конвенції STCW, а повноваження та відповідальність капітана судна відображені в кодифікованих актах та відрізняються в різних країнах; зокрема в Польщі капітан морського судна має публічно-правові функції щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави-прапора; в Італії статус капітана судна не регламентується єдиним систематизованим актом, а обмежено визначається управлінський статус у Навігаційному кодексі; у Франції загальний правовий статус капітана судна визначається загалом Транспортним кодексом, але розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури дозволяє ефективно вдосконалювати транспортну інфраструктуру через цілісну взаємодію органів влади із судновласниками; ефективно спеціалізоване законодавство у сфері регулювання діяльності капітана морського судна мають Нідерланди, де закріплено загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником; правовий статус (права, обов'язки та адміністративну відповідальність) капітана морського судна Грузії детально визначено в законодавстві, при цьому статус капітана судна може отримати особа незалежно від громадянства; у Німеччині капітан морського судна є особою, уповноваженою на здійснення управлінських і комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажу судна та інших суб'єктів морських перевезень.

Удосконалено адміністративно-правовий статус капітана морського судна в Україні щодо підвищення ефективності й забезпечення більш високої безпеки морського судноплавства, внесено зміни й доповнення до законодавства щодо невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту, формування та ухвалення Міністерством інфраструктури України сукупно

з іншими суб'єктами підзаконної правотворчості в сфері регулювання діяльності капітана судна низки підзаконних актів (Статуту служби на морських суднах, Положення про капітана морського судна, Інструкції про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, Інструкції про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають) із метою нормативного закріплення правового статусу, адміністративно-правового та соціального захисту капітана морського судна.

Ключові слова: адміністративні обов'язки і права, адміністративно-правовий статус, безпека мореплавства, екіпаж, забезпечення, капітан, морське судно, права людини, соціальний захист.

SUMMARY

Kishlian V. Administrative and legal status of the sea captain. – *Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.*

Thesis on the degree of Candidate of Juridical Science (PhD), specialty 12.00.07 «Administrative Law and Process; Finance Law; Information Law». – Research Institute of Public Law, Research Institute of Public Law, Kyiv, 2020.

Scientific provisions concerning the administrative and legal status of the sea captain are developed in the dissertation on the basis of the theory of administrative and maritime law, scientific views and provisions of the current international and national legislation.

It is identified that the legal status of the official (sea captain) is determined by the norms of administrative law (national and international), according to which the captain is endowed with administrative powers and has authority over the management of the vessel, organization of navigation, imposition of liability and resolution of other internal affairs.

It is proved that the sea captain has extraordinary powers, therefore the legislation guarantees administrative protection from illegal or illegitimate actions of legal entities. The elements of the administrative and legal status should include: principles and conditions for acquiring the status; administrative duties and rights of the sea captain; administrative responsibility of the sea captain; guarantees of administrative protection of the captain in Ukraine.

On the one hand, the sea captain is an official hired by the shipowner and, on the other hand, a person who represents the interests of the flag State of the vessel and must comply with the national law. The sea captain has permanent legal and administrative links with: a) the ship's crew and captains of other vessels – on the issues of collision avoidance and provision / acceptance of assistance; b) the flag State of the vessel; c) the native country; d) the International Maritime Organization (IMO); d) the port State which the ship enters.

It is determined that guarantees of administrative and legal protection of the sea captain in Ukraine are an integral factor of his administrative and legal status as a top specialist, who represents Ukraine in the international arena and makes a significant contribution to the public interest aimed at domestic society and stability of Ukraine.

The peculiarities of international legal legislation regulating captain's activities defined in the thesis include that international instruments which define the administrative and legal status of the sea captain can be divided into: international acts that unify the standards of candidates for the position of captain and determine the basic principles of the procedure for obtaining a certificate of qualification; international acts defining captain's obligations and his legal status as the main actor of vessel operation; international acts that specify the responsibility of the sea captain; international maritime agreements and maritime customs, which in some cases determine the internal administrative foundations of captain's activity.

It is concluded that the rule of law of the flag State of the vessel and the port State which the ship enters are the key factors that determine the real legal relationship between the captain, the flag State of the vessel and Ukraine on interaction with authorized bodies of administrative control of foreign states and bodies of domestic administrative surveillance of marine industry.

It is proved that administrative duties of the captain are the rules of conduct established by the norms of national and international maritime law, limited in the actions regarding proper control of the vessel and safety of human life (management of the ship and crew, maintenance of order on the sea vessel), preservation and restoration of the marine environment and the performance of other administrative actions, for non-compliance or improper fulfilment of which, coercive measures may be used.

The administrative rights of the ship master are the rules of conduct provided by the norms of national and international maritime law, including the right to perform acts concerning management of the ship and crew (remuneration, advanced training, material and social security, etc.); the right to claim against other individuals (crew members, passengers, shipowners, public authorities) in response to the conduct

of certain actions related to maritime transportation; the right to protection of freedom and legal interests of the shipowner and crew.

It is concluded that administrative liability in the field of ship management presupposes imposition of administrative penalties, on the basis of and in accordance with the administrative law, for violating the rules of maritime transportation and the commission of other wrongful acts that lead to socially negative consequences for ship management.

It is noted that the administrative and legal protection of the ship master in Ukraine includes a set of administrative and legal powers, as well as guarantees for the exercise of captain's duties. The following administrative and legal protection is implemented by the captain of a seagoing vessel and by special public administration entities (public authorities, international entities) through the use of appropriate administrative and legal methods (both general and special) in the field of maritime transport regulation aimed at ship management, the conduct of sea voyages, preservation and restoration of the marine environment.

The essential understanding of administrative and legal protection of Ukrainian ship master who carries out vessel management under the flag of foreign States is formed. The administrative and legal protection is a set of guarantees for the professional activities of the captain and social protection by both states. In this case, the national public administration of the flag state must first and foremost ensure the professional rights of the captain, while the domestic public administration must ensure social rights, including at the expense of the flag state on the basis of international agreements.

Comparative characteristic of foreign experience of maritime states in regulating the administrative and legal status of the ship captain proves that the acquisition of a legal personality in all states must meet the requirements of the International Convention STCW with the powers and responsibilities of the ship master being reflected in the codified acts. In particular in Poland the captain of a seagoing vessel is endowed with public law responsibilities to provide administrative services, perform some functions of law enforcement agencies (police) and

representative functions of the flag state. In Italy, the status of the ship's captain is not regulated by a single systematized act, thus it is defined in the Navigation Code. In France, the legal status of the ship master is generally determined by the Transport Code, but the expanded institutional system of maritime infrastructure allows for the effective improvement of transport infrastructure through the interaction of authorities with shipowners. The Netherlands has effective specialized legislation in the field of regulating the activities of the ship captain, which establishes the general powers of the ship master and his relationship with the shipowner. The legal status (rights, duties and administrative responsibilities) of the captain of a Georgian seagoing vessel is defined in detail in the legislation, and the status of the master of the vessel can be obtained by a person, regardless of citizenship. In Germany, the master of a seagoing vessel is authorized to carry out administrative and commercial actions in respect of the shipowner, the ship's crew and other seafarers.

The administrative and legal status of the captain of a seagoing vessel in Ukraine has been improved in order to increase the efficiency and ensure higher safety of maritime navigation, make changes and additions to the legislation on non-compliance, dereliction of duty and violation of legal requirements of sea and river transport officials; formation and adoption of a set of by-laws by the Ministry of Infrastructure of Ukraine, together with other actors of law-making in the field of regulating the captain's activities (Regulations on the ship captain, Instructions on the acquisition, possession and use of firearms by the ship master, Instructions on measures to isolate a person who is on board and commits acts that do not contain a criminal offense, but endanger the safety of people and property in order to consolidate the legal status of regulatory, administrative, legal and social protection of the ship captain.

Keywords: administrative responsibilities and rights, administrative and legal status, maritime safety, crew, security, captain, seagoing vessel, human rights, social protection.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Кішлян В. Л. Адміністративні права капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2015. Вип. 34. Ч. 2. Т. 3. С. 113–117.
2. Кішлян В. Л. Адміністративні обов'язки капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. Вип. 40. Т. 3. С. 67–70.
3. Кишлян В. Л. Понятие и содержание административно-правового статуса капитана каждого морского судна. *Право и политика*. 2018. № 1. С. 21–26 (Кыргызская Республика).
4. Кішлян В. Л. Адміністративна відповідальність капітана морського судна. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 1. Т. 4. С. 141–145.
5. Кишлян В. Л. Особенности международно-правового законодательства по регулированию деятельности капитана морского судна. *Право и Закон*. 2018. № 4. С. 29–33 (Кыргызская Республика).
6. Кішлян В. Л. Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. Вип. 50. Т. 4. С. 140–144.
7. Кішлян В. Л. Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Вип. 4. Т. 2. С. 68–71.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Кішлян В. Л. Новітні адміністративні обов'язки капітана морського судна. *Актуальні проблеми вдосконалення законодавства та правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 28–29 жовт. 2016 р.)*. Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2016. С. 66–68.

9. Кішлян В. Л. Зміст сучасних адміністративних прав капітана морського судна. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 16–17 черв. 2017 р.).* Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2017. С. 91–92.

10. Кішлян В. Л. Сутність адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні. *Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 9–10 берез. 2018 р.).* Київ: Центр правових наукових досліджень, 2018. С. 77–80.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	16
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА.....	25
1.1. Поняття та зміст адміністративно-правового статусу капітана морського судна.....	25
1.2. Міжнародно-правове законодавство щодо регулювання діяльності капітана морського судна.....	50
1.3. Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна в Україні.....	69
Висновки до розділу 1.....	84
РОЗДІЛ 2. ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА В УКРАЇНІ.....	89
2.1. Адміністративні обов'язки капітана морського судна.....	89
2.2. Адміністративні права капітана морського судна.....	112
2.3. Адміністративна відповідальність у сфері діяльності капітана морського судна.....	128
2.4. Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні.....	148
Висновки до розділу 2.....	164
РОЗДІЛ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА.....	172
3.1. Ефективний досвід морських держав щодо регулювання адміністративно-правового статусу капітана морського судна.....	172
3.2. Удосконалення адміністративно-правового статусу капітана морського судна в Україні.....	187
Висновки до розділу 3.....	203
ВИСНОВКИ.....	209
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	214
ДОДАТКИ.....	236

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Україна є морською державою. У відносно недалекому минулому наша держава була ще й державою з потужним і надійним флотом. На жаль, в умовах сьогодення більшість українських морських компаній стали банкрутами і припинили своє існування. Разом із ними було знищено або розпродано за безцінь більшість цивільних морських суден.

Утім в Україні існує розвинута морська освіта, і сьогодні ми посідаємо п'яте місце у світі за кількістю моряків, які працюють на торгових судах різних держав. Серед громадян України – понад сто десять тисяч сертифікованих моряків, із них майже сімдесят тисяч виходять у море на судах як під прапором України, так і під прапорами інших держав. Професіоналізм і працездатність українських моряків визнана й оцінена всім морським товариством. Понад вісім тисяч українських моряків офіцерського складу є елітою світового флоту, займаючи вищі адміністративні посади на морських судах. Це громадяни України, які працюють на посадах штурманів, старших механіків, старших помічників капітана та перебувають на адміністративній посаді капітана.

Керівництво морських компаній надає їм компетенцію надійно й у встановлені строки доставляти вантажі, а найголовніше – зберігати життя, здоров'я, безпеку та всі види забезпечення екіпажу судна. Згідно з нормами міжнародного морського та країн-прапорів законодавства капітан судна виконує свої обов'язки за принципом єдиноначальності. Він є вищим адміністративним керівником і керівником органу дізнання на судні. Має безпрецедентні адміністративні права та несе за їх неналежне виконання (зловживаннями ними) дисциплінарну, адміністративну та кримінальну відповідальність.

Незважаючи на те, що в міжнародному морському праві правовий статус капітана морського судна визначено загалом достатньо, на рівні вітчизняного законодавства ситуація є більш складною. В Україні практично відсутнє соціальне забезпечення моряків загалом і капітанів суден, зокрема. Капітан

судна, який має найвищий статус та повагу на судні, стає не просто звичайним громадянином, коли прибуває на територію України, – він стає безправною особою: не має права на пенсію, піддається адміністративній дискримінації та загалом відчуває соціальний дискомфорт. Перебуваючи ж на судні, він не має можливості реалізувати своє активне право щодо формування представницьких органів влади. У разі захоплення суден з українськими моряками піратами, арешту суден разом з екіпажем наші моряки не часто отримують допомогу від вітчизняних суб'єктів публічної адміністрації. Також потребує вдосконалення система морської освіти в Україні.

Як показують результати власного соціологічного опитування моряків – громадян України та членів їх сімей, 97 % із них не задоволені правовим механізмом реалізації своїх прав як громадян України, 77 % вказали ще й на те, що адміністративно-правовий статус капітана судна в Україні є неналежним. І це при тому, що вони разом пересилають в Україну понад 3 мільярди доларів щорічно.

Зв'язок теми дисертації із сучасними дослідженнями. Відомо, що засновником сучасного морського права України є професор Є. Додін, який сформував засади в аналізованій нами сфері¹. У свою чергу Н. Орлова визначила, що особливістю правового статусу капітана судна є комплексна зумовленість різних галузей права²; І. Підпала прописала загальні вимоги до моряка, який, на її погляд, має бути фахівцем своєї професійної діяльності, мати відповідну освіту, певну кваліфікацію та добре здоров'я³; Ю. Єфіменко розкрив деякі аспекти генези статусу капітана морського судна⁴; В. Байрак присвятив свої наукові праці адміністративно-правовому регулюванню організації діяльності капітана на водному транспорті⁵.

¹ Додін Є., Кузнецов С., Аверочкіна Т., Нікіша Д. Морське право. Одеса: Фенікс. 2012, 506 с.

² Орлова Н. До питання про правовий статус капітана судна. Юрист України. 2014. № 4. С. 94-102.

³ Підпала І. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2015. 202 с.

⁴ Єфіменко Ю. Проблема визначення статусу капітана морського судна (історичний аналіз). Юридичний науковий електронний журнал. 2017. № 2. С. 155-157.

⁵ Байрак В. Адміністративно-правове регулювання організації діяльності капітана на водному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. Одеса, 2019. 237 с.

Крім того, окремі питання адміністративно-правового статусу капітана морського судна аналізували у своїх працях вітчизняні вчені-юристи Т. Аверочкіна, К. Білляр, О. Брильов, Ю. Гаруст, В. Галуцько, Є. Гетьман, М. Горбач, Т. Губанова, В. Гуцуляк, Л. Давиденко, О. Джафарова, С. Діденко, А. Долгополов, О. Дрозд, Ю. Єфіменко, О. Єщук, В. Заросило, А. Іванищук, О. Касенко, К. Кириченко, С. Ківалов, В. Ковальська, Е. Крістева, С. Кузнєцов, О. Кукшинова, М. Лошицький, А. Манжула, А. Миронюк, Л. Миськів, К. Михайличенко, І. Орловська, С. Петков, Г. Півторак, Ю. Семаніва, О. Собкевич, Є. Соболев, К. Чижмарь, Р. Шаповал, К. Шкарупа та ін. Проте ці та інші вчені проблематику адміністративно-правового статусу капітана морського судна безпосередньо не аналізували, а присвячували свої наукові пошуки більш загальним, спеціальним або суміжним проблемам.

Отже, незадоволеність значної частини громадян адміністративно-правовим статусом капітана морського судна, наявність у цій сфері законодавчих прогалин і невідповідностей, неналежний соціальний захист моряків як громадян України, відсутність спеціалізованих монографічних досліджень з цієї тематики і обґрунтовують актуальність теми дисертації.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами. Тема дисертаційного дослідження узгоджується з положеннями Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, ратифікованої Законом України від 16 вересня 2014 р., Стратегії сталого розвитку «Україна-2020», затвердженої Указом Президента України від 12 січня 2015 р. № 5, Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548, Концепції Загальнодержавної цільової економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 р., схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 р. № 671. Дисертацію виконано відповідно до плану науково-дослідної роботи Науково-дослідного інституту публічного права «Правове забезпечення прав, свобод та законних інтересів суб'єктів публічно-правових відносин» (номер державної реєстрації 0115U005495).

Мета і завдання дослідження. *Мета* роботи полягає в тому, щоб на основі комплексного аналізу теоретико-методологічних засад, вітчизняних і міжнародних нормативно-правових актів, правових звичаїв та інших джерел права розв'язати наукове завдання щодо адміністративно-правового статусу капітана морського судна.

Відповідно до поставленої мети в роботі заплановано вирішити такі *завдання*:

- з'ясувати правову природу та описати межі адміністративно-правового статусу капітана морського судна;
- здійснити аналіз і узагальнення міжнародних норм права щодо регулювання діяльності капітана морського судна;
- розкрити адміністративно-правове законодавство щодо регулювання діяльності капітана морського судна в Україні;
- з'ясувати межі адміністративних обов'язків капітана морського судна;
- визначити адміністративні права капітана морського судна;
- розкрити адміністративну відповідальність у сфері управління морським судном;
- визначити чинники адміністративно-правового захисту капітана морського судна;
- виявити й узагальнити досвід морських іноземних держав щодо формування правового статусу капітана морського судна;
- удосконалити адміністративно-правовий статус капітана морського судна в Україні.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері визначення, формування та реалізації адміністративно-правового статусу капітана морського судна.

Предмет дослідження – адміністративно-правовий статус капітана морського судна.

Методи дослідження. У роботі було використано комплекс методів наукового пізнання. *Діалектичний* філософський спосіб пізнання суспільного

життя дав можливість сформулювати наукову новизну вперше, а саме сутність гарантій адміністративно-правового захисту капітана морського судна (підрозділ 1.1), юридично-правовий зв'язок між капітаном, державою-прапором судна та державою Україною (підрозділ 1.2), сформулювати сутнісне розуміння адміністративно-правового захисту капітана морського судна – громадянина України, який здійснює управління судном під прапором іноземної держави (підрозділ 1.3). *Метафізичний* філософський метод дав можливість з'ясувати межі адміністративних обов'язків капітана морського судна (підрозділ 2.1), визначити адміністративні права капітана морського судна (підрозділ 2.2), розкрити адміністративну відповідальність капітана у сфері управління морським судном (2.3).

Загальнонаукові *дедуктивний* та *індуктивні* методи використовувалися практично в усіх підрозділах дисертації для формування наукової істини від загального до одиничного й навпаки. Спеціальний *логіко-семантичний* спосіб наукового пізнання дав можливість у логічній послідовності проаналізувати думки на аналізовану проблематику вчених-правників (розділи 1–3).

Формально-догматичний метод наукового пізнання як спеціальний юридичний прийом аналізу вітчизняного, національного законодавства та їх пам'яток широко використовувався в більшості підрозділів (розділи 1–3, підрозділ 3.1). Метод *порівняльного законодавства* дав можливість здійснити компаративістичну характеристику аналізованої проблематики (підрозділ 3.1), застосувати способи *правового прогнозування* і *правотворчості* та розробити зміни й доповнення до чинного законодавства (підрозділ 3.2). *Соціологічні* прийоми допомогли здійснити соціологічне опитування й узагальнити його результати (додаток Б).

Нормативним підґрунтям дослідження є Конституція України, Конвенція ООН з морського права 1982 р., Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р., Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 р., Водний кодекс України, Митний кодекс України, Кодекс

адміністративного судочинства України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, інші кодифіковані акти, закони України «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про державний кордон України», інші законодавчі акти, постанови Кабінету Міністрів України у сфері регулювання морського транспорту, накази Міністерства інфраструктури України та Державної служби морського та річкового транспорту України.

Емпіричну базу дисертації становлять узагальнені дані та матеріали Міністерства інфраструктури України, Державної служби морського та річкового транспорту України, Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків, Державної кваліфікаційної комісії щодо дипломування капітанів морських суден, Міністерства освіти і науки України, Адміністрації морських портів України.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що дисертація є першим комплексним дослідженням адміністративно-правового статусу капітана морського судна. За результатами проведеного аналізу сформовано наукові положення і висновки, сформовані особисто здобувачем. Основними з них є такі:

у перше:

– доведено, що гарантії адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні є невід’ємним чинником його адміністративно-правового статусу як фахівця вищого ґатунку, який забезпечує престиж України на міжнародній арені й робить значний внесок у забезпечення публічного інтересу для вітчизняного суспільства та фінансової стабільності держави;

– зроблено висновок, що стосовно адміністративно-правового статусу капітана морського судна – громадянина України – норми права держави прапора судна, держави порту, в якому перебуває судно, є чинниками, що зумовлюють виникнення реального юридичного зв’язку між цим капітаном, державою-прапором та державою Україною щодо взаємодії його з уповноваженими органами адміністративного державного контролю іноземних

держав та органів вітчизняного адміністративного нагляду за морською галуззю;

– сформовано сутнісне розуміння адміністративно-правового захисту капітана морського судна – громадянина України, який здійснює управління судном під прапором іноземної держави, як сукупності гарантій забезпечення його професійної діяльності та соціального захисту обома державами, при цьому національна публічна адміністрація держави прапора має передусім забезпечити професійні права капітана, а вітчизняна публічна адміністрація – соціальні права, зокрема за кошти держави прапора на основі міжнародних угод;

удосконалено:

– наукові положення щодо адміністративних обов’язків капітана морського судна як визначених першим типом правового регулювання сукупності меж його адміністративної діяльності, установлених нормами міжнародного морського та вітчизняного адміністративного права стосовно управління судном, забезпечення безпеки екіпажу, недоторканності вантажу та здійснення інших адміністративних дій;

– наукове розуміння адміністративної відповідальності у сфері управління морським судном, яка має подвійну юридичну природу та здійснюється в тісній взаємодії національних норм права та норм міжнародного морського права, як накладення капітаном на членів екіпажу в суворій відповідності визначених нормами права процедур, адміністративних санкцій та адміністративної відповідальності, до якої може бути притягнутий капітан морського судна за порушення ним норм адміністративного та міжнародного морського права національними спеціальними суб’єктами контролю публічної адміністрації;

– наукові положення стосовно напрямків і конкретних пропозицій щодо вдосконалення адміністративно-правового статусу капітана морського судна в Україні, зокрема щодо збалансування компетенції адміністрації морських портів та капітанів морських суден, утвердження дієвих правил щодо ізоляції

особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що є юридичним проступком або загрожують безпеці судна, людей і майна; уточнення категорійного розуміння поняття «капітан судна» та деталізації його адміністративних обов'язків і прав, гармонізації норм держави прапора судна і держави, громадянином якої є капітан судна;

отримали подальшого розвитку:

– наукові положення щодо міжнародно-правового законодавства, яке регулює діяльність капітана морського судна, а саме міжнародні акти, які уніфікують стандарти добору претендентів на посаду капітана, акти, що визначають обов'язки і правове становище капітана на судні, акти, що визначають його юридичну відповідальність, міжнародні морські договори та морські звичаї, які визначають внутрішні адміністративні засади діяльності капітана на морському судні;

– наукові положення щодо адміністративних прав капітана морського судна як зумовлених нормами міжнародного та національного законодавства, а також морським звичаєм підстави та його юридична здатність виконувати покладені на нього адміністративні обов'язки стосовно управління судном, забезпечення публічного інтересу з наданням йому адміністративної компетенції щодо вчинення певних владних дій, зокрема застосування адміністративного примусу, з метою забезпечення безпеки екіпажу та мореплавства, належного і вчасного доставляння вантажу;

– наукові положення щодо компаративістичної характеристики правового статусу капітана морського судна як підстави виникнення правосуб'єктності капітана судна, адміністративних обов'язків і прав на судні, що регулюються нормами міжнародного морського законодавства, та особливості юридичної відповідальності капітана судна, що залежать від громадянства капітана та держави прапора судна.

Практичне значення отриманих результатів полягає в тому, що сформульовані та аргументовані в дисертації теоретичні положення, висновки і пропозиції впроваджено та надалі може бути використано в:

– *науково-дослідній сфері* – для подальшого вдосконалення теоретичних положень адміністративно-правового статусу капітана морського судна (акт упровадження Громадської організації «Академія адміністративно-правових наук»);

– *правозастосовній діяльності* – використання одержаних результатів підвищило ефективність планування кар’єри офіцерів моряків (акт упровадження ТзОВ «SCIENCE AND SPACE»;

– *освітньому процесі* – матеріали дисертації використано під час підготовки навчальних матеріалів з дисциплін «Актуальні питання адміністративного права» та «Актуальні питання морського права», під час підготовки відповідних навчальних посібників, конспектів лекцій (акт упровадження Науково-дослідного інституту морського і космічного права).

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати дисертаційного дослідження оприлюднено та обговорено на трьох міжнародних науково-практичних конференціях: «Актуальні проблеми вдосконалення законодавства та правозастосування» (м. Запоріжжя, 28–29 жовтня 2016 р.), «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Львів, 16–17 червня 2017 р.), «Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи» (м. Київ, 9–10 березня 2018 р.).

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, що містять дев’ять підрозділів, висновків, списку використаних джерел і додатків. Загальний обсяг дисертації становить 247 сторінок. Робота містить список використаних джерел із 202 найменувань на 22 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА

1.1 Поняття та зміст адміністративно-правового статусу капітана морського судна

Міжнародний характер мореплавання формувався поступово, у процесі розвитку торгівлі та міжнародного поділу праці. Співробітництво держав та їх економічна взаємозалежність потребували створення гігантського міжнародного механізму – світового торгового флоту з усією його портовою, навігаційною, гідрографічною, космічною, береговою транспортною, суднобудівною, судноремонтною, експлуатаційною, науково-дослідною та іншою інфраструктурою, в якій беруть участь сотні мільйонів людей. Природно, що в результаті еволюції цього міжнародного механізму, який діє багато сотень років, не могли не сформуватися численні міжнародні правові стандарти забезпечення безпеки людей, суден і навколишнього середовища. На формування міжнародних стандартів поведінки капітана й екіпажу судна, які часто виникали спочатку у формі національних і міжнародних звичаїв, істотний вплив зробила сама сфера їх застосування – Світовий океан [53, с. 117-122; 173].

Будь-які проблеми, що виникали в процесі мореплавання, капітан судна мав вирішувати виключно самостійно, беручи на себе всю повноту відповідальності за наслідки своїх рішень. Через відсутність зв'язку капітан не міг розраховувати на допомогу з боку інших суден, якщо лише вони випадково не опинялися в його районі, або берегових служб і влади. Він не мав можливості порадитися з ким-небудь, крім членів екіпажу, у разі виникнення епідемії на судні, вчинення злочину, бунту, паніки серед пасажирів або екіпажу; за потреби залишити судно або боротися за його живучість; при ухваленні рішення потопити судно в разі загрози захоплення

його ворогами або піратами чи дозволити їм захопити його в обмін на прихильність і можливе збереження життів людей; рятувати чуже судно й людей або не робити цього, якщо є загроза для свого судна; викинути вантаж за борт або іншим чином уникнути небезпеки: посадити судно на мілину за наявності течії або відкачувати воду; продати частину вантажу або судового постачання і на виручені гроші купити продовольство, паливо, технічне мастило, воду або іншим чином забезпечити судно (наприклад, заклавши його) і т. ін. Багато десятків абсолютно реальних проблем постійно виникали перед капітанами суден, які діяли від імені судна, вантажу та плавання, і призвели до того, що спочатку звичаї, а потім і законодавство багатьох країн та міжнародного морського права наділили капітанів суден низкою виключних повноважень, яких немає в інших осіб [53, с. 117-122; 173].

Таким чином, особливості адміністративно-правового статусу капітана морського судна вимагають негайного та ґрунтовного розгляду, оскільки важливість торгово-морських відносин у сучасних економічних відносинах невинно зростає.

Питанням адміністративно-правового статусу капітана морського судна займалися такі вчені, як А. Асєєв, В. Байрак, Л. Давиденко, Ю. Єфіменко, О. Каєнко, Е. Крістева, Н. Орлова, І. Підпала та інші. Однак, ураховуючи розвиток міжнародних торгово-морських відносин, питання статусу сучасного капітана морського судна є безумовно актуальним і своєчасним.

На початку дослідження потрібно проаналізувати наукову категорію «статус». Згідно з тлумачним словником української мови поняття «статус» – це певний стан чого-небудь [181, с. 321]. Правовий статус людини, як вказує теорія держави та права, – це юридично закріплене становище людини в суспільстві, відповідно до якого фізична особа як суб'єкт права вступає у правовідносини, координує свою діяльність і поведінку в суспільстві [172, с. 78].

В. Корельський розкриває правовий статус як багатоаспектну категорію, що, по-перше, має загальний, універсальний характер, включає

статуси різних суб'єктів правовідносин – держави, суспільства, особи тощо; по-друге, відбиває індивідуальні особливості суб'єктів і реальне положення їх у системі різноманітних суспільних відносин; по-третє, не може бути реалізований без обов'язків, що кореспондуються правом, без юридичної відповідальності, у необхідних випадках – без правових гарантій; по-четверте, категорія «правовий статус» визначає права та обов'язки суб'єктів у системному вигляді, що дає змогу здійснити порівняльний аналіз статусів різних суб'єктів для відкриття нових шляхів її вдосконалення [86, с. 147]. Р. Ромашов указує, що «правовий статус – сукупність прав та обов'язків, які персоніфікують особу як учасника юридично значущих відносин»; «правове становище – сукупність чинників, що визначають місце особи в правотворчому і правореалізаційному процесі; як складові елементи включає правовий статус, а також зв'язки і взаємодію особи, що характеризують його розташування в механізмі правового регулювання» [168, с. 3].

Отже, правовий статус – це основоположна наукова категорія теорії держави та права, яка визначає правове становище суб'єкта права в площині певних правових відносин.

Наступною правовою категорією, що потребує аналізу, є поняття «адміністративно-правовий статус». Відповідно Я. Окар-Балаж переконує, що адміністративно-правовий статус як спеціальний правовий статус характеризує особу через її права, обов'язки та відповідальність як суб'єкта адміністративного права і забезпечує участь у суспільних відносинах, які виникають у зв'язку із забезпеченням суб'єктами публічної влади прав і свобод фізичних осіб, при взаємодії органів публічної влади з інституціями громадянського суспільства, а також опосередковано у відносинах, які пов'язані у сфері публічного адміністрування об'єктів державної та комунальної власності, а інколи – у відносинах, які наявні у внутрішньо-організаційній діяльності органів публічної влади [116, с. 85].

У свою чергу М. Горбач вказує, що адміністративно-правовий статус суб'єктів адміністративного права як правова категорія – це система

однорідних адміністративно-правових норм, які засвідчують факт формально-юридичного існування суб'єкта адміністративного права, а також здійснюють визначення їх правового становища у взаємодії з іншими суб'єктами права, державою та суспільством загалом. Крім того, за змістом адміністративно-правовий статус суб'єктів права – це взаємопов'язаний комплекс юридично закріплених адміністративних завдань (функцій), адміністративних прав та обов'язків, установлених на основі адміністративно-правових норм позитивного (які реалізуються владними суб'єктами адміністративного права) і негативного характеру (які накладаються на суб'єктів адміністративного права), що мають загальний, універсальний характер для всіх однорідних учасників адміністративно-правових відносин [26, с. 2, 175].

Отже, адміністративно-правовий статус – це сукупність правових елементів, які встановлені адміністративно-правовими нормами та визначають правове становище суб'єкта права в адміністративно-правових відносинах для відображення взаємозв'язку цього суб'єкта права з державою та суспільством.

Щодо безпосередньо статусу капітана морського судна, то згідно зі ст. 58 Кодексу торговельного мореплавства України на капітана судна покладається управління судном, зокрема судноводіння, ужиття всіх заходів, потрібних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому. Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника. Під час аварійних морських подій із судном, а також у разі зіпсуття, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути

пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна має вжити всіх потрібних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, установленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації [68].

І. Підпала вказує, що капітан торговельного судна чи капітан морського порту є владними представниками адміністративного інституту у своїй службі, які мають у своєму підпорядкуванні екіпаж, за який несуть персональну відповідальність. Тому капітан судна займає особливе місце серед членів екіпажу: на сьогодні капітан – це не лише професійний судноводій, а й умілий адміністратор і менеджер, що добре орієнтується в правових питаннях. Коло його повноважень надзвичайно широке – від управління судном, забезпечення безпеки мореплавства до здійснення нотаріальних функцій. З одного боку, він є службовцем судновласника, повністю підпорядковуючись йому, а з іншого – за певних обставин діє від імені держави прапора судна, здійснюючи функції, які властиві лише її органам. Рівень вимог до кваліфікації капітана не лише залишається достатньо високим, але й продовжує зростати [129, с. 128].

Вивчаючи правовий статус капітана судна, С. Асєєв вказує, що «він командує судновим екіпажем, керує ним як господарським механізмом і здійснює судноводіння, а також наділений адміністративними, кримінально-процесуальними і нотаріальними повноваженнями» [3, с. 14]. Під статусом капітана морського судна Ю. Єфіменко розуміє визначену в національному законодавстві, міжнародних документах, а також договорах систему прав та обов'язків, межі відповідальності, які виникають у капітана судна під час плавання, а також гарантії захисту його прав та законних інтересів [41, с. 155-157].

Досліджуючи адміністративно-правове регулювання організації діяльності капітана у сфері водного транспорту, В. Байрак переконує, що адміністративно-організаційні функції капітана – це здійснення керівництва,

що реалізується сукупністю методів, прийомів і способів із забезпечення управління на судні або в порту, які складають механізм публічно-владного впливу капітана як суб'єкта управління на об'єкт управління й об'єктивно виявляються у формуванні організаційних відносин у сфері діяльності водного транспорту, що ґрунтуються на рішеннях капітана на підставі норм права (на законах, указах, постановах, наказах, розпорядженнях, вказівках, інструкціях), які регламентують морську діяльність у межах повноважень капітана, забезпечуючи ефективну організацію відповідно до належного вирішення визначених завдань [6, с. 15-18].

Щодо змісту статусу варто вказати, що особливий правовий статус капітана морського торговельного судна зумовлений наявністю в нього низки надзвичайних прав і обов'язків в межах багатьох спеціальних правовідносин, різноманітням і складністю проблем, які доводиться постійно вирішувати в процесі здійснення мореплавства [91, с. 16-19].

О. Гумін і Є. Пряхін до елементів адміністративного статусу відносять правосуб'єктність, права, обов'язки та юридичну відповідальність. Учені вважають, що не всі права, закріплені в законодавстві, характеризують адміністративно-правовий статус. До них належать лише ті, що передбачені нормами адміністративного права та реалізуються у взаємовідносинах з органами публічної влади, оскільки адміністративно-правові відносини існують лише там, де один із суб'єктів є суб'єктом владних повноважень. Аналогічно слід говорити і про обов'язки. Адміністративно-правовий статус характеризують лише ті, що зумовлюються виникненням взаємовідносин з органами публічної влади. Для національного законодавства залишається проблемним, що в нормативно-правових актах переважно йдеться не окремо про права та обов'язки, а про «повноваження» [28, с. 35-37].

До елементів статусу капітана Ю. Єфіменко відносить: вимоги до капітана судна; порядок набуття статусу капітана судна; повноваження капітана; гарантії захисту прав капітана; відповідальність капітана судна [41, с. 155-157].

Отже, до елементів адміністративно-правового статусу капітана морського судна слід віднести: 1) засади та умови набуття статусу капітана морського судна; 2) адміністративні обов'язки капітана морського судна; 3) адміністративні права капітана морського судна; 4) адміністративну відповідальність капітана морського судна; 5) гарантії адміністративного захисту капітана морського судна в Україні.

Л. Давиденко переконливо зауважує, що зміст правового статусу капітана морського торговельного судна є одним із найбільш важливих практичних питань у повсякденній діяльності на морі. Капітан судна займає особливе місце серед членів екіпажу. Коло його повноважень надзвичайно широке – від управління судном, забезпечення безпеки мореплавства до здійснення нотаріальних функцій, засвідчення народження дитини та укладення шлюбу. З одного боку, він є службовцем судновласника, здебільшого приватної особи, а отже повністю підпорядковується йому, а з іншого – за певних обставин діє від імені держави прапора судна, здійснюючи функції, які властиві лише її органам. Рівень вимог до кваліфікації капітана не лише залишається достатньо високим, але й продовжує зростати. Сьогодні капітан має бути не лише професійним судноводієм, умілим менеджером, але й добре орієнтуватися у правових питаннях. Особливо це стосується капітана судна під прапором іноземної держави, представником якої він стає через свою посаду [30, с. 425].

Правовий механізм реалізації адміністративних функцій капітаном щодо організації діяльності на морському торговельному транспорті загалом із часу формування українського законодавства до сьогодні недостатньо чітко відображений в актах нормативного регулювання, що створює проблемні питання в правозастосуванні. Лише з аналізу підзаконних актів, які регулюють діяльність капітанів в структурі морського торговельного транспорту, В. Байрак робить висновок, що доктринальні основи вироблення державної політики та безпосередня реалізація капітаном своїх адміністративно-організаційних функцій мають цілісну правову форму для

різних сфер і рівнів з питань забезпечення реалізації окремих аспектів у діяльності на водному транспорті [6, с. 15-18].

Н. Орлова визначила, що особливостями правового статусу капітана судна є: зумовленість 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 постає високооплачуваним найманим працівником із максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судовласника й 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 призводить до зловживання правом [118, с. 94-102].

О. Каєнко досить успішно узагальнила, що для правового становища капітана характерне поєднання нормальних і надзвичайних прав і обов'язків, заснованих на національному та міжнародному праві, на морських звичаях і правах у стані крайньої потреби, зумовлених багатьма обов'язковими вимогами і практично безумовною відповідальністю як за свої власні дії, так і дії інших членів екіпажу судна. Ураховуючи різноманіття і складність проблем, які доводиться постійно вирішувати капітану морського судна в процесі міжнародного мореплавання, наявність у нього низки надзвичайних прав і обов'язків, що надаються йому як на основі міжнародних і національних актів, так і в силу специфіки мореплавання, нарешті неможливість передбачити в нормах міжнародного та національного права всі види надзвичайних ситуацій, які можуть виникати під час рейсу і вимагати від капітана негайних дій, учена робить висновок, що на формування правового статусу капітана морського судна впливає чимало чинників, які роблять позицію капітана морського судна надзвичайно важливою та відповідальною [53, с. 117-122; 173].

Отже, особливостями адміністративно-правового статусу капітана морського судна є такі чинники:

1) статус капітана морського судна визначається нормами адміністративного права, які зосереджені в морському праві, праві держави прапора судна та національному праві держави, громадянином якої він є; правом держави порту, в якому перебуває судно, а також правовими морськими звичаями;

2) капітан морського судна наділений широким колом адміністративних повноважень, за допомогою яких здійснюється управління судном;

3) капітан морського судна є службовою (посадовою) особою, яка, з одного боку, наймається судновласником (здійснює його розпорядження), а з іншого – представляє інтереси держави прапора судна та має дотримуватися законодавства країни, громадянином якої він є;

4) він має постійний адміністративно-правовий зв'язок: а) з екіпажем судна та капітанами інших судів – з питань уникнення зіткнення та надання/отримання допомоги; б) із державою прапора судна; в) із державою, громадянином якої він є; г) із міжнародною морською організацією (ІМО); г) із державою порту, в який заходить судно;

5) капітан морського судна має надзвичайні повноваження, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана морського судна як широко уповноважену особу від незаконних і протиправних дій суб'єктів права.

Згідно з Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права кожне судно очолюється капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема в галузі судноводіння, навігації, зв'язку і суднових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією й чисельністю відповідає типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна [76].

Тобто з міжнародних зобов'язань випливає основна умова діяльності капітана судна – відповідність кваліфікації. Що включається в цю категорію, потрібно комплексно та ґрунтовно визначити.

До зайняття посад капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, які мають відповідні звання, встановлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту [68].

Чинне Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 7 серпня 2013 р. № 567 [142], яким визначено такі поняття:

– «звання осіб командного складу» – кваліфікаційна категорія, яка присвоюється особі залежно від рівня освіти, професійної компетентності, стажу роботи на суднах, підтверджується виданням диплома та надає право такій особі займати посаду або посади на морських суднах, визначені у дипломі та підтвердженні до нього. Звання осіб командного складу не належать до спеціальних [142];

– «обов'язкові напрямки підготовки для дипломування» – це напрямки підготовки, які зазначені в кваліфікаційних вимогах і мінімальних стандартах компетентності осіб командного складу, установлених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (Конвенція ПДНВ), та Кодексом з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (Кодекс ПДНВ), а також національними вимогами, яким має відповідати особа командного складу для отримання відповідного кваліфікаційного документа з метою роботи на морських суднах на посаді, зазначеній у цьому документі [142];

– «схвалена морська вища освіта» – вища освіта відповідного освітньо-кваліфікаційного рівня, здобута у схваленому морському вищому навчальному закладі за відповідною спеціальністю (напрямом), що

забезпечує досягнення особою стандартів компетентності, встановлених Кодексом з підготовки і дипломування моряків та несення вахти, з поправками, і національними вимогами для зайняття відповідних посад на морських суднах, та засвідчена дипломом про вищу освіту державного зразка [142];

– «дипломування» (certification) – процедура виконання встановлених міжнародних і національних вимог, потрібних для видання особі командного складу диплома та підтвердження до нього або іншого документа, який надає право на заняття посади на морських суднах [142];

– «диплом» (Certificate of Competency) – документ схваленого зразка, яким засвідчується присвоєння звань особам командного складу [142];

– «диплом про освіту» – документ державного зразка, який засвідчує здобуття особою вищої освіти за певним ступенем (освітньо-кваліфікаційним рівнем) та за певною спеціальністю (певним напрямом) [142];

– «документальний доказ підготовки» (Documentary Evidence) – свідоцтво, яке засвідчує проходження особою командного складу схваленої підготовки, потрібної для дипломування з метою виконання роботи або спеціальних обов'язків на морських суднах. Документальний доказ видається схваленою організацією, установою, закладом, які здійснюють підготовку моряків (схваленим навчально-тренажерним закладом) [142].

Тобто з аналізу Положення можна визначити, що умови набуття статусу капітана морського судна визначаються національним законодавством на основі Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти.

Присвоєння звань засвідчується виданням дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії [68]. Як зазначається в Положенні від 7 серпня 2013 р. № 567, присвоєння або підтвердження звання здійснюється Державною кваліфікаційною комісією (далі – ДКК), яка діє відповідно до

статті 51 Кодексу торговельного мореплавства України у порядку, визначеному Мінінфраструктури України [142; 68].

Роль Мінінфраструктури України у сфері набуття статусу капітана морського судна нормативно визначається з Положення про Міністерство інфраструктури України, що затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується й координується Кабінетом Міністрів України. Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері автомобільного, залізничного, морського та річкового транспорту, надання послуг поштового зв'язку, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного, морського та річкового транспорту, дорожнього господарства, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [145].

Мінінфраструктури України в межах своїх повноважень затверджує порядок: видання кваліфікаційних документів особам командного складу суден і суднової команди морських суден; здійснення у випадках, передбачених законом, провадження у справах про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті; підтвердження кваліфікації та дипломування осіб командного складу суден та суднової команди морських суден; присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під

Державним Прапором України; скасування розпоряджень капітана морського порту (крім розпоряджень капітана морського рибного порту); припинення дії підтверджень дипломів і позачергової перевірки компетентності осіб командного складу морських суден; організації охорони морських та річкових портів; оформлення приходу суден у морський порт, видання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (крім суден флоту рибної промисловості) [145].

Також Мінінфраструктури в межах своїх повноважень затверджує такі порядки: про навчання та перевірку рівня знань посадових осіб, які здійснюють державний нагляд за забезпеченням безпеки на наземному транспорті та судноплавства на морському й річковому транспорті; про підготовку та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення; про ведення єдиного державного реєстру документів моряків; про морських лоцманів; про інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків; про класифікацію, порядок розслідування і облік аварійних морських подій; про службу регулювання руху суден; про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю за місцеперебуванням суден і його функціонування з використанням наявної системи приймання сигналів суднових систем тривожного сповіщення; про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння; про капітана морського порту та службу капітана морського порту; про відомчу пожежну охорону об'єктів морського та річкового транспорту; про порядок огляду підприємств, установ та організацій, що проводять підготовку членів екіпажів морських, річкових та маломірних (малих) суден; про підготовку і перепідготовку морських лоцманів і лоцманів - операторів служб регулювання руху суден; про загін охорони морського порту та службу морської безпеки; про воєнізовану охорону на об'єктах морського і річкового транспорту; про декларацію з охорони суден і портових засобів; про систему подачі сигналів судновими системами тривожного оповіщення; про порядок видання посвідчення судноводія маломірних (малих) суден [145].

Таким чином, Міністерство інфраструктури України як центральний орган виконавчої влади формує національну нормативно-правову базу механізму набуття правового статусу капітана морського судна, затверджує відповідні положення та порядки, що визначають порядок та умови набуття статусу капітана морського судна.

Якщо повернутися до статусу ДКК, то за своєю юридичною природою вона є незалежним колегіальним органом, що утворюється Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків з метою визначення рівня професійної підготовленості моряків [153].

Тобто у сфері зайняття посади капітана функціонує ще один суб'єкт – Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків (далі – ІПДМ). Вона є державною організацією, заснованою на державній власності, що належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Основними завданнями ІПДМ є: аналіз міжнародного та національного досвіду у сфері підготовки, оцінки компетентності та дипломування членів екіпажів морських торговельних суден; підтвердження кваліфікації моряків у постійно діючих державних кваліфікаційних комісіях, а також підтвердження дійсності документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію, визначених законодавством; представлення та захист за дорученням Міністерства інфраструктури України в Міжнародній морській організації (International Maritime Organisation) інтересів України з питань підготовки, оцінювання компетентності та дипломування моряків [153].

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків відповідно до покладених на неї завдань: створює постійні чинні ДКК для підтвердження кваліфікації моряків; веде реєстр усіх виданих на території України документів (кваліфікації моряків у чинних державних кваліфікаційних комісіях, а також підтвердження дійсності документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію, визначених законодавством), термін чинності яких минув або був продовжений, або дія яких була призупинена, або які були анульовані чи заявлені як загублені або знищені, а також веде реєстр

виданих пільгових дозволів і підтверджує дійсність цих документів; за дорученням Міністерства інфраструктури України розглядає проекти нормативних актів, стандартів, навчальних програм та інших документів з питань підготовки, оцінювання компетентності та дипломування моряків, надає свої зауваження та пропозиції до них; готує та видає аналітичні, довідкові, інформаційні, навчальні, методичні, науково-популярні та інші матеріали з питань підготовки, оцінки компетентності та дипломування моряків; за дорученням Міністерства інфраструктури України організовує проведення науково-дослідних і науково-методичних робіт щодо вдосконалення національної системи підготовки, оцінювання компетентності та дипломування моряків; бере участь у їх виконанні; здійснює за дорученням Міністерства інфраструктури України представництво та захист в ІМО інтересів України з питань підготовки, оцінювання компетентності та дипломування моряків, аналізує та узгоджує пропозиції міністерств, інших центральних органів виконавчої влади щодо розгляду цих питань в ІМО та подає узагальнені пропозиції до Міністерства інфраструктури України; за дорученням Міністерства інфраструктури України готує звіти та іншу інформацію в ІМО, здійснює запити та дає відповіді щодо дійсності документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію, а також пільгових дозволів уповноваженим органам та установам зарубіжних країн – Сторін Міжнародної конвенції про підготовку й дипломування моряків та несення вахти 1978 року та судноплавним компаніям; на договірних засадах надає судноплавним компаніям та посередницьким організаціям з найму моряків та іншим організаціям інформацію щодо дійсності документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію, надає їм консультаційні послуги; здійснює атестацію інструкторів навчально-тренажерних закладів, що готують моряків, згідно з вимогами правила I/6 Конвенції ПДНВ; видає послужні книжки моряка, підтвердження, що засвідчують визнання дипломів відповідно до вимог правила I/10 Конвенція ПДНВ; здійснює інші функції на виконання покладених на Інспекцію завдань відповідно до чинного

законодавства України; проводить відповідно до законодавства перевірку знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів у галузі морського і річкового транспорту [153].

Процес надання зазначених послуг ІПДМ урегульовано в межах системи управління якістю ІПДМ. Ця система сертифікована в установленому порядку органом сертифікації – Регістром судноплавства України. Процедура підтвердження Сертифікату на систему управління якістю передбачає щорічний інспекційний нагляд за системою. Упродовж дії сертифікату відповідності інспекційним аудитом було охоплено центральний апарат та всі філії ІПДМ. До складу ІПДМ входять єдиний Державний реєстр документів моряків та філії, розташовані у містах Ізмаїл, Маріуполь, Миколаїв, Одеса. Єдиний Державний реєстр документів моряків є структурним підрозділом ІПДМ і діє на виконання вимог пунктів 14-16 Правила I/2 Конвенції ПДНВ і Положення про ІПДМ [158].

Єдиний Державний реєстр документів моряків є сукупністю даних про всі видані на території України дипломи, кваліфікаційні свідоцтва та інші документи, що засвідчують кваліфікацію моряків відповідно до вимог Конвенції ПДНВ і зберігаються на паперових та електронних носіях. Варто зазначити, що інформація, яка стосується документів моряків, належить до категорії конфіденційної та надається на запити від: Міністерства інфраструктури України, інших міністерств та інших центральних органів виконавчої влади; іноземних крьюінгових компаній, морських адміністрацій, урядових та державних органів інших держав, міжнародних морських організацій; судноплавних компаній; організацій, що займаються працевлаштуванням моряків; правоохоронних органів України; державних кваліфікаційних комісій під час підтвердження кваліфікації моряків; навчальних центрів; капітанів портів при проведенні обміну дипломів; інших юридичних осіб та особистих запитів моряків за рішенням Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків [140].

Відповідальність за функціонування єдиного Державного реєстру документів моряків покладено на ІПДМ. Згідно з Положенням про ведення єдиного Державного реєстру документів моряків основними завданнями його є: одержання, облік і накопичення інформації стосовно кваліфікаційних документів моряків України (сертифікатів компетенції та їх підтверджень); отримання та облік інформації від морських навчальних закладів стосовно навчальних документів; отримання, облік і перевірка інформації від НТЗ стосовно свідоцтв про закінчення курсів підготовки за визначеними напрямками; перевірка дійсності документів моряків України, що засвідчують їх кваліфікацію, та надання результатів такої перевірки зацікавленим сторонам; ведення необхідних баз даних, технічний захист інформації відповідно до чинних вимог [158; 140].

Таким чином, Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків є суб'єктом публічної адміністрації, що підпорядковується Міністерству інфраструктури України та наділяється владними повноваженнями щодо створення державних кваліфікаційних комісій, адміністрування реєстру документів моряків як сукупної бази даних, що містить всі правові документи діяльності капітана морського судна, а також створює організаційно-правову, методично-аналітичну, наукову та інформаційно-технічну базу щодо вдосконалення системи підготовки моряків (зокрема капітана морського судна), оцінювання їх компетентності та дипломування.

Більш детально порядок набуття правосуб'єктності капітаном можна встановити, проаналізувавши діяльність державних кваліфікаційних комісій. Порядок роботи комісій, затверджений Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 7 червня 2007 р. № 377, установлює єдині вимоги щодо утворення й діяльності державних кваліфікаційних комісій та правил підтвердження в ДКК кваліфікації осіб командного складу та суднової команди з метою дипломування згідно з вимогами Конвенції ПДНВ та національними вимогами для займання певних посад чи виконання певних обов'язків на морських торговельних судах [153].

Основними завданнями ДКК є: підтвердження кваліфікації моряків; присвоєння або підтвердження передбачених законодавством звань особам командного складу та підтвердження кваліфікації осіб суднової команди; позачергове підтвердження кваліфікації моряків; підтвердження кваліфікації осіб командного складу для видання пільгових дозволів [153].

Таким чином, державні кваліфікаційні комісії – це спеціально створені кваліфікаційні органи для дипломування капітанів морського судна, що підпорядковані Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків та здійснюють присвоєння командних звань, і в установленому порядку підтверджують кваліфікацію капітанів морського судна.

Для присвоєння звання командного складу кандидат має відповідати таким вимогам: бути віком не молодше 18 років, а для присвоєння звання капітана – не молодше 20 років; мати схвалену морську вищу освіту за відповідною спеціальністю (напрямом); мати чинні свідоцтва про відповідну схвалену обов'язкову підготовку, необхідну для присвоєння певного звання; у разі підвищення звання та/або повторного підтвердження диплома пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) в схваленому морському вищому навчальному закладі відповідно до законодавства; мати необхідний документально підтверджений стаж плавання на суднах та (у разі потреби) фаховий виробничий стаж; бути придатними до роботи на морських суднах за станом здоров'я; підтвердити кваліфікацію в ДКК відповідно до стандартів компетентності, встановлених Кодексом ПДНВ і національними вимогами, необхідних для зайняття посади або посад на морських суднах відповідно до звання, яке присвоюється [142]. При цьому Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння від 7 серпня 2013 р. № 567 визначено окремі додаткові вимоги щодо присвоєння певних звань осіб командного складу морських суден [142].

Диплом вважається дійсним для зайняття посади чи виконання певних функцій на судні за наявності підтвердження до диплома, що є його

невід'ємною частиною, і надає право займати посаду або посади чи виконувати певні обов'язки згідно з вимогами Конвенції ПДНВ і національними вимогами на суднах визначеного типу, місткості, потужності та виду рухової установки, району плавання [142].

Дипломи (Certificate of Competency) та підтвердження до них і свідоцтва фахівця (Certificate of Proficiency) видаються відповідно до вимог Конвенції ПДНВ, Кодексу ПДНВ і законодавства України. Випускники схвалених морських вищих навчальних закладів мають право на підтвердження компетентності та присвоєння першого звання особи командного складу безоплатно під час атестації на спільному засіданні екзаменаційної комісії схваленого морського вищого навчального закладу та ДКК. Присвоєння звання випускникам на спільному засіданні здійснюється за умови виконання випускником на момент проведення спільного засідання всіх вимог щодо відповідної схваленої обов'язкової підготовки, стажу плавання та практичної підготовки. У разі якщо на момент проведення такого спільного засідання випускник виконав усі вимоги щодо відповідної схваленої обов'язкової підготовки, підтвердив компетентність на спільному засіданні екзаменаційної комісії схваленого морського вищого навчального закладу та ДКК, але не підтвердив виконання вимог до стажу плавання, це відображається у протоколі засідання ДКК і такому випускнику присвоєння першого звання особи командного складу морських суден здійснюється ДКК упродовж 12 місяців після проведення спільного засідання за умови виконання вимог щодо стажу плавання. На підставі протоколу засідання ДКК документів, що засвідчують схвалену морську вищу освіту, схвалену обов'язкову підготовку, стаж плавання та придатність до роботи на морських суднах за станом здоров'я, випускник схваленого вищого морського навчального закладу упродовж 12 місяців від дати проведення спільного засідання екзаменаційної комісії схваленого морського вищого навчального закладу та ДКК має право отримати в установленому порядку диплом і підтвердження до нього [142].

Тобто для отримання диплому (Certificate of Competency) чи підтвердження до нього і свідоцтва фахівця (Certificate of Proficiency) особа має відповідати встановленим законодавством вимогам, пройти відповідну навчальну і практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі та мати стаж плавання, і на цій основі пройти атестацію на спільному засіданні екзаменаційної комісії.

При цьому державою здійснюється огляд морських вищих навчальних закладів відповідно до Положення про огляд підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків, від 25 листопада 2004 р. № 1042, що встановлює вимоги до порядку проведення огляду підприємств, організацій та установ, що здійснюють підготовку моряків, членів екіпажів торговельних суден, зокрема тих, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами України, та навчально-тренажерних закладів, що проводять підготовку судноводіїв малих/маломірних суден (далі – НТЗ), формування та затвердження переліку НТЗ [147].

Огляд НТЗ здійснюється Державною службою морського та річкового транспорту України на підставі заявок НТЗ. Огляду та внесенню до переліку НТЗ підлягають лише такі НТЗ, які зареєстровані як суб'єкти господарювання в Україні і мають систему управління якістю у сфері підготовки моряків відповідно до розділу А-I/8 додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року й у сфері підготовки членів екіпажів торговельних суден, зокрема тих, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами України, та судноводіїв малих/маломірних суден відповідно до національних вимог, сертифіковану органом із сертифікації, призначеним відповідно до чинного законодавства України на виконання робіт із сертифікації систем управління якістю [147].

Підставою для проведення огляду є заявка НТЗ до Морської адміністрації із зазначенням напрямків підготовки, з яких НТЗ планує розпочати свою діяльність або дію яких планує продовжити чи поновити. До складу комісії з огляду НТЗ (далі – комісія) входять працівники Морської

адміністрації. За потреби, за згодою для участі в роботі комісії залучаються фахівці, які мають досвід роботи з напрямками підготовки, що підлягають огляду, та інші експерти. У визначений Морською адміністрацією термін комісія проводить фактичний огляд НТЗ. Організаційні та інші процедури щодо проведення огляду НТЗ визначаються Морською адміністрацією. Фактичний огляд проводиться шляхом перевірки стану матеріально-технічного, кадрового, документального, інформаційного та навчально-методичного забезпечення НТЗ на відповідність установленим чинним законодавством вимогам до відповідних напрямів підготовки, спостереження за умовами проведення підготовки моряків та членів екіпажів торговельних суден, зокрема тих, що здійснюють плавання внутрішніми водними шляхами України, судноводіїв малих/маломірних суден. НТЗ забезпечує документальне підтвердження достовірності наданої інформації. За результатами роботи комісії складається акт огляду НТЗ у двох примірниках, який підписується всіма членами комісії. На підставі акта огляду НТЗ, після опрацювання отриманих під час огляду документів, у разі потреби консультацій або висновків експертів Морська адміністрація проводить аналіз результатів огляду НТЗ. На підставі аналізу в термін до 10 робочих днів після закінчення фактичного огляду Морською адміністрацією ухвалюється рішення щодо видання НТЗ Протоколу про відповідність підготовки вимогам Конвенції ПДНВ і національним вимогам. Видається Протокол про відповідність строком на два роки. Морська адміністрація здійснює контроль за проведенням у НТЗ підготовки моряків [147].

Тобто у сфері набуття правосуб'єктності капітана морського судна бере участь Морська адміністрація, що здійснює огляд підприємств, установ та організацій, що готують членів екіпажів морських, річкових і маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості); здійснює загальне керівництво та контроль за дипломуванням спеціалістів морського флоту, а також контроль за проведенням підготовки, перепідготовки, підвищенням кваліфікації та дипломуванням членів екіпажів морських, річкових і

маломірних (малих) суден (крім суден флоту рибної промисловості), працівників берегових підприємств морського та річкового транспорту, робота яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства та запобіганням забрудненню навколишнього природного середовища із суден; бере участь у розробленні та виконанні державних цільових програм, спрямованих на забезпечення функціонування та розвитку морського та річкового транспорту, інших програм із питань торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах та навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, сприяє впровадженню досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду в зазначеній галузі [164].

Позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва дозволяється лише за рішенням суду [68].

До зайняття посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні [68].

Таким чином, набуття правосуб'єктності капітана морського судна забезпечується складною системою, в якій беруть участь декілька суб'єктів: Міністерство інфраструктури України (як суб'єкт, що формує нормативно-правову базу порядку набуття правосуб'єктності капітана морського судна); Державна служба морського та річкового транспорту України (як суб'єкт контролю за підготовкою та перепідготовкою моряків (зокрема капітана морського судна) та суб'єкт здійснення огляду спеціалізованих підприємств, установ та організацій, що здійснюють навчальну та практичну підготовку моряків); Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків (як суб'єкт створення державних кваліфікаційних комісій та здійснення іншого внутрішнього управлінського адміністрування системи підготовки моряків (зокрема капітана морського судна); державні кваліфікаційні комісії (як

уповноважені незалежні кваліфікаційні органи, що безпосередньо здійснюють дипломування моряків (зокрема капітана морського судна).

Порядок набуття правосуб'єктності капітана морського судна здійснюється за такими етапами: 1) адміністративно-підготовчий (створення нормативно-правової бази Міністерством інфраструктури України; створення Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків державних кваліфікаційних комісій); 2) кваліфікаційний (основний етап, на якому моряки проходять відповідну навчальну і практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі та безпосередньо реалізується процедура дипломування моряків державними кваліфікаційними комісіями (зокрема капітана морського судна); 3) додатковий (на цьому етапі може здійснюватися перепідготовка та підвищення кваліфікації моряків (зокрема капітана морського судна), а також проводиться огляд морських вищих навчальних закладів).

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

– до елементів адміністративно-правового статусу капітана морського судна слід віднести: засади та умови набуття статусу капітана морського судна; адміністративні обов'язки капітана; адміністративні права капітана; адміністративну відповідальність капітана; гарантії адміністративного захисту капітана морського судна в Україні;

– особливостями правового статусу капітана морського судна є те, що такий статус визначається нормами адміністративного права, які зосереджені в морському праві, праві держави прапора судна, національному праві держави, громадянином якої є капітан судна, а також праві держави порту, в якому перебуває судно, а також у правилах морських звичаїв; капітан морського судна наділений специфічними повноваженнями як посадова особа; у відносинах між капітаном судна та численними владними суб'єктами є адміністративно-правовий зв'язок. Капітан морського судна є службовою (посадовою) особою, яка, з одного боку, наймається судовласником (здійснює його розпорядження), а з іншого – представляє

інтереси держави прапора судна та має дотримуватися законодавства держави, громадянином якої він є. Капітан морського судна має постійний адміністративно-правовий зв'язок: а) з екіпажем судна та капітанами інших судів – з питань уникнення зіткнення та надання/отримання допомоги; б) із державою прапора судна; в) із державою, громадянином якої він є; г) із міжнародною морською організацією (ІМО); г) із державою, у порт якої заходить судно. Капітан морського судна має надзвичайні повноваження, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана морського судна як широко уповноваженої особи від незаконних і протиправних дій суб'єктів права;

– умови набуття статусу капітана морського судна визначаються національним законодавством на основі Міжнародної конвенції про підготовку й дипломування моряків і несення вахти 1978 року, з поправками (Конвенція ПДНВ) та Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (Кодекс ПДНВ);

– Міністерство інфраструктури України як центральний орган виконавчої влади формує національну нормативно-правову базу механізму набуття правового статусу капітана морського судна, затверджує відповідні положення й порядки, що визначають порядок та умови набуття статусу капітана морського судна;

– Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків є суб'єктом публічної адміністрації, що підпорядковується Міністерству інфраструктури України та наділяється владними повноваженнями щодо створення державних кваліфікаційних комісій, адміністрування реєстру документів моряків як сукупної бази даних, що містить всі правові документи діяльності капітана морського судна, а також створює організаційно-правову, методично-аналітичну, наукову та інформаційно-технічну базу щодо вдосконалення системи підготовки моряків (зокрема капітана морського судна), оцінювання їх компетентності та дипломування;

– державні кваліфікаційні комісії – це спеціально утворені кваліфікаційні органи для дипломування капітанів морського судна, що підпорядковані Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків і здійснюють присвоєння командних знань, а також у встановленому порядку підтверджують кваліфікацію капітанів морського судна;

– для отримання диплому (Certificate of Competency) чи підтвердження до нього і свідоцтва фахівця (Certificate of Proficiency) особа має відповідати встановленим законодавством вимогам, пройти відповідну навчальну і практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі та мати стаж плавання, і на цій основі пройти атестацію на спільному засіданні екзаменаційної комісії;

– набуття правосуб'єктності капітана морського судна забезпечується складною системою, в якій беруть участь декілька суб'єктів: Міністерство інфраструктури України (як суб'єкт, що формує нормативно-правову базу порядку набуття правосуб'єктності капітана морського судна); Державна служба морського та річкового транспорту України (як суб'єкт контролю за підготовкою та перепідготовкою моряків (зокрема капітана морського судна) та суб'єкт здійснення огляду спеціалізованих підприємств, установ та організацій, що здійснюють навчальну та практичну підготовку моряків); Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків (як суб'єкт створення державних кваліфікаційних комісій та здійснення іншого внутрішньо-управлінського адміністрування системи підготовки моряків (зокрема капітана морського судна); державні кваліфікаційні комісії (як уповноважені незалежні кваліфікаційні органи, що безпосередньо здійснюють дипломування моряків (зокрема капітана морського судна);

– порядок набуття правосуб'єктності капітана морського судна здійснюється за такими етапами: 1) адміністративно-підготовчий (створення нормативно-правової бази Міністерством інфраструктури України; створення Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків державних кваліфікаційних комісій); 2) кваліфікаційний (основний етап, на якому

моряки проходять відповідну навчальну і практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі та безпосередньо реалізується процедура дипломування моряків державними кваліфікаційними комісіями (зокрема капітана морського судна); 3) додатковий (на цьому етапі може здійснюватися перепідготовка та підвищення кваліфікації моряків (зокрема капітана морського судна), а також проводиться огляд морських вищих навчальних закладів).

Отже, адміністративно-правовий статус капітана морського судна – це його правове становище як службової особи, що визначається нормами адміністративного права (національним і міжнародним законодавством), відповідно до якого капітан наділяється владними адміністративними повноваженнями щодо керівництва екіпажем судна, забезпечення організаційно-правових та управлінських функцій щодо управління судном, організації судноводіння, накладення відповідальності та вирішення інших внутрішніх питань, які загалом реалізуються від імені держави прапора судна, відображаючи взаємозв'язок капітана морського судна, як суб'єкта права, з судновласником, державою та суспільством.

1.2 Міжнародно-правове законодавство щодо регулювання діяльності капітана морського судна

Капітан морського судна є основним керівним суб'єктом управління під час перевезення морем. На нього покладається значна відповідальність, яка зумовлює створення широкої бази нормативного регулювання статусу капітана. Оскільки раніше засоби комунікації в морі були фактично відсутні, потрібно було створити загальні правила діяльності судна та його екіпажу для локального вирішення будь-яких питань.

Завдяки плідній праці міжнародного співтовариства минулого століття була створена масштабна база норм міжнародного морського права, яка постійно розвивається й нині. Тобто, враховуючи постійний розвиток

правовідносин у сфері морського права, норми якого тісно переплетені з адміністративним правом, дослідження сучасного міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є безумовно цікавою сферою дослідження.

Міжнародне морське право є системою правових норм і принципів, що регулюють відносини, які виникають у процесі використання Світового океану для торговельного і військового мореплавства, риболовецького і морського промислу, добування біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. В основі таких відносин лежить принцип свободи відкритого моря, відповідно до якого всі держави і народи мають рівні права на користування Світовим океаном [19, с. 49; 40, с. 280-283].

Міжнародне морське право вважається особливою галуззю міжнародного права і є його невід'ємною частиною. Загальні висновки щодо природи міжнародного права, його суб'єктів, елементів системи стосуються й цієї галузі міжнародного права. Міжнародне морське право як компонент системи міжнародного права підкорюється принципам міжнародного права як системотворчим засадам усієї системи міжнародного права. Суб'єктами міжнародного морського права є держави й міжнародні організації, які створені відповідно до міжнародних угод, функцією яких є забезпечення механізмів державного і міжурядового співробітництва у вирішенні різних питань, які стосуються використання Світового океану, – Міжнародна морська організація (IMO), Міжнародна організація праці (ILO), Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (INMARSAT), Конференція ООН з торгівлі й розвитку (UNCTAD) та інші. Предметом міжнародного морського права є суспільні міждержавні відносини, що виникають у зв'язку з використанням державами та міждержавними організаціями морів і океанів та їх ресурсів, а також міждержавна регламентація і встановлення правового статусу морських просторів. Виходячи із суб'єктного складу міжнародного морського права та сутності діяльності, міждержавні відносини на морі

мають міжнародний публічний характер. Міжнародні договори, які укладаються у сфері використання державами відкритого моря, є джерелами міжнародного морського права. Міжнародний договір є формою існування міжнародних морських правових норм, поряд із цим є припустимим існування міжнародних морських звичаєвих норм. Міжнародний договір утворює для держав, які виявили бажання зв'язати себе його нормами, відповідні права й обов'язки у відповідних сферах їх діяльності на морі, зокрема в мирній та воєнній діяльності [15].

За своєю сутністю міжнародний договір України укладений у письмовій формі з іноземною державою або іншим суб'єктом міжнародного права й регулюється міжнародним правом незалежно від того, міститься він в одному чи декількох пов'язаних між собою документах, і незалежно від його конкретного найменування (договір, угода, конвенція, пакт, протокол тощо) [159].

Чинні міжнародні договори підлягають сумлінному дотриманню їх Україною відповідно до норм міжнародного права. Згідно з принципом сумлінного дотримання міжнародних договорів Україна виступає за те, щоб й інші сторони міжнародних договорів України неухильно виконували свої зобов'язання за цими договорами. Міністерства та інші центральні органи виконавчої влади, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, інші органи державної влади, до відання яких віднесено питання, що регулюються міжнародними договорами України, забезпечують дотримання й виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України, стежать за здійсненням прав, які випливають з таких договорів для України, і за виконанням іншими сторонами міжнародних договорів України їхніх зобов'язань [159].

Чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності

в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору [159].

Міжнародні договори, які регулюють відносини на морі, складають певну систему й поділяються на певні групи за характером норм: а) міжнародні договори, в яких містяться норми щодо регламентації морських просторів і вод Світового океану, в яких закріплені основні політико-економічні права і свободи держав, юридичних і фізичних осіб на користування морем, його ресурсами та надрами, в яких виражені основні принципи стосовно безпеки мореплавства, захисту життя людини на морі та захисту морського середовища; б) міжнародні договори, які містять норми прямої дії приватного характеру, норми, які визначають правила поведінки, права й обов'язки суб'єктів внутрішнього права; в) міжнародні договори, які встановлюють адміністративно-правові правила щодо конструкції суден, безпеки мореплавства, захисту життя людини на морі та захисту морського середовища, а також правила адміністративного контролю над мореплавством із боку прибережної держави; г) міжнародні договори, в яких містяться правила підготовки і праці моряків, їх соціального захисту; д) міжнародні договори, які визначають особливості судової процедури за певними категоріями справ, тобто процесуальні норми чи окремі процесуальні інститути [15].

Норми міжнародних морських договорів мають перевагу перед нормами внутрішнього права, проте їх співвідношення не можна визначати за принципами, які застосовуються до співвідношення спеціальних і загальних норм у внутрішньому праві. Якщо правовідносини на морі потрапляють до сфери регулювання міжнародного морського договору (конвенції), порядок застосування норм, за нашим переконанням, має бути таким: спочатку застосовуються норми міжнародного договору, а якщо цих норм недостатньо, суперечка має вирішуватися виходячи з цілей та принципів відповідного міжнародного договору. Норми ж внутрішнього

права можуть застосовуватися лише в тому разі, коли норм і загальних принципів міжнародного договору не достатньо для об'єктивного розгляду питання, в такому разі окремі норми внутрішнього права застосовуються субсидіарно до правил міжнародного договору [15].

Основними джерелами міжнародного морського права є Статут ООН, Женевські конвенції 1958 р. (Про територіальне море та прилеглу зону [84]; Про відкрите море [78]; Про континентальний шельф [79]), Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 року [103], Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві [75], Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року [5], Міжнародна конвенція про безпечні контейнери 1972 року [104] тощо [19, с. 49; 40, с. 280-283].

Особливе значення має Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка була підписана 159 державами. Вона охоплює питання, пов'язані з мореплаванням і перельотами, розвідкою і розробленням ресурсів, рибальством і судноплаванням та ін. Конвенція визнає морські зони, правила проведення морських кордонів, права, обов'язки та відповідальність держав, механізм урегулювання спорів тощо [7; 19, с. 49; 40, с. 280-283; 117, с. 101].

Конвенція ООН із морського права 1982 р. містить детально розроблений механізм урегулювання суперечок, пов'язаних із тлумаченням і застосуванням її норм. Конвенція істотно розширила перелік свобод відкритого моря, включивши до нього поряд із традиційними свободами судноплавання, рибальства, польотів, прокладки кабелів і трубопроводів також свободу зводити штучні острови, установки й споруди, що допускаються відповідно до міжнародного права, здійснювати морські наукові дослідження. У Конвенції є блок норм, що регламентують порядок проведення морських наукових досліджень, а також група норм, спрямованих на забезпечення захисту і збереження морського середовища. Важливим положенням Конвенції 1982 р. у справі забезпечення загального миру й безпеки є резервування відкритого моря для мирних цілей. У зв'язку з

тим, що Конвенція кодифікувала низку звичаєвих норм, ці норми продовжують діяти для держав, що не беруть участь у ній [177, с. 64-70; 76].

Отже, міжнародне морське право регулюється багатьма міжнародними нормативними актами, які ухвалені різними міжнародними суб'єктами, що наділені відповідною правотворчістю; провідну роль у площині нормативного забезпечення міжнародного морського права відіграє Конвенція ООН із морського права 1982 р., яка встановила основні механізми регулювання діяльності судна та екіпажу, загальні свободи та повноваження екіпажу судна, засоби взаємодії між суднами та державами, інструменти та процедури вирішення морських спорів, способи проведення морських наукових досліджень, а також кодифікувала норми-звичаї морського права, які діють у всіх країнах світу.

Міжнародне морське право продовжує свій розвиток як галузь публічного міжнародного права. Змінюються міжнародні морські договірні та звичаєві норми, виникають нові норми міжнародного морського права. Однак при цьому сутність останнього не змінюється: основними суб'єктами міжнародного морського права залишаються держави й відповідні міждержавні (міжурядові) організації, предметом міжнародного морського права залишаються міждержавні відносини щодо регламентації морських і океанських просторів і щодо міждержавних відносин у користуванні просторами Світового океану, його дном і ресурсами [15].

Основним нормотвірним органом міжнародного рівня є Міжнародна морська організація, що є міжнародною, міжурядовою організацією, спеціалізованим органом ООН. Створена вона 6 березня 1948 р. у Женеві через ухвалення Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO, ІМКО). Згідно з положеннями Конвенції до основних завдань ІМО належать: забезпечення механізму взаємодії між державами в ході ухвалення ними рішень і провадження регуляторної діяльності [81; 98, с. 223-234].

Цілями Міжнародної морської організації є: забезпечення механізму співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів, що стосуються всіляких технічних питань, що стосуються міжнародного торговельного судноплавства: заохочення і сприяння прийняттю всіма країнами високих практично можливих норм у питаннях, які стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання забрудненню із суден морського середовища і боротьби з ним, і розгляд адміністративних і правових питань; заохочення усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень з боку урядів, що стосуються міжнародного торговельного законодавства, з тим щоб світова торгівля могла без дискримінації користуватися послугами судноплавства: сприяння і заохочення, що здійснюються урядом із метою розвитку свого національного судноплавства та з метою безпеки, не є самі по собі дискримінацією за умови, що такі сприяння і заохочення не ґрунтуються на заходах, розрахованих на обмеження свободи для суден усіх прапорів брати участь у міжнародній торгівлі; забезпечення розгляду питань, що стосуються несправедливих обмежень із боку судноплавних компаній; забезпечення розгляду Організацією будь-яких питань, що стосуються судноплавства, і впливу судноплавства на морське середовище, які можуть бути передані їй будь-яким органом або спеціалізованою установою і впливу судноплавства на морське середовище, Організації Об'єднаних Націй; забезпечення обміну інформацією між урядами з питань, що розглядаються Організацією [81].

Визначальними мотивами членства в ІМО є можливість участі у правотворчій діяльності Організації, оскільки вплив інструментів ІМО на міжнародно-правові умови діяльності морегосподарчого комплексу будь-якої держави є незаперечним і значним. Водночас різноманіття рішень, що ухвалюються в рамках ІМО, зумовлює складнощі, пов'язані з участю фахівців України в нормотворчій діяльності Організації. Чітке розуміння організаційно-правових рамок правотворчої діяльності ІМО має принципове значення як для підготовки фахівців до участі у роботі ІМО, так і для

належної імплементації в національне законодавство рішень цієї Організації [11, с. 449].

Аналіз положень Конвенції про Міжнародну морську організацію створило підстави А. Миронюку для виокремлення відповідно до правового оформлення двох головних груп інструментів ІМО – конвенцій та рекомендацій. Конвенції є обов’язковими інструментами, що містять чітко окреслені зобов’язання держав-учасниць. Розгляд проблем класифікації конвенцій засвідчує легітимність ІМО як міжнародного законодавця у контексті їх відповідності завданням, які визначаються Конвенцією про Міжнародну морську організацію. Водночас питання класифікації конвенцій створює додаткове поле для дослідження з точки зору з’ясування обсягу правотворчої діяльності ІМО, що здійснюється за допомогою цих інструментів. Аналіз правових підстав для ухвалення Міжнародною морською організацією рекомендацій, здійснений крізь призму Конвенції про Міжнародну морську організацію, дає можливість виокремити визначені напрямки правотворчої діяльності ІМО і з’ясувати основні функції Організації. Водночас така класифікація хоч і відповідає потребам з’ясування правових основ для ухвалення рекомендацій у контексті загальної характеристики правотворчої діяльності ІМО, неповною мірою пристосована до практичних потреб з’ясування ролі Організації як міжнародного законодавця. Класифікація рекомендацій ІМО з погляду їх функціонального призначення більш пристосована для практики й становить перспективний напрямок дослідження правотворчості цієї Міжнародної морської організації [81; 98, с. 223-234; 10, с. 293].

Отже, Міжнародна морська організація є основним нормотвірним органом міжнародного рівня, що створює правовий інструментарій (конвенції та резолюції), який є правовою основою морської діяльності на міжнародному та національному рівні (і в Україні).

Далі варто розкрити детально нормативні акти, ухвалені Міжнародною морською організацією, які безпосередньо розкривають особливості

адміністративно-правового статусу капітана морського судна. Так, складовою «кадрового» законодавства є Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (далі – Конвенція STCW’78) [97].

Правова природа стандартів Конвенції STCW’78 полягає в тому, що вони є обов’язковими мінімальними вимогами до підготовки та дипломування моряків. Так, Т. Аверочкіна вказує, що стандарти, зазначені в Конвенції STCW’78, є обов’язковими та мінімальними вимогами, які умовно можна поділити на два види – стандарти для сторін Конвенції STCW’78 (зокрема форми дипломів та їх підтверджень) з метою повного її виконання та стандарти компетентності для кандидатів на отримання дипломів та їх підтверджень. Перші встановлюють вимоги для держав і не відрізняються від норм більшості міжнародних угод, другі є специфічними – вони встановлюють вимоги до кандидатів на отримання дипломів моряків або їх підтверджень, тобто вимоги до фізичних осіб. Правова природа обох видів стандартів є однаковою – вони є обов’язковими та мінімальними [2, с. 10-14].

Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53 визначає, що жодна особа не може бути допущена чи залучена до виконання функцій капітана або шкіпера без наявності свідоцтва про кваліфікацію, яке засвідчує її здатність обіймати таку посаду й видане або затверджене відповідним органом влади території, на якій зареєстровано судно [82].

Таким чином, для набуття статусу «капітана» особа має дотримуватися певних вимог, які встановлені як у національному законодавстві, так і в міжнародних конвенціях (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53) з метою уніфікації загальних стандартів до осіб-кандидатів на посаду капітана морського судна та визначення основних засад процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію.

Перелік прав і обов'язків капітана, покладених на нього міжнародними договорами та іншими актами, постійно розширюється. До цих міжнародних правових актів слід додати численні обов'язкові для виконання настанови, інструкції, правила, керівництва, пам'ятки та інші документи, ухвалені всередині країни відповідними міністерствами і відомствами на основі зазначених міжнародно-правових актів. Усі ці документи – як міжнародні, так і національні – підлягають обов'язковому використанню на практиці капітанами суден [53, с. 117-122; 173].

Прикладами конвенцій, які ухвалені Міжнародною морською організацією та визначають окремі зобов'язання капітана судна, є:

– Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 року (визначає, що компанія має забезпечити, щоб план охорони судна містив чітку заяву, яка особливо виділяє повноваження капітана. У плані охорони судна компанія має встановити, що капітан має абсолютні повноваження ухвалювати рішення щодо безпеки та охорони судна, а також несе головну відповідальність за ухвалення рішень) [110];

– Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню із суден 1973 року (капітан судна, втягнутого в один з інцидентів, про які згадується у Конвенції, або інша особа, відповідальна за судно, подає відомості про такий інцидент без затримки і в якомога повному обсязі) [102];

– Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (визначає обов'язки капітана перевезти осіб, які зазнали корабельної аварії) [101];

– Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 року (Кодекс ОСПЗ) (капітан судна завжди несе головну відповідальність за безпеку і охорону судна. Капітан може звертатися за роз'ясненнями або просити про зміну вказівок тих, хто приймає відповідні заходи в разі події, пов'язаної з охороною або її загрози, якщо є підстави вважати, що виконання будь-якої вказівки може загрожувати безпеці судна. Капітан має абсолютні повноваження ухвалювати рішення щодо безпеки та охорони судна і

звертатися за сприянням до компанії або якої-небудь договірної держави, якщо буде потрібно, а також несе головну відповідальність за ухвалення рішень) [110];

– Найробійська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року (державо-учасниця вимагає від капітана та оператора судна, яке плаває під її прапором, негайно повідомляти причетній державі про випадки, коли це судно було втягнуто в морську аварію, результатом якої є затонуле судно. Настільки, наскільки або капітан, або оператор судна виконав передбачений цією статтею обов'язок надіслати повідомлення, інший із них не зобов'язаний надсилати повідомлення) [114];

– Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (вказує про відповідальність капітана за наслідки, які можуть настати від невиконання правил запобігання зіткненню суден на морі або від зневажання будь-якої перестороги, дотримання якої вимагається звичайною морською практикою або особливими обставинами даного випадку) [80] тощо.

Прикладами резолюцій, які ухвалені Міжнародною морською організацією та ратифіковані Верховною Радою України, є:

– Резолюція 2 «Схвалення Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 2 [165];

– Резолюція 8 «Робота з посилення заходів безпеки у співробітництві з Міжнародною організацією праці» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 8 [167];

– Резолюція 3 «Подальша робота Міжнародної морської організації щодо посилення охорони на морі» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 3 [166] тощо.

Також важливу роль у регулюванні статусу капітана морського судна відіграють нормативні акти щодо особливостей відповідальності. Такими актами є, зокрема, Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року [108], Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1956 року [105], Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 року [83] тощо.

Таким чином, низкою міжнародних нормативно-правових актів визначено різні зобов'язання капітана судна (щодо управління судном; вирішення організаційних питань з екіпажем; безпека та охорона судна; порятунок осіб, які зазнали корабельної аварії; ліквідація корабельних аварій тощо), які комплексно визначають його правове становище як основного суб'єкта управління судном у морі.

Можливо, не існувало б численних дискусій у минулому та в сучасності щодо природи міжнародного договору як джерела відповідної галузі міжнародного публічного права, якби міжнародне співтовариство у вигляді певних груп держав не вийшло за межі публічної діяльності на морі, не вийшло за межі публічної нормотворчості та не стало б регулювати не лише публічні відносини на морі, а й приватні, в яких беруть участь інші непублічні суб'єкти – суб'єкти внутрішнього національного права [15].

Кожна держава в силу власного суверенітету утворює на своїй території певний правопорядок – так званий «національний правопорядок». За межами національної юрисдикції цей правопорядок поширюється лише на морські судна, які ходять під прапором власної держави. Із середини XIX ст. наявні спроби багатьох держав чи міжнародного співтовариства утворити певний правопорядок на морі, який застосовується поза територіальною юрисдикцією всіх держав і має публічно-правовий характер, тобто поширюється лише на держави, державні утворення та міждержавні організації. Такий другий правопорядок за своєю природою є міжнародним. Одночасно з цим відбувається певний процес, коли міжнародне товариство в

особі групи держав і міжнародних морських організацій починає регулювати правовідносини у сфері торговельного мореплавства та його безпеки, які до того були традиційно предметом регулювання виключно національного правопорядку. При цьому не можна не звернути уваги на те, що міжнародне співтовариство застосовує не прийоми та способи регулювання, характерні для національного режиму (тобто утворення нормативних актів), а механізми і способи, характерні виключно для міжнародного правопорядку, насамперед використовуючи форму міжнародного договору [15; 115].

На думку А. Брильова, є підстави стверджувати, що поряд із двома правопорядками регулювання відносин на морі (національний та міжнародний) уже тривалий час складається третій правопорядок, який не є національним, однак його не можна визнати й міжнародним правопорядком, оскільки міжнародне право не регулює цивільні відносини на морі та внутрішні адміністративні відносини. Це наднаціональний правопорядок, утворений міжнародним співтовариством, який поширюється на води відкритого моря та на територію держав, які уклали певний міжнародний морський договір [15].

Перелік укладених угод міжнародного співробітництва в галузі морського торговельного судноплавства опубліковано на сайті Міністерства інфраструктури України, до них належать [111]: Угода між КМУ і Урядом Азербайджанської Республіки про торговельне судноплавство; Угода між КМУ і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України й Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство; Угода між КМУ та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг КНР про морський транспорт; Угода між КМУ і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про

морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень; Угода між КМУ та Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство; Угода про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Республіки Куба про торговельне судноплавство; Угода між КМУ і Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про транзитні перевезення з використанням портів та іншої транспортної інфраструктури; Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство; Угода про морське торговельне судноплавство між КМУ і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство; Угода між КМУ та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство; Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Корея про торговельне судноплавство; Угода між КМУ і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство; Угода між КМУ і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство; Угода між Урядом України та Урядом США стосовно деяких питань в галузі морського судноплавства; Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство; Угода між КМУ і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство; Угода між

Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство [111].

Таким чином, до міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна належать міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України, укладені між іноземними державами та уповноваженим суб'єктом публічного адміністрування України (Кабінетом Міністрів України), що поєднують у собі міжнародні та внутрішні адміністративні засади діяльності морського судна з метою всебічного розвитку національного та взаємного морського судноплавства.

Отже, особливостями міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є те, що міжнародні акти, які визначають адміністративно-правовий статус капітана морського судна, умовно можна поділити на: міжнародні акти, які уніфікують стандарти осіб-кандидатів на посаду капітана морського судна та визначають основні засади процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53); міжнародні акти, які визначають зобов'язання капітана судна та його правове становище як основного суб'єкта управління судном у морі (Конвенція ООН з морського права 1982 року, Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року тощо); міжнародні акти, які визначають відповідальність капітана морського судна (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року, Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1956 року, Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 року).

Застосування типових проформ і торгових звичаїв може значно спростити діяльність суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності. Безперечно, глобалізація світової економіки впливає на транснаціональне торгове право. У світі зростає роль так званого «м'якого права» («soft law»). Це правила рекомендаційного характеру, які, будучи не обов'язковими для застосування сторонами договору, доповнюють регулювання приватноправових відносин, яке здійснюється міжнародним договором. Аналогічний процес ми спостерігаємо в Україні [57].

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України у процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства [57].

Правовий звичай як джерело права в сучасній системі права має тенденцію до розширення меж власного застосування у зв'язку з інтеграційними процесами в українському законодавстві. На сьогодні він відіграє роль переважно у сфері цивільних і економічних відносин, що регулюються відповідними кодексами. Застосування цього джерела права – досить важливий крок на шляху до покращення гнучкості українського законодавства і проведення політики децентралізації в законодавстві. Це пояснюється тим, що, по-перше, звичаєве право формується поза впливом держави і найчастіше відбиває потреби й розуміння справедливості народу, який його формує, в тій чи іншій сфері чи навіть в окремій конкретній ситуації. По-друге, звичай в сучасних реаліях має відносно хорошу гнучкість, що забезпечується відносно швидкою реакцією населення на потребу регулювання певних ситуацій, які оминаються чи не передбачені законом, а у зв'язку з неоперативною діяльністю законодавчих органів швидше за нормативний акт «реагує» на нові тенденції у світі. По-третє, це джерело права через свою природу дає змогу вирішувати різні ситуації, враховуючи особливості певної місцевості, соціальної групи, а також народні традиції етносу, що проживає в цій місцевості. Це створює сприятливі умови для

децентралізації права: надає можливість урахувати більше фактів, які оминаються чи просто неможливі до затвердження на загальнодержавному рівні нормативними актами, а існують лише в цій місцевості, і винесення справедливого рішення (зокрема визначення умислу з урахуванням світоглядних особливостей певної етнічної групи) [180, с. 309].

Тобто до джерел «м'якого права» у сфері договірних зобов'язань належать уніфіковані звичаї, типові договори та договірні умови, керівництва зі складання певних документів, рекомендації міжнародних організацій. Міжнародні торгові звичаї, під якими зазвичай розуміють єдині (одноманітні), які постійно дотримуються та широко відомі, правила поведінки, за якими учасниками торгівлі визнається юридично обов'язковий характер, традиційно відіграють значну роль у сфері регулювання зовнішньої торгівлі та міжнародних морських перевезень [57].

Одними з найбільш відомих торгових звичаїв у міжнародному торговому обігу є Правила тлумачення комерційних термінів «Інкотермс» (Incoterms), ухвалені Міжнародною торговою палатою (далі – МТП). Наразі у контрактах найчастіше застосовується редакція «Інкотермс» 2010 року (Incoterms 2010), але очікується, що у IV кварталі 2019 року будуть опубліковані нові правила «Incoterms 2020», які набудуть чинності з 01.01.2020 р. Ураховуючи, що до редакційної групи МТП з підготовки нової редакції правил «Incoterms 2020» входять юристи зі Сполучених Штатів Америки, Великої Британії, Франції, Туреччини, Німеччини, а також уперше ввійшли представники Китаю та Австралії, редакційна група має спростити правила, видалити зайві бази поставок, які можуть викликати плутанину у використанні торгових термінів, більш чітко роз'яснити всі умови поставок для експортерів та імпортерів в усьому світі. До уніфікованих торгових звичаїв також належать Правила для морських накладних, Правила для електронних коносаментів, розроблені МТП [57].

Щодо інших прикладів морських звичаїв можна назвати те, що в надзвичайних випадках, коли судно має тривалий час перебувати у

відкритому морі і тіло померлого не може бути збережено, капітан судна має право віддати тіло морю згідно з морськими звичаями, про що складається відповідний акт і вноситься відповідний запис до судового журналу [68].

Тобто морські звичаї фактично є частиною міжнародно-правового регулювання морської діяльності, у більшості випадків вони використовуються для торгівельних правовідносин і в надзвичайних ситуаціях у морі.

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

- міжнародне морське право регулюється багатьма міжнародними нормативними актами, які ухвалені різними міжнародними суб'єктами, що наділені відповідною правотворчістю; провідну роль в площині нормативного забезпечення міжнародного морського права відіграє Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка встановила основні механізми регулювання діяльності судна та екіпажу, загальні свободи та повноваження екіпажу судна, засоби взаємодії між суднами та державами, інструменти та процедури вирішення морських суперечок, способи проведення морських наукових досліджень, а також кодифікувала норми-звичаї морського права, які діють у всіх країнах світу;

- Міжнародна морська організація є основним нормотворчим органом міжнародного рівня, що створює правовий інструментарій (конвенції та резолюції), які є правовою основою морської діяльності на міжнародному та національному рівні (зокрема й в Україні);

- для набуття статусу «капітана» особа має дотримуватися певних вимог, які встановлені як у національному законодавстві, так і в міжнародних конвенціях (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року №53) з метою уніфікації загальних стандартів до осіб – кандидатів на посаду капітана морського судна – та визначення основних засад процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію;

– низкою міжнародних нормативно-правових актів визначено різні зобов’язання капітана судна (щодо управління судном; вирішення організаційних питань з екіпажем; безпеки та охорони судна; порятунку осіб, які зазнали корабельної аварії; ліквідації корабельних аварій тощо), які комплексно визначають його правове становище як основного суб’єкта управління судном в морі;

– морські звичаї фактично є частиною міжнародно-правового регулювання морської діяльності, у більшості випадків вони використовуються для торгівельних правовідносин і в надзвичайних ситуаціях у морі;

– до складового міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна належать міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України, укладені між іноземними державами та уповноваженим суб’єктом публічного адміністрування України (Кабінетом Міністрів України), що поєднують у собі міжнародні та внутрішні адміністративні засади діяльності морського судна з метою всебічного розвитку національного та взаємного морського судноплавства.

Таким чином, особливостями міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є те, що міжнародні акти, які визначають адміністративно-правовий статус капітана морського судна, умовно можна поділити на: міжнародні акти, які уніфікують стандарти осіб-кандидатів на посаду капітана морського судна та визначають основні засади процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53); міжнародні акти, які визначають зобов’язання капітана судна та його правове становище як основного суб’єкта управління судном в морі (Конвенція ООН з морського права 1982 року, Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів

2002 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року тощо); міжнародні акти, які визначають відповідальність капітана морського судна (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден 1924 року, Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1956 року, Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 року); міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України та морські звичаї, які в деяких випадках визначають внутрішньо-адміністративні засади діяльності капітана морського судна.

1.3 Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна в Україні

Служба на морському транспорті відбувається також і за межами нашої держави, що потребує посиленого захисту та контролю з боку України, зумовлює потребу адміністративно-правового регулювання. Забезпечення захисту прав моряків за кордоном не можливе без застосування положень міжнародного морського права, що робить надзвичайно актуальним приєднання України до важливих міжнародних актів, їх імплементацію в національне законодавство. Правові норми, регламентуючи службу на морському транспорті, на жаль, не завжди відповідають світовим правилам і стандартам, і тому застосування адміністративних норм щодо регулювання порядку проходження цієї служби є дуже потрібним та актуальним і потребує суттєвого вивчення та аналізу [129, с. 2-3].

Ураховуючи складність служби на морському транспорті, правове регулювання в цій сфері здійснюється з певними особливостями, що є досить актуальною і своєчасною проблемою.

Головним нормативно-правовим актом, системотворчою основою українського морського права, утім як і в будь-який інший галузі українського права, є Конституція, ст. 8 якої визначає, що в Україні

визнається й діє принцип верховенства права. Конституція України має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативно-правові акти ухвалюються на основі Конституції та мають їй відповідати. Міжнародні нормативно-правові акти є складовою українського законодавства. Про це вказано в ст. 9 Конституції: чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України [85; 29, с. 61-69].

Отже, Конституція України є системною базою побудови адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна, адже визначає принцип верховенства права, визнання міжнародних договорів (які є невід'ємною частиною морського права), безпеки людини як найвищої цінності, забезпечення екологічної безпеки тощо.

Провідним актом адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є Кодекс торговельного мореплавства України, що регулює відносини, які виникають з торговельного мореплавства. Глава 2 Кодексу торговельного мореплавства України присвячена капітану судна та має такі статті: 58 – управління судном; 59 – Обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі; 60 – Обов'язки надання допомоги після зіткнення суден; 61 – Обов'язок подання невідкладної медичної допомоги; 62 – Обов'язки капітана судна у разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна; 63 – Право капітана судна на володіння вогнепальною зброєю; 64 – Дії капітана судна у разі небезпеки загибелі судна; 65 – Підтримання порядку на судні; 66 – Згода капітана судна на ухвалення на роботу членів екіпажу; 67 – Капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні; 68 – Права капітана судна у разі нестачі продовольства; 69 – Права капітана судна у разі невідкладної потреби в грошах; 70 – Засвідчення факту народження дитини і укладення шлюбу; 71 –

Засвідчення заповіту і факту смерті; 72 – Взаємовідносини з консулами України [68].

Тобто Кодекс торговельного мореплавства України є основним кодифікованим актом правового регулювання статусу капітана морського судна, оскільки комплексно визначає становище (основні завдання, повноваження та засади відповідальності) капітана морського судна як суб'єкта управління судном.

Окрему роль у правовому регулюванні статусу капітана морського судна відіграє Кодекс України про адміністративні правопорушення, відповідно до якого органи морського і річкового транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті, правил користування засобами морського транспорту, правил охорони порядку й безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах, правил випуску судна в плавання або допуску до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах, правил реєстрації торговельних суден, правил користування річковими й маломірними суднами, правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден, правил пожежної безпеки на морському і річковому транспорті, допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння, передання керування судном особі, яка перебуває у стані сп'яніння, керування річковими або маломірними суднами судноводіями у стані сп'яніння, зокрема вчинене особами, які не мають права керування плавучими засобами, ухилення від проходження огляду на стан сп'яніння, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті, перевезення ручної поклажі понад установлені норми на морському і річковому транспорті, безквитковий проїзд на суднах водного транспорту, порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському і річковому транспорті, невиконання законних вимог

посадових осіб органів морського і річкового транспорту (статті 114, 115, 116, 116-1, 116-2, 116-3, 117, 118, частина перша статті 120, частина третя статті 129, частини п'ята і шоста статті 130, частина друга статті 133, частина перша статті 134, абзац десятий статті 135, статті 136 і 188-15 КУпАП) [69].

Від імені органів морського і річкового транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення капітан морського судна має право: за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 114, частиною другою статті 133, статтею 115, статтями 116, 116-1, 116-2, 117, 118, частиною третьою статті 129, частинами п'ятою і шостою статті 130, частиною першою статті 120, частиною першою статті 134 та абзацом десятим статті 135, статтею 136 Кодексу України про адміністративні правопорушення [69].

Отже, особливу роль у регулюванні діяльності капітана морського судна відіграє Кодекс України про адміністративні правопорушення, який визначає подвійне становище капітана морського судна – як суб'єкта, на якого накладається адміністративна відповідальність за визначене законодавством адміністративне правопорушення, та як суб'єкта, уповноваженого на розгляд справ про адміністративні правопорушення й накладення адміністративних стягнень, що розкриває управлінські повноваження капітана морського судна.

Варто вказати і про інші кодифіковані акти, які є частиною адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна, це зокрема:

– Водний кодекс України (завданням якого є регулювання правових відносин із метою забезпечення збереження, науково обґрунтованого, раціонального використання вод для потреб населення і галузей економіки, відтворення водних ресурсів, охорони вод від забруднення, засмічення та вичерпання, запобігання шкідливим діям вод і ліквідації їх наслідків, поліпшення стану водних об'єктів, а також охорони прав підприємств, установ, організацій і громадян на водокористування) [21];

- Митний кодекс України (визначає особливості регулювання на митній території України) [99];
- Кодекс адміністративного судочинства України [66];
- Кодекс цивільного захисту України [70];
- Цивільний кодекс України [179];
- Господарський кодекс України [27];
- Кодекс законів про працю України тощо [67].

Щодо законів, то тут окрему роль треба відвести Закону України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 р. № 4709-VI, що визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України [160].

Також важливу роль у цій сфері відіграє Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР, яким визначено відносини, пов'язані з діяльністю транспорту. Адже нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення [163].

Існує низка інших законодавчих актів, які є частиною адміністративного законодавства, зокрема це закони України «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про транзит вантажів», «Про прилеглу зону України», «Про виключну (морську) економічну зону України», «Про державний кордон України», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та інші.

Отже, кодифіковані та спеціалізовані закони у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів державного нагляду комплексно регулюють

діяльність капітана морського судна, визначають коло його повноважень і відповідальності й загалом формують сферу управління морським судном.

Підзаконні нормативні акти відіграють практичну реалізаційну роль у регулюванні діяльності капітана морського судна. Першочерговими серед таких актів є Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. №1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України», якою затверджено Положення Державної служби морського та річкового транспорту України як центрального органу виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [164]. Ще одним прикладом є те, що Наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 р. № 190 затверджено Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту. Відповідне Положення визначає порядок організації діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [144].

Досить важливим є Положення про звання осіб командного складу морських суден і порядок їх присвоєння, що затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 7 серпня 2013 р. № 567 і яким визначається процедура присвоєння звань особам командного складу морських суден. При цьому Положенням про звання осіб командного складу морських суден і порядок їх присвоєння від 7 серпня 2013 р. №567 визначено окремі додаткові вимоги щодо присвоєння певних звань осіб командного складу морських суден [142]:

– для присвоєння звання капітана малого плавання та отримання права на зайняття посади капітана морських суден валовою місткістю 500 одиниць і більше в малому плаванні відповідно до Правила II/2 Конвенції ПДНВ та національних вимог потрібно: мати схвалену морську вищу освіту з освітньо-кваліфікаційним рівнем не нижче бакалавра за спеціальністю «судноводіння» і відповідати стандарту компетентності, визначеному в розділі А-II/2 Кодексу ПДНВ, і національним вимогам; мати документально підтверджений стаж плавання не менше двадцяти чотирьох місяців із виконанням обов’язків вахтового помічника капітана на морських суднах валовою місткістю 500 одиниць і більше в малому або далекому плаванні, з яких не менш як дванадцять місяців – на посаді старшого помічника капітана в малому або далекому плаванні; мати чинні свідоцтва про відповідну схвалену обов’язкову підготовку; мати диплом штурмана з правом зайняття посади старшого помічника капітана на морських суднах в малому плаванні або диплом штурмана далекого плавання, або сертифікат компетентності старшого помічника капітана чи капітана, виданий іноземною державою; мати диплом оператора Глобальної морської системи зв’язку в разі лиха та для забезпечення безпеки (загальний); пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації); підтвердити кваліфікацію в ДКК відповідно до стандартів компетентності, визначених у розділі А-II/2 Кодексу ПДНВ, національних вимог [142];

– для присвоєння звання капітана далекого плавання та отримання права на зайняття посади капітана морських суден валовою місткістю 500 одиниць і більше відповідно до Правила II/2 Конвенції ПДНВ і національних вимог потрібно: мати схвалену морську вищу освіту з освітньо-кваліфікаційним рівнем спеціаліста або магістра за спеціальністю «судноводіння» і відповідати стандарту компетентності, визначеному в розділі А-II/2 Кодексу ПДНВ, у повному обсязі передбаченому для старшого помічника капітана для суден валовою місткістю 3000 одиниць або більше, та національним вимогам; мати документально підтверджений стаж плавання

не менше вісімнадцяти місяців на посаді старшого помічника капітана на морських суднах валовою місткістю 500 одиниць і більше в далекому плаванні; мати чинні свідоцтва про відповідну схвалену обов'язкову підготовку; мати диплом штурмана далекого плавання або сертифікат компетентності старшого помічника капітана чи капітана, виданий іншою державою, з якою Україна підписала договір про визнання сертифікатів компетентності (дипломів) моряків цієї держави; мати диплом оператора Глобальної морської системи зв'язку в разі лиха та для забезпечення безпеки (загальний); пройти підготовку за програмою післядипломної освіти (підвищення кваліфікації) відповідно до пункту 11 розділу II цього Положення; підтвердити кваліфікацію в ДКК відповідно до стандартів компетентності, визначених у розділі А-II/2 Кодексу ПДНВ, національних вимог [142].

Важливу роль для розвитку морського права відіграє Морська доктрина на період до 2035 року, що визначає стратегію та основні напрямки подальшого розвитку України як морської держави. Особливо потрібно звернути увагу на відновлення системи підготовки кадрів. Так, у Морській доктрині вказано, що напрямками розвитку системи підготовки кадрів є: розвиток системи військово-морської освіти як складової системи військової освіти, яка забезпечує підготовку військових фахівців для Військово-Морських Сил Збройних Сил і Морської охорони Держприкордонслужби за визначеними спеціальностями та всіма рівнями (тактичним, оперативним, стратегічним) у потрібній кількості з урахуванням прогнозованих змін у складі сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил і Морської охорони Держприкордонслужби; збереження (оновлення) та розвиток наявних закладів освіти, зокрема Академії військово-морських сил як єдиного багатoproфільного видового закладу вищої освіти, Військово-морського ліцею, зокрема через утворення його філіалів в обласних центрах як основи екстериторіального навчального контингенту (курсанти та офіцери флоту), навчального центру Військово-Морських Сил Збройних Сил і

створення нових закладів освіти; розширення можливостей системи військово-морської освіти з підготовки кадрів через залучення морських навчальних закладів до підготовки військово-морських фахівців за напрямками, спеціальностями і спеціалізаціями, які відповідають військово-обліковим спеціальностям фахівців Військово-Морських Сил Збройних Сил і Морської охорони Держприкордонслужби; удосконалення системи підготовки фахівців оперативно-тактичного та оперативно-стратегічного рівня підготовки для Військово-Морських Сил Збройних Сил у Національному університеті оборони з урахуванням потреб у них і досвіду підготовки відповідних фахівців у навчальних закладах держав-членів НАТО; відновлення підготовки фахівців оперативно-тактичного й оперативно-стратегічного рівня підготовки для Морської охорони Держприкордонслужби в Національному університеті оборони; розвиток вітчизняної військово-морської науки як складової української військової науки для забезпечення застосування інноваційних рішень і технологій у військовій (військово-морській) справі, формування раціональної системи військово-морських наукових установ і підрозділів, військово-морських наукових шкіл у ключових сферах військово-морської науки, створення умов для наукової творчості у військово-морських колективах і залучення цивільної молоді та молодих вчених з інших наукових напрямів до участі у військово-морських дослідженнях, формування розгалуженої системи військово-морських інтернет-товариств та асоціацій, створення системи надання державної підтримки та стимулювання військово-морських наукових досліджень; забезпечення переходу до підготовки фахівців усіх рівнів за європейськими стандартами та стандартами НАТО, широке використання можливостей міжнародного співробітництва у підготовці фахівців, зокрема, щодо підготовки фахівців усіх рівнів в іноземних військово-морських навчальних закладах і здійснення обміну викладачами, формування та використання в підготовці військово-морських фахівців національних морських і військово-морських традицій [139].

Низка підзаконних актів визначають умови набуття правового статусу капітана морського судна, зокрема Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку роботи Державних кваліфікаційних комісій» від 07.05.2007 № 377 [153], Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків» від 17.10.2001 № 693 [143] тощо.

Загалом капітан є високооплачуваним найманим менеджером із максимальною відповідальністю, зафіксованою в міжнародних документах, але при цьому залежний від судновласника й зобов'язаний діяти згідно зі значною кількістю інструкцій, конвенцій, кодексів, резолюцій, розроблених на найвищому рівні, а також інструкціями судновласника [118, с. 94-102].

Тому основними суб'єктами підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана морського судна є: Кабінет Міністрів України; Міністерство інфраструктури України; Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація); інші суб'єкти публічної адміністрації (морські екологічні інспекції, Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків тощо); різні державні підприємства, діяльність яких зосереджена на розвитку торгово-морської галузі (наприклад, Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», Казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» тощо); судновласник, як один із суб'єктів управління морським судном, що має повноваження видавати інструкції, якими у своїй діяльності зобов'язаний керуватися капітан судна; громадські організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями. Усі ці суб'єкти підзаконної правотворчості за своїм правовим становищем є суб'єктами публічної адміністрації, діяльність яких зосереджена на ухваленні відповідних підзаконних актів (у більшості випадків це постанови, накази, розпорядження, інструкції та ін.), що є складовою адміністративно-правового законодавства у сфері регулювання діяльності капітана морського судна.

Варто ще раз указати, що особливостями правового статусу капітана морського судна є те, що такий статус визначається нормами адміністративного права, які зосереджені в морському праві, праві держави прапора судна, національному праві держави, громадянином якої є капітан судна, а також праві держави порту, в якому перебуває судно, а також у правилах морських звичаїв; капітан морського судна наділений специфічними повноваженнями як посадова особа та у відносинах із численними владними суб'єктами.

Нами вище було проаналізовано норми права національного адміністративного права, тому далі треба вказати про особливості застосування норм права держави прапора судна національному праву держави, громадянином якої є капітан судна, а також праву держави порту, в якому перебуває судно.

Зв'язок судна з державою прапора починається з моменту реєстрації такого судна. Реєстрація морських суден є однією з форм здійснення нагляду з боку держави за суднами і засобом посвідчення речових прав на них. Усі судна, внесені до судового реєстру, підлягають контролю з боку держави й не можуть бути допущені до плавання, перш ніж буде встановлено, що вони задовольняють вимогам безпеки мореплавства. Разом із тим законодавство ряду країн ставить надання своєї національності суднам в залежність лише від одного факту реєстрації, що є недостатнім для визнання наявності реального зв'язку [127, с. 133–141; 13, с. 58].

Конвенцією ООН із морського права 1982 р. (далі – Конвенція 1982 р.) визначено, що державам-учасникам було надано право самостійно визначати умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на їхній території, а також надання права плавати під своїм прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати [76]. Ця стаття вказує на потребу існування реального зв'язку між державою й судном, а також передбачає обов'язок держави видавати відповідні документи суднам, яким вона надає право плавати під своїм прапором [171].

Сьогодні відповідно до міжнародно-правових норм державна політика щодо встановлення реального зв'язку між судном і державою також має бути спрямована на здійснення повного технічного, адміністративного та соціального контролю. Адміністративний полягає в тому, що конвенції з безпеки мореплавства передбачають права та обов'язки держави прапора щодо морських суден. Конвенційний перелік не є вичерпним. Відповідно до міжнародного морського права такий контроль можливий і в інших сферах – навігаційній, правовій, дипломатичній [127, с. 133-141].

1968 року відбулася II сесія Конференції ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), під час якої було досліджено різноманітні концепції реального зв'язку та економічні підходи загального характеру. У результаті такого дослідження було зроблено такі висновки: існує потреба ефективного вивчення юрисдикції та контролю з боку держави реєстрації. Деякі держави насправді не здійснюють ефективну юрисдикцію та контроль, тому з метою здійснення контролю за реєстрацією суден у тих країнах, де відсутня юрисдикція та контроль, має бути чітко визначений термін «реальний зв'язок»; наявність або відсутність «реального зв'язку» між судном і державою прапора позначається на ступені адміністративного контролю держави в галузі її національного судноплавства. У державах без «реального зв'язку» заходи контролю зазвичай є недостатніми або такими, що не відповідають вимогам, однак деякі з таких держав зробили кроки з метою запровадження або покращення заходів контролю; у державах з «реальним зв'язком» статті річного доходу й річної витрати суден (судноплавних компаній) становлять важливу частину платіжного балансу; купівля-продаж суден у таких державах є зовнішньоторговельною угодою; найм громадян на судна закордонного плавання та його умови є частиною загальної державної політики в галузі праці. І навпаки, у державах без «реального зв'язку» зазначені економічні зв'язки відсутні, і статті річного доходу й річних витрат від експлуатації флоту, угод купівлі-продажу суден і питання найму у сфері судноплавства перебувають поза розрахунковою системою національної

економіки. На жаль, Україна належить саме до такої категорії держав [127, с. 133–141].

Цікавим є факт, що дослідивши низку національних і міжнародно-правових актів (Кодекс торговельного мореплавства України [68], Конвенцію про відкрите море 1958 р. [78]) у контексті дослідження самого принципу існування реального зв'язку судна з державою прапора, Г. Півторак зазначає, що в цих документах відсутнє чітке визначення та тлумачення поняття реального зв'язку судна з державою прапора, хоча ці міжнародно-правові акти безпосередньо містять норми, які прямо або опосередковано направлені на встановлення та регулювання такого зв'язку. Дійсно, знижувати значущість таких документів ми не можемо, оскільки впродовж довгого періоду була проведена та в подальшому проводиться колосальна робота щодо створення та реалізації цих норм, однак усе ж таки вважаємо необхідним уведення чіткого правового поняття «реального зв'язку» судна з державою прапора для більш чіткої конкретизації, а також як одного з превентивних заходів обходу закону в міжнародному праві [127, с. 133–141].

Тобто частиною адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна в Україні є норми держави-прапора судна та права держави-порту, в якому перебуває судно, що поширюються на судна з моменту реєстрації цього судна та зумовлюють виникнення реального зв'язку між судном і державою задля здійснення уповноваженими органами адміністративного контролю над судном і діяльністю членів екіпажу, зокрема діяльністю капітана морського судна.

Усе вищевикладене дозволяє зробити такі висновки:

– Конституція України є системною базою побудови адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна, адже визначає принцип верховенства права, визнання міжнародних договорів (які є невід'ємною частиною морського права), безпеки людини як найвищої цінності, забезпечення екологічної безпеки тощо;

– Кодекс торговельного мореплавства України є основним кодифікованим актом правового регулювання статусу капітана морського судна, оскільки комплексно визначає становище (основні завдання, повноваження та засади відповідальності) капітана морського судна як суб'єкта управління судном;

– особливу роль у регулюванні діяльності капітана морського судна відіграє Кодекс України про адміністративні правопорушення, який визначає подвійне становище капітана морського судна: як суб'єкта, на якого накладається адміністративна відповідальність за визначене законодавством адміністративне правопорушення, та як суб'єкта, уповноваженого на розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень, що розкриває управлінські повноваження капітана морського судна;

– до інших кодифікованих актів, які є частиною адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна, слід віднести: Водний кодекс України, Митний кодекс України, Кодекс адміністративного судочинства України, Кодекс цивільного захисту України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Кодекс законів про працю України, закони України «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про транзит вантажів», «Про прилеглу зону України», «Про виключну (морську) економічну зону України», «Про державний кордон України», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та інші;

– кодифіковані та спеціалізовані закони у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів державного нагляду, що комплексно регулюють діяльність капітана морського судна, визначають коло його повноважень і відповідальності й загалом формують сферу управління морським судном;

– основними суб'єктами підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана морського судна є: Кабінет Міністрів України; Міністерство інфраструктури України; Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація); інші суб'єкти публічної адміністрації (морські екологічні інспекції, Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків тощо); різні державні підприємства, діяльність яких зосереджена на розвитку торгово-морської галузі (наприклад, Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», Казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» тощо); судновласник як один із суб'єктів управління морським судном, що має повноваження видавати інструкції, якими у своїй діяльності зобов'язаний керуватися капітан судна; громадські організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями. Усі ці суб'єкти підзаконної правотворчості за своїм правовим становищем є суб'єктами публічної адміністрації, діяльність яких зосереджена на ухваленні відповідних підзаконних актів (у більшості випадків це постанови, накази, розпорядження, інструкції та ін.), що є складовою адміністративно-правового законодавства у сфері регулювання діяльності капітана морського судна;

– частиною адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна в Україні є норми держави прапора судна та права держави порту, в якому перебуває судно, що поширюються на судно з моменту його реєстрації та зумовлюють виникнення реального зв'язку між судном і державою задля здійснення уповноваженими органами адміністративного контролю над судном і діяльністю членів екіпажу, зокрема діяльністю капітана морського судна.

Отже, адміністративно-правове законодавство щодо регулювання діяльності капітана морського судна складається з Конституції України, спеціалізованого кодифікованого акта (Кодексу торговельного мореплавства України), кодифікованого акта з притягнення до адміністративної відповідальності (Кодексу України про адміністративні правопорушення),

кодифікованих і спеціалізованих законів у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів державного нагляду, підзаконних актів, ухвалених уповноваженими суб'єктами публічної адміністрації для практичної реалізації адміністрування діяльності капітана морського судна, та норм держави прапора судна і права держави порту, в якому перебуває судно.

Висновки до розділу 1

1. З'ясовано, що правовий статус капітана морського судна визначається нормами міжнародного й адміністративного права, які зосереджені в морському праві, праві держави прапора судна та національному праві держави, громадянином якої він є, праві держави порту, в якому перебуває судно, а також правовими морськими звичаями.

2. Доведено, що капітан морського судна має надзвичайні повноваження, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана морського судна як широко уповноважену особу від незаконних і протиправних дій суб'єктів права. До елементів адміністративно-правового статусу капітана морського судна слід віднести: засади та умови набуття статусу капітана; адміністративні обов'язки капітана; адміністративні права капітана; адміністративну відповідальність капітана; гарантії адміністративного захисту капітана морського судна в Україні.

3. Капітан морського судна є службовою (посадовою) особою, яка, з одного боку, наймається судновласником (здійснює його розпорядження), а з іншого – представляє інтереси держави прапора судна та має дотримуватися законодавства держави, громадянином якої він є. Капітан морського судна має постійний адміністративно-правовий зв'язок: а) з екіпажем судна та капітанами інших судів – з питань уникнення зіткнення та надання/отримання допомоги; б) із державою прапора судна; в) із державою,

громадянином якої він є; г) із міжнародною морською організацією (ІМО); г) із державою порту, до якого заходить судно. Капітан морського судна має надзвичайні повноваження, і тому законодавством закріплено гарантії адміністративного захисту, які загалом охороняють капітана як широко уповноважену особу від незаконних і протиправних дій суб'єктів права.

4. Виявлено й узагальнено, що умови набуття статусу капітана морського судна визначаються національним законодавством на основі Міжнародної конвенції про підготовку й дипломування моряків та несення вахти 1978 року зі змінами (Конвенція ПДНВ) та Кодексу з підготовки й дипломування моряків і несення вахти (Кодекс ПДНВ).

5. Визначено, що порядок набуття правосуб'єктності капітана морського судна здійснюється за такими етапами: 1) адміністративно-підготовчий (створення нормативно-правової бази Міністерством інфраструктури України; створення Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків державних кваліфікаційних комісій); 2) кваліфікаційний (основний етап, на якому моряки проходять відповідну навчальну і практичну підготовку в морському вищому навчальному закладі, та державними кваліфікаційними комісіями безпосередньо реалізується процедура дипломування моряків (зокрема й капітана морського судна); 3) додатковий (на цьому етапі може здійснюватися перепідготовка та підвищення кваліфікації моряків (зокрема капітана морського судна), а також проводиться огляд морських вищих навчальних закладів).

6. Доведено, що міжнародне морське право регулюється багатьма міжнародними нормативними актами, які ухвалені різними міжнародними суб'єктами, що наділені відповідною правотворчістю; провідну роль у площині нормативного забезпечення міжнародного морського права відіграє Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка встановила основні механізми регулювання діяльності судна та екіпажу, загальні свободи та повноваження екіпажу судна, засоби взаємодії між суднами та державами, інструменти та процедури вирішення морських спорів, способи проведення морських

наукових досліджень, а також кодифікувала норми-звичаї морського права, які діють у всіх країнах світу. Міжнародна морська організація є основним нормотворчим органом міжнародного рівня, що створює правовий інструментарій (конвенції та резолюції), які є правовою основою морської діяльності на міжнародному та національному рівні (зокрема й в Україні).

7. Визначено, що для набуття статусу «капітана» особа має дотримуватися певних вимог, які встановлені як у національному законодавстві, так і в міжнародних конвенціях (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53) з метою уніфікації загальних стандартів щодо осіб – кандидатів на посаду капітана морського судна – та визначення основних засад процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію. Низкою міжнародних нормативно-правових актів визначено різні зобов'язання капітана судна (щодо управління судном; вирішення організаційних питань з екіпажем; безпеки та охорони судна; порятунку осіб, які зазнали корабельної аварії; ліквідації корабельних аварій тощо), які комплексно визначають його правове становище як основного суб'єкта управління судном у морі. Морські звичаї фактично є частиною міжнародно-правового регулювання морської діяльності, у більшості випадків вони використовуються для торгівельних правовідносин і в надзвичайних ситуаціях у морі.

8. З'ясовано, що до складу міжнародно-правового законодавства з регулювання діяльності капітана морського судна належать міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України, укладені між іноземними державами та уповноваженим суб'єктом публічного адміністрування України (Кабінетом Міністрів України), що поєднують у собі міжнародні та внутрішні адміністративні засади діяльності морського судна з метою всебічного розвитку національного та взаємного морського судноплавства.

9. З'ясовано, що кодекс торговельного мореплавства України є основним кодифікованим актом правового регулювання статусу капітана морського судна, оскільки комплексно визначає становище (основні завдання, повноваження та засади відповідальності) капітана як суб'єкта управління судном. Особливу роль у регулюванні діяльності капітана морського судна відіграє Кодекс України про адміністративні правопорушення, який визначає подвійне становище капітана: як суб'єкта, на якого накладається адміністративна відповідальність за визначене законодавством адміністративне правопорушення, та як суб'єкта, уповноваженого на розгляд справ про адміністративні правопорушення й накладення адміністративних стягнень, що розкриває управлінські повноваження капітана морського судна.

10. Доведено, що до інших кодифікованих актів, які є частиною адміністративно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна, слід віднести: Водний кодекс України, Митний кодекс України, Кодекс адміністративного судочинства України, Кодекс цивільного захисту України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Кодекс законів про працю України, закони України «Про морські порти України», «Про транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про транзит вантажів», «Про прилеглу зону України», «Про виключну (морську) економічну зону України», «Про державний кордон України», «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та інші.

11. Наголошено, що кодифіковані та спеціалізовані закони у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів державного нагляду комплексно регулюють діяльність капітана морського судна, визначають коло його повноважень і відповідальності, загалом формують сферу управління морським судном.

12. Виявлено й узагальнено, що основними суб'єктами підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана морського судна є: Кабінет Міністрів України; Міністерство інфраструктури України; Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація); інші суб'єкти публічної адміністрації (морські екологічні інспекції, Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків тощо); різні державні підприємства, діяльність яких зосереджена на розвитку торгово-морської галузі (наприклад, Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», Казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» тощо); судновласник як один із суб'єктів управління морським судном, що має повноваження видавати інструкції, якими у своїй діяльності зобов'язаний керуватися капітан судна; громадські організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями. Усі ці суб'єкти підзаконної правотворчості за своїм правовим становищем є суб'єктами публічної адміністрації, діяльність яких зосереджена на ухваленні відповідних підзаконних актів (у більшості випадків це постанови, накази, розпорядження, інструкції та ін.), що є складовою адміністративно-правового законодавства у сфері регулювання діяльності капітана морського судна.

РОЗДІЛ 2

ЗМІСТ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА В УКРАЇНІ

2.1 Адміністративні обов'язки капітана морського судна

Торгово-морські відносини постійно розвиваються, адже вони позитивно впливають на економіку кожної морської держави. Одним із суб'єктів управління в торгово-морських відносинах є капітан морського судна, який наділений владною компетенцією.

Адміністративно-правовий статус капітана морського судна є досить специфічним. Однак як у суб'єкта управління та довіреної особи держави, адміністративні обов'язки капітана морського судна чітко встановлені нормами національного та міжнародного права.

Таким чином, ураховуючи важливість належного виконання капітаном морського судна своїх адміністративних обов'язків, їх дослідження є актуальним і своєчасним.

Сукупність обов'язків капітана судна визначається чинним законодавством України, міжнародними договорами, а також прийнятими на їх виконання інструкціями й положеннями судновласника [118, с. 94-102].

При цьому всі обов'язки та права капітана судна певною мірою побудовані на основі перерахування основних напрямків діяльності капітана. Якщо взяти за підставу класифікації вид діяльності капітана, то, виходячи з Кодексу торговельного мореплавства України (КТМ України), можна визначити таку класифікацію: 1) судноводіння; 2) забезпечення безпеки плавання судна; 3) захист морського середовища; 4) підтримання порядку на судні; 5) запобігання шкоди судну, людям, вантажу; 6) надання допомоги тонучим людям; 7) допомога аварійному судну; 8) надання невідкладної медичної допомоги; 9) надзвичайні дії в разі війни або військової небезпеки; 10) дії при залишенні судна екіпажем і пасажирями; 11) підтримання порядку на судні; 12) дисциплінарні правомочності капітана щодо членів екіпажу;

13) примусові дії щодо осіб, які створюють загрозу судну, людям та майну на судні; 14) взаємовідносини з консулом; 15) правоможності капітана як органу дізнання; 16) правоможності капітана при складанні актів про смерть і народження на судні, при посвідченні заповіту; 17) дії капітана як представника судновласника й вантажовласника; 18) дії капітана при нагальній потребі в грошах; 19) взаємовідносини капітана з лоцманом, буксирувальником, криголамом; 20) заява морського протесту; 21) дії капітана під час розслідування морських подій [68; 53, с. 117-122].

Для повноти також потрібно вказати і про обов'язки капітана морського порту. Так, Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту від 27 березня 2013 р. № 190 визначено загальні зобов'язання капітана морського порту, відповідно капітан морського порту та працівники служби капітана морського порту зобов'язані:

- 1) дотримуватися Конституції України та законів України, діяти лише на підставі, у межах повноважень та у спосіб, передбачені Конституцією України та законами України;
- 2) дотримуватися принципів державної служби та правил етичної поведінки;
- 3) поважати гідність людини, не допускати порушення прав і свобод людини та громадянина;
- 4) з повагою ставитися до державних символів України;
- 5) забезпечувати в межах наданих повноважень ефективне виконання завдань і функцій Морської адміністрації;
- 6) сумлінно і професійно виконувати свої посадові обов'язки, об'єктивно та неупереджено здійснювати повноваження, визначені законом, щодо здійснення нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;
- 7) виконувати рішення державних органів, накази, доручення Голови Морської адміністрації, надані на підставі та в межах повноважень, передбачених Конституцією України й законами України;
- 8) додержуватися вимог законодавства у сфері запобігання і протидії корупції;
- 9) запобігати виникненню реального, потенційного конфлікту інтересів під час проходження державної служби;
- 10) постійно підвищувати рівень своєї професійної компетентності та удосконалювати організацію службової діяльності;
- 11) зберігати державну таємницю та

персональні дані осіб, що стали їм відомі у зв'язку з виконанням посадових обов'язків, а також іншу інформацію, яка відповідно до закону не підлягає розголошенню [144].

Таким чином, сукупність обов'язків капітана морського судна визначається нормами національного та міжнародного законодавства, при цьому обов'язки капітана судна виникають із конкретних напрямків діяльності капітана судна та його взаємовідносин із різними суб'єктами (судновласником, екіпажем судна, лоцманами, нотаріусами, іншими суднами, органами влади, консулами, дипломатами тощо).

Цілком природно, що перелік видів діяльності капітана не є вичерпним, при цьому в ньому важливі види діяльності перемежуються з менш важливими і навіть епізодичними, що не сприяє виявленню стрижневих правоможностей статусу капітана, а також не виключає різноманітних видів класифікацій обов'язків і прав капітана [53, с. 425-429].

Н. Орлова, ґрунтуючись на позиції І. Барінової зазначає, що 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 [9, с. 5; 118, с. 94-102].

О. Скворцов права й обов'язки капітана поділяє на встановлені національним законодавством і встановлені міжнародним правом; публічні та приватні (в рамках як національного, так і міжнародного права); передбачені нормативними актами й засновані на звичаях (національних, місцевих, міжнародних); права та обов'язки нормальні й надзвичайні; права та обов'язки персональні для капітана й виконувані ним як керівником екіпажу; виконувані в стані крайньої потреби і без такої; пов'язані з ризиком для людей на судні або без такого; здійснювані добровільно чи

вимушено; виконувані з ініціативи капітана або за розпорядженням судновласника (фрахтувальника, оператора, прибережних властей) і т. ін. [173, с. 53-54].

Законодавець (або судновласник) постійно розширює діапазон та перелік службово-соціальних обов'язків і повноважень капітанів у сфері торговельного судноплавства та забезпечення його безпеки [118, с. 94-102]. Тобто крім міжнародних і національних правових актів у сфері торговельного мореплавства, права обов'язки та відповідальність капітана визначаються також і судновласником. Звичайною практикою на судах під прапором іноземних держав стало покладання на капітана обов'язків ведення судової бухгалтерії, виплати екіпажу заробітної плати та інших [59, с. 425-429; 30, с. 429].

На наш погляд, адміністративні обов'язки капітана морського судна слід поділяти на: 1) обов'язки щодо належного управління судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні та інші); 2) обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя; 3) обов'язки щодо збереження та відновлення належного морського середовища; 4) обов'язки щодо взаємодії з іншими суб'єктами морського права (органами влади, нотаріусами, консулами); 5) обов'язки щодо надання адміністративних послуг (засвідчення юридично важливих фактів на судні); 6) додаткові обов'язки капітана судна, покладені судновласником; 7) обов'язки капітана щодо забезпечення безпеки на судні (розслідування правопорушень, морські протести, адміністративна відповідальність тощо); 8) обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним і морально-етичним вимогам.

Найголовнішим адміністративним обов'язком капітана морського судна є обов'язок належного управління судна, адже Кодекс торговельного мореплавства України визначає, що на капітана судна покладається управління судном, зокрема судноводіння, ужиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського

середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому [68].

Під управлінським рішенням капітана на водному транспорті В. Байрак розуміє ухвалений в особливому порядку правовий акт капітана, який ґрунтується на нормах права чи морському звичаї, аналізі й оцінці ситуації, що відбиває інтереси численних суб'єктів, держави, судновласника, членів екіпажу, пасажирів, власників вантажу тощо, направлений на організацію та виконання сукупності організаційних, експлуатаційних, правових та інших заходів, що забезпечують життя людини, природного середовища, безаварійне функціонування об'єкта водного транспорту та оптимальне виконання господарсько-виробничих завдань [7, с. 157].

Класифікація управлінських рішень капітанів на водному транспорті є важливим моментом як у теоретичній, так і практичній площині. В. Байрак визначив таку класифікацію управлінських рішень за такими критеріями [7, с. 140-157]:

- за юридичними наслідками: правові (пов'язані зі встановленням (правотворчі) і застосуванням (правозастосовні) національних та міжнародних норм права) та неправові (організаційні);

- за об'єктом впливу: зовнішні та внутрішні. Внутрішні управлінські рішення спрямовані на забезпечення функціонування управлінської системи на судні/ в порту, вирішення кадрових, фінансових, матеріально-технічних та інших проблем життєдіяльності суднової команди й командного складу (трудового колективу порту). Зовнішні управлінські рішення спрямовані на реалізацію безпеки судноплавства, захист прав і законних інтересів судновласника та власника вантажу, прав і свобод пасажирів, запобігання правопорушенням із боку осіб, що не входять до складу екіпажу, та їх припинення;

- за напрямками управлінського впливу: загальні та часткові. Загальні управлінські рішення капітана розраховані на достатньо тривалий період їх реалізації та включають увесь комплекс або основні напрямки організації

управлінської діяльності на судні/в порту. До часткових належать рішення ситуаційного характеру;

- за цільовим призначенням: ситуаційні (тактичні) та стратегічні. Сутність стратегічних рішень капітана полягає в тому, що вони спрямовані на забезпечення стабільності управління об'єктом водного транспорту, а також внутрішньоорганізаційних аспектів управлінської діяльності капітана;

- за об'єктами управлінського впливу: індивідуальні та нормативні. Сутність індивідуальних рішень полягає в їхньому разовому призначенні – після їх реалізації рішення капітана припиняє свою дію. Нормативні управлінські рішення капітана визначають основи організації та діяльності об'єкта водного транспорту (судна, порту) і тим самим забезпечують стабільність організаційної діяльності;

- за умовами (причинами) ухвалення: ініціативні та директивні. Ініціативні управлінські рішення капітана виникають як альтернатива до стандартних рішень і зазвичай стосуються як зовнішньоадміністративних, так і внутрішньоорганізаційних питань. Директивні рішення ухвалюються капітаном на виконання вимог міжнародного законодавства, законодавства України, підзаконних нормативно-правових актів, розпорядчих актів судовласника;

- за формою зовнішнього вираження: письмові, усні та конклюдентні. Конклюдентні форми демонстрації ухвалених рішень при правозастосуванні виявляються в поведінці, щодо якої можна зробити певний висновок про конкретний намір [7, с. 140-157].

При цьому вищевказаний перелік класифікацій не може вважатись вичерпним, адже класифікацію управлінських рішень капітана на водному транспорті можна здійснювати і за низкою інших критеріїв [7, с. 140-157].

Отже, основним адміністративним обов'язком капітана морського судна є обов'язок належного управління морським судном, що реалізується у формі управлінського рішення та полягає у здійсненні правових, організаційних, технічних, інформаційних та інших заходів щодо керування

судном, екіпажем судна та пасажирями, вчинення адміністративних дій щодо підтримання порядку на морському судні, взаємодії з іншими суднами, портами та органами влади іноземних держав, забезпечення екологічної безпеки та охорони морського середовища тощо.

Прямо Кодексом торговельного мореплавства України визначено також і такі обов'язки капітана морського судна: надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі; надання допомоги після зіткнення суден; надання невідкладної медичної допомоги; обов'язки капітана судна в разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна; ужиття всіх заходів для рятування пасажирів у разі небезпеки загибелі судна; підтримання порядку на судні; обов'язки щодо засвідчення факту народження дитини і укладення шлюбу; обов'язки щодо засвідчення заповіту і факту смерті [68].

Розкриємо окремий обов'язок капітана морського судна, що прямо визначений Кодексом торговельного мореплавства України.

Відповідно до ст. 59 Кодексу торговельного мореплавства України капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, які перебувають на ньому: 1) подати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель; 2) прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу потерпаючим особам, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати. За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України. Судновласник не несе жодної відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків надання допомоги [68].

Також відповідно до ст. 60 Кодексу торговельного мореплавства України капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може зробити це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу й судна, подати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу. Капітани суден зобов'язані, наскільки це можливо, повідомити один одному назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення

і призначення або найближчий порт, у який судно зайде. За невиконання зазначених обов'язків капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України. Судновласник не несе відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків подання допомоги після зіткнення суден. При цьому відповідно до ст. 228 у разі аварійної морської події з судном, що буксирується, або іншим плавучим об'єктом з причини, що не залежить від буксируючого судна, капітан останнього зобов'язаний надати судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту рятувальні засоби і подавати йому необхідну допомогу доти, доки постраждале судно (об'єкт) не зможе обійтися без рятувальника, з відшкодуванням лише фактичних витрат буксируючого судна і без виплати рятувальної винагороди [68].

Допомога суднам має надаватися капітаном завжди, адже від цього може залежати життя людей. Відповідно законодавство України передбачає кримінальну відповідальність за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха. Відповідно до статті 284 Кримінального кодексу України ненадання допомоги капітаном судна в разі зіткнення з іншим судном екіпажу та пасажиром останнього, а також зустрінутим у морі або на іншому водному шляху особам, які зазнали лиха, якщо він мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів, – карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до двох років [90].

Щодо обов'язку подання невідкладної медичної допомоги, то відповідно до статті 61 Кодексу торговельного мореплавства України якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, яку неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомити про це судновласника, а в разі заходження в іноземний порт – також консула України [68].

Також існують певні обов'язки капітана судна в разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна. Так, у разі воєнної небезпеки,

піратських дій капітан судна зобов'язаний ужити всіх необхідних і можливих заходів до рятування людей, які перебувають на судні, і недопущення захоплення судна, документів, вантажу та іншого майна, що перебувають на ньому (стаття 62 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Окрім того, уклавши міжнародні договори, держави поклали низку своїх обов'язків за цими договорами на капітанів морських суден. Для позначення таких особливих повноважень капітана в морській юридичній літературі використовується поняття «довірена особа держави» [53, с. 117-122; 173, с. 98].

Прикладами зобов'язань капітана морського судна, які визначені міжнародними договорами, є такі положення: капітан зобов'язаний ухвалювати рішення щодо безпеки та охорони судна, а також несе головну відповідальність за ухвалення рішень (Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 року) [110]; капітан зобов'язаний перевезти осіб, які зазнали корабельної аварії (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року) [101]; капітан зобов'язаний максимально швидко та в повному обсязі повідомити відомості про забруднення з суден (Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року) [102]; кожний капітан зобов'язаний, наскільки він у змозі це зробити, не піддаючи суттєвій небезпеці своє судно та осіб, що перебувають на ньому, надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель на морі; стосовно рятувальника власник і капітан судна або власник іншого майна, що перебуває в небезпеці, зобов'язані: а) у повному обсязі співробітничати з ним під час рятувальних операцій; б) здійснюючи співробітництво, виявляти належну турботу стосовно запобігання шкоді навколишньому середовищу або її зменшення; с) прийняти судно чи інше майно після того, як воно було доставлене в безпечне місце, коли цього переконливо вимагає рятувальник (Міжнародна конвенція про рятування 1989 року) [107] тощо.

Таким чином, адміністративні обов'язки капітана морського судна регулюються як національним внутрішнім законодавством (в Україні це

Конституція, спеціалізований Закон мореплавства та інші законодавчі акти щодо регулювання руху морського транспорту), що визначає особливості обов'язків щодо належного управління морським судном, так і міжнародним морським правом, нормами якого на капітана морського судна покладено адміністративні обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя, належного морського середовища та взаємодії з іншими суб'єктами морського права.

Обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним і морально-етичним вимогам зумовлюються тим, що обсяг прав і обов'язків капітана не є конкретно визначеним унаслідок існування різних видів випадковостей мореплавання і несподіваних проявів стихії, а також аномальних явищ (наприклад, стрибкоподібна зміна показань компаса через магнітні аномалії, несподівана зміна схиляння, вихід з ладу приладів при грозових розрядах під час шторму, поява непозначених на морських картах небезпек і т.д.) [53, с. 117-122; 173, с. 98].

Жодна інша професія не потребує наявності такої сукупності професійних якостей, як у капітанів, від яких, крім високоорганізованих професійних умінь і навичок, вимагається сміливість, холонокровність, витримка, мудрість, дисциплінованість, вимогливість до себе та інших. Усе це робить винятковою роль капітана на судні незалежно від науково-технічного прогресу в судноплаванні, суднобудуванні або комерційній практиці. Капітан перебуває у формальних взаєминах із 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 зумовлює певне ставлення до нього з боку підлеглих, товаришів по службі, державних портових службовців [118, с. 94-102].

Важливою правовою особливістю становища капітана є те, що він зобов'язаний здійснювати правову підготовку рейсу, хоча в більшості

випадків не має спеціальної юридичної освіти. Сутність правової підготовки полягає в тому, щоб мати на судні до початку рейсу систематизовану інформацію про всі морські закони, місцеві правила та звичаї тих країн і, особливо, тих іноземних портів, до яких судно має зайти під час рейсу. У капітана має бути інформація про лоцманське, буксирне, криголамне, агентське обслуговування в порту і на його акваторії, порядок і час виклику всіх служб порту, включаючи митницю, прикордонну охорону, портнагляд, систему управління рухом суден, пожежну охорону, сигнальні станції, диспетчерську, агента, консула і т. ін. [53, с. 117-122].

Капітан має знати порядку заявлення морського протесту, арешту або затримання судна, оформлення вантажних документів, оформлення приходу і відходу судна, проведення сюрвейського огляду, особливості звернення в суд або арбітраж, водну поліцію, службу охорони навколишнього середовища тощо [53, с. 117-122].

Також капітан має добре знати англійську мову як міжнародну морську мову й користуватися збіркою зразків типових ділових листів англійською мовою, що стосуються різних аспектів експлуатації судна [53, с. 117-122].

Обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним і морально-етичним вимогам зумовлюються тим, що він зобов'язаний здійснювати правову підготовку рейсу (систематизація норм морського права та права іноземної держави), вчасно та правильно реагувати на несподівані й небезпечні ситуації (стихійне лихо, збройні напади, морські аварії тощо), для чого капітан має бути професійною та висококваліфікованою особою (відповідати формальним вимогам, знати англійську мову), мати добре здоров'я, дотримуватися високих моральних цінностей і мати певні особисті якості (наполегливість, рішучість, стресостійкість, дисциплінованість).

Ще низка зобов'язань виникає у капітана під час взаємодії з морським лоцманом. Відповідно до Положення про морських лоцманів, що затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 8 травня 2013 р. № 292, морський лоцман – це особа, яка має посвідчення морського

лоцмана відповідної кваліфікаційної категорії, є спеціалістом із судноплавства у визначеному районі лоцманського проведення й надає рекомендації капітану судна під час управління судном [146].

Прибулий на судно лоцман зобов'язаний пред'явити капітану судна лоцманське посвідчення. Покладаючи на лоцмана обов'язок пред'являти капітану судна лоцманське посвідчення, закон виходить із того, що до початку лоцманського проведення капітан має переконатися в тому, що проведення буде здійснюватися особою, яка не лише володіє відповідною загальною кваліфікацією, а й допущена в установленому порядку до проведення саме в цьому районі [31, с. 120-125].

Під час лоцманського проведення морський лоцман зобов'язаний постійно вести спостереження за будь-якими змінами навігаційних, гідрометеорологічних та інших умов плавання, що мають значення для безпеки проведеного судна та інших суден у районі лоцманського проведення судна; безперервно контролювати місце розташування судна, використовуючи методи графічного числення, аналізу, інструментального та окомірного визначення навігаційних параметрів. Морський лоцман у здійсненні лоцманської проводки судна має право: користуватися судновою радіостанцією та іншими засобами зв'язку; користуватися всіма судновими засобами навігаційного обладнання та допоміжними засобами; звіряти дані, записані в лоцманській квитанції та лоцманській картці, з даними, зазначеними в суднових документах; отримувати від капітана судна відомості про конструктивні, експлуатаційні особливості й поточний стан навігаційних приладів, рухової установки, рульового, підрульного, якірного та інших пристроїв, що забезпечують керування рухом і маневрування судна; отримувати від капітана судна відомості про назву судна, його характеристики (довжина, ширина, осадка, висота щогл над водою, швидкість, наявність підрульних пристроїв тощо), позивні, дані про осадку, завантаженість, остійність і непотоплюваність; отримувати від капітана судна відомості про маневрені характеристики й особливості керованості

судна, потрібні для лоцманського проведення судна; отримувати інформацію від капітана судна про дату й час приходу до місця посадки морського лоцмана, місце призначення, причалування (борт швартування), назву морського агента судна; отримувати від капітана судна будь-яку іншу інформацію, необхідну для лоцманського проведення судна; у разі якщо погодні умови не дозволяють морському лоцманові піднятися на борт судна, за погодженням із капітаном судна та капітаном морського порту здійснювати лоцманську проводку судна методом лідирування до місця, де посадка морського лоцмана на борт судна стане можливою й безпечною [31, с. 120-125].

Якщо капітан судна, лоцманське проведення якого здійснюється, без достатніх на те підстав, не слідує рекомендаціям морського лоцмана, лоцман негайно повідомляє про це капітану порту і має право вимагати, щоб про факт невиконання капітаном судна рекомендацій морського лоцмана було зроблено запис у судовому журналі [31, с. 120-125].

При використанні послуг морських лоцманів на капітана судна покладаються такі обов'язки:

- присутність на судні морського лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном. У випадках залишення капітаном судна командного містка він зобов'язаний вказати морському лоцману особу, відповідальну за управління судном у його відсутність (ст. 97 Кодексу торговельного мореплавства України) [68];

- капітан судна зобов'язаний забезпечити швидкий і безпечний прийом морського лоцмана і стажиста на борт судна і на період проведення безкоштовно надавати їм окреме приміщення й харчування нарівні з особами командного складу судна (ст. 100 Кодексу торговельного мореплавства України) [68];

- якщо морський лоцман затримується на судні більше двох годин через потребу довантаження чи розвантаження судна, несправність судових механізмів, перебування судна в карантині та інші обставини, якщо вони не

викликані діями непереборної сили, капітан судна зобов'язаний сплатити підприємству, де працює морський лоцман, окрему винагороду установленого розміру (ст. 107 Кодексу торговельного мореплавства України) [68];

– якщо лоцман і стажист вивезені судном, яке вони проводили, за межі обслуговуваного ними району, капітан судна зобов'язаний відшкодувати лоцману і стажисту витрати на повернення до місця служби (проїзд, добові, проживання в готелі) і, крім того, виплатити винагороду, передбачену статтею 107 Кодексу торговельного мореплавства України за кожен добу перебування їх за межами району лоцманського проведення (ст. 108 Кодексу торговельного мореплавства України) [68];

– із суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку. Капітан судна, який звернувся до служби регулювання руху суден за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний за затребуванні послуги збір (ст. 115 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Також капітан судна зобов'язаний [31, с. 120-125]:

- забезпечити безпечну посадку і безпечну висадку лоцмана;
- безоплатно надавати йому в період лоцманської проводки судна окреме приміщення, харчування (ці ж правила застосовуються і щодо стажиста, якщо з метою проходження практики стажер супроводжує лоцмана);
- оголосити лоцманові точні дані про осадку, довжину, ширину й місткість судна. Для цього він має заповнити й підписати лоцманську квитанцію. Ці дані потрібні лоцманові для отримання правильного уявлення про судно й безпосередньо впливають на характер порад, які лоцман

даватиме капітану при проводці. Якщо майбутнє лоцманське проведення цього вимагає, лоцман може уточнити й інші дані про судно, насамперед його маневрені характеристики. Дані про місткість судна служать також для визначення розміру лоцманського збору;

- слідувати розумним рекомендаціям лоцмана і не втручатися в його роботу без достатніх на те підстав;

- йдучи з містка, капітан зобов'язаний вказати лоцманові особу, відповідальну за управління судном у його відсутність;

- морські лоцмани надають лоцманські послуги у визначеній в установленому порядку ділянці морських шляхів і акваторій – районі лоцманського проведення. Капітан судна не має відвозити лоцмана за межі обслуговуваного їм району [31, с. 120-125].

Якщо лоцман був відвезений проведеним судном за межі цього району, капітан судна зобов'язаний відшкодувати лоцману вартість повернення до місця його постійного знаходження (вартість проїзду на відповідному виді транспорту, добові за час повернення, вартість проживання в готелі). Крім відшкодування вартості повернення лоцмана, організація, працівником якої є лоцман, має право на відшкодування збитків, завданих затримкою лоцмана. Судновласник несе сувору відповідальність за затримку і може бути звільнений від неї лише в одному випадку – якщо доведе, що затримка лоцмана була викликана дією непереборної сили [31, с. 120-125].

Таким чином, низка зобов'язань виникає в капітана при взаємодії із морським лоцманом, адже хоча морський лоцман фактично здійснює управління судном у відповідних ділянках, відповідальність щодо управління та безпеки судна покладається на капітана, який ще додатково має забезпечити всі умови морському лоцману на здійснення завдань, слідувати рекомендаціям і вказівкам морського лоцмана, гарантувати оплату лоцманських послуг.

Також варто визначити правовий зв'язок капітана судна з морським агентуванням. У морському порту або поза його територією як постійні

представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує [68].

Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна в налагодженні контактів зі службами порту, місцевими органами виконавчої влади, в організації постачання й обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають із договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на судах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [68].

Морський агент зобов'язаний: а) здійснювати добросовісно свою діяльність відповідно до інтересів судновласника або іншого довірителя і звичайної практики морського агентування; б) діяти в межах своїх повноважень; в) не передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо лише він не був уповноважений на це своїм довірителем [68].

Особливості агентування морських суден регламентуються Кодексом торговельного мореплавства України. При цьому всі компанії мають надавати послуги та здійснювати свою діяльність відповідно до звичаїв порту, обов'язкових постанов порту, згідно з чинними правилами на дату надання цих послуг, умов договорів. Крім того правила надання послуг у морських портах України, порядок провадження на їх території господарської діяльності, зокрема надання послуг морського агентування

суден, встановлені Законом України «Про морські порти» № 4709 й Наказом Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України» № 348 [155; 160; 95].

Чинне законодавство України не містить визначення договору морського агентування, оскільки ЦКУ й ГКУ не виділяють договір морського агентування в окремий вид зобов'язань. Однак, виходячи з характеру відносин, що виникають між морським агентом і судновласником під час виконання такого договору, його можна кваліфікувати як договір доручення. Оформлення агентської діяльності регламентується нормами ГКУ, де визначено поняття «комерційне посередництво» («агентська діяльність»), яке становить собою діяльність, що полягає в наданні комерційним агентом послуг суб'єктам господарювання при здійсненні ними господарської діяльності через посередництво від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок суб'єкта, якого він представляє [95].

Специфіка морського міжнародного агентування полягає в тому, що згідно зі звичаями та сталою практикою укладення договорів морського агентування здійснюється здебільшого через телексне повідомлення судновласником морського агента або засобами електронної пошти. Зміст таких повідомлень стосується лише характеристик судна, які є достатніми для сплати канальних, лоцманських, портових та інших обов'язкових зборів. Одночасно вказана форма укладання договору морського агентування не суперечить і нормам чинного законодавства України. Допускається укладення господарських договорів у спрощений спосіб, тобто через обмін листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також через підтвердження ухвалення до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальних вимог до форми та порядку укладення цього виду договору [95].

Договір морського агентування, укладений на визначений термін, припиняється після його закінчення, якщо умовами договору не передбачено інше. Якщо договір морського агентування укладено на невизначений термін,

то кожна зі сторін вправі розірвати договір за наявності серйозних причин, які підтверджують його невиконання, сповістивши другу сторону про це не пізніше ніж за три місяці з часу, коли їй стало відомо про такі причини [68].

Судновласник або інший довіритель (тобто капітан морського судна) зобов'язані: а) надавати морському агенту кошти, достатні для здійснення його функцій; б) відшкодовувати морському агенту будь-які витрати, зроблені ним від їх імені або за їх згодою; в) нести відповідальність за наслідки будь-яких дій морського агента в межах його повноважень. У разі обмеження довірителем звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, укладена ним із третьою особою, яка діяла добросовісно, є дійсною й обов'язковою для довірителя, якщо лише третій особі не було відомо про таке обмеження [68].

Таким чином, у капітана судна виникають зобов'язання при взаємодії з морським агентом, що наймається судновласником для допомоги капітану в конкретній країні під час плавання та заходження в порт, тобто для дотримання окремих норм національного законодавства держави, на тертої якої перебуває судна, при цьому лише капітан має управлінське «право підпису», і відповідно за всю формальну діяльність, що здійснює морський агент, відповідає капітан судна, забезпечуючи та гарантуючи виконання договору морського агентування.

Якщо в період плавання або стоянки судна трапилася подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан із метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників робить у встановленому порядку заяву про морський протест. Заява про морський протест має містити опис обставин події та заходів, ужитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна [68].

Морський протест заявляється: у порту України – нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій; в іноземному порту – консулу України або компетентним

посадовим особам іноземної держави в порядку, установленому законодавством цієї держави. У порту України заява про морський протест робиться впродовж двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює потребу заяви морського протесту, сталася в порту, протест має бути заявлений упродовж двадцяти чотирьох годин з моменту події. Якщо виявиться неможливим заявити протест у встановлений термін, причини цього мають бути зазначені в заяві про морський протест. За наявності підстав припускати, що подія, яка сталася, заподіяла шкоду вантажу, що перебуває на судні, заява про морський протест має бути зроблена до відкриття люків. Вивантаження вантажу до заяви морського протесту може бути розпочато лише в разі крайньої потреби [68].

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно із заявою чи в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі (стаття 342 цього Кодексу) на огляд судовий журнал і завірений капітаном витяг із судового журналу [68].

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, нотаріусу в межах строків, установлених чинним законодавством, мають бути подані для огляду судовий журнал і засвідчений капітаном витяг із судового журналу. Заява про морський протест має бути подана нотаріусу в порту України в строки, установлені чинним законодавством України. Якщо подати заяву про морський протест у встановлені строки неможливо, то про причини цього має бути зазначено в заяві про морський протест [151].

Нотаріус або інша посадова особа (стаття 342 Кодексу торговельного мореплавства України) на підставі заяви капітана, даних судового журналу, опитування капітана, а в разі потреби – інших свідків зі складу судового екіпажу – складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою. Ухвалення заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання в цих випадках актів про морський протест

може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності [68].

Відповідно до Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України нотаріус на підставі заяви капітана, даних суднового журналу, а також опитування самого капітана і, за можливості, не менше чотирьох свідків із членів суднової команди, зокрема двох, що належать до осіб командного складу, складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і печаткою. Примірник акта видається капітанові або уповноваженій ним особі, а другий примірник із заявою капітана і витягом із суднового журналу залишається в матеріалах нотаріальної справи [151].

Пред'явлені до судновласника майнові вимоги інколи можуть сягати дуже значного розміру, що пропорційно бажанню судновласника правильно вчинити морський протест, а також створює певний ризик для нотаріуса, до якого може бути пред'явлений позов у разі помилки при оформленні ним морського протесту, що спричинить його недійсність. Тому проблемні аспекти вчинення морського протесту мають бути врегульовані. Так, К. Кириченко вбачає за можливе закріпити через внесення змін до чинного законодавства конкретний перелік дій, які нотаріус може вчиняти за місцем знаходження об'єктів матеріального світу з детальною процедурою вчинення таких дій (наприклад, огляд нотаріусом судна в порту України щодо пошкоджень; огляд нотаріусом люку на предмет збереження його герметичності зі складенням відповідного документа, який засвідчуватиметься підписом та печаткою нотаріуса) [54, с. 425].

Окрім морського протесту капітан морського судна: засвідчує факт народження дитини й укладення шлюбу (про кожний випадок народження дитини, укладення шлюбу на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а також зробити запис у судновому журналі – ст. 70 КТМ України); засвідчує заповіт і факт смерті (капітан зобов'язаний засвідчити складений особою, яка перебуває на судні, заповіт, взяти його на зберігання і зберігати в одному примірнику посвідчених ним заповітів до

передання начальника порту України або консулові України в іноземному порту для подальшого надсилання їх до державного нотаріального архіву за місцем проживання заповідача. Про кожний випадок смерті на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а якщо на судні є лікар або фельдшер, то і в його присутності, а також зробити запис у судовому журналі – ст. 71 КТМ); взаємодіяти з консулами України (ст. 72 КТМ) [68].

Отже, на капітана судна покладається низка обов'язків, пов'язаних із засвідченням у встановленому порядку всіх юридичних фактів (морських протестів, фактів народження, смерті, одруження, заповіту тощо), які реалізуються в установленому порядку при взаємодії капітана судна із нотаріусом, консулом, органами влади тощо).

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

– сукупність обов'язків капітана морського судна визначається нормами національного та міжнародного законодавства, при цьому обов'язки капітана судна виникають із конкретних напрямків діяльності капітана судна та його взаємовідносин із різними суб'єктами (судновласником, екіпажем судна, лоцманами, нотаріусами, іншими суднами, органами влади, консулами, дипломатами тощо);

– адміністративні обов'язки капітана морського судна слід поділяти на:

- 1) обов'язки щодо належного управління судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні та інші);
- 2) обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя;
- 3) обов'язки щодо збереження та відновлення належного морського середовища;
- 4) обов'язки щодо взаємодії з іншими суб'єктами морського права (органами влади, нотаріусами, консулами);
- 5) обов'язки щодо надання адміністративних послуг (засвідчення юридично важливих фактів на судні);
- 6) додаткові обов'язки капітана судна, покладені судновласником;
- 7) обов'язки капітана щодо забезпечення безпеки на судні (розслідування правопорушень, морські протести, адміністративна відповідальність тощо);
- 8) обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним та морально-етичним вимогам;

– основним адміністративним обов'язком капітана морського судна є обов'язок належного управління морським судном, що реалізується у формі управлінського рішення та полягає у здійсненні правових, організаційних, технічних, інформаційних та інших заходів щодо керування судном, екіпажем судна та пасажирями, учинення адміністративних дій щодо підтримання порядку на морському судні, взаємодії з іншими суднами, портами та органами влади іноземних держав, забезпечення екологічної безпеки та охорони морського середовища тощо;

– адміністративні обов'язки капітана морського судна регулюються як національним внутрішнім законодавством (в Україні це Конституція, спеціалізований Закон мореплавства та інші законодавчі акти щодо регулювання руху морського транспорту), що визначає особливості обов'язків щодо належного управління морським судном, так і міжнародним морським правом, нормами якого на капітана морського судна покладено адміністративні обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя, належного морського середовища та взаємодії з іншими суб'єктами морського права;

– обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним і морально-етичним вимогам зумовлюються тим, що він зобов'язаний здійснювати правову підготовку рейсу (систематизація норм морського права та права іноземної держави), вчасно та правильно реагувати на несподівані та небезпечні ситуації (стихійне лихо, збройні напади, морські аварії тощо), для чого капітан має бути професійною та висококваліфікованою особою (відповідати формальним вимогам, знати англійську мову), мати добре здоров'я, дотримуватися високих моральних цінностей та мати певні особисті якості (наполегливість, рішучість, стресостійкість, дисциплінованість);

– низка зобов'язань виникає в капітана при взаємодії з морським лоцманом, адже хоча морський лоцман фактично здійснює управління судном у відповідних ділянках, відповідальність щодо управління та безпеки

судна покладається на капітана, який ще додатково має забезпечити всі умови морському лоцману на здійснення завдань, слідувати рекомендаціям і вказівкам морського лоцмана, гарантувати оплату лоцманських послуг;

– у капітана судна виникають зобов'язання при взаємодії з морським агентом, що наймається судновласником для допомоги капітану в конкретній країні під час плавання та заходження в порт, тобто для дотримання окремих норм національного законодавства держави, на території якої перебуває судна; при цьому лише капітан має управлінське «право підпису», відповідно за всю формальну діяльність, що здійснює морський агент, відповідає капітан судна, забезпечуючи та гарантуючи виконання договору морського агентування;

– на капітана судна покладається низка обов'язків, пов'язаних із засвідченням у встановленому порядку всіх юридичних фактів (морських протестів, фактів народження, смерті, одруження, заповіту тощо), які реалізуються в установленому порядку при взаємодії капітана судна з нотаріусом, консулом, органами влади тощо).

Таким чином, адміністративні обов'язки капітана морського судна – це чітко встановлені нормами національного та міжнародного морського права правила об'єктивно потрібної поведінки капітана морського судна, що обмежуються в діях капітана щодо належного управління морським судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні), охорони та безпеки людського життя, збереження та відновлення належного морського середовища, взаємодії з іншими суб'єктами морського права та вчинення інших адміністративних дій, за невиконання або за неналежне виконання яких до капітана морського судна передбачено застосування заходів адміністративного примусу.

2.2 Адміністративні права капітана морського судна

Адміністративно-правове регулювання морських перевезень регулюється нормами національного, міжнародного права та певною мірою – правом іноземної держави, в порту якої перебуває судно. Усі ці нормативні основи має досконало знати капітан морського судна – не лише для належного виконання своїх обов’язків, але й для можливості використання своїх адміністративних прав.

Адміністративні права капітана морського судна є його законними можливостями, однак на практиці права капітана можуть інколи порушуватися в певних обставинах. Тому для правильного виконання обов’язків капітана його адміністративні права мають бути чіткими й належно гарантованими з боку кожної держави.

Для початку потрібно визначити поняття «адміністративні права капітана морського судна». Відповідно до тлумачного словника української мови «право» – це система встановлених або санкціонованих державою загальнообов’язкових правил (норм) поведінки, зумовлена певними обставинами підстава, здатність, можливість робити, чинити що-небудь, користуватися чим-небудь [12, с. 441]. Теорія держави і права визначає, що право – це система норм (правил поведінки) і принципів, установлених або визнаних державою як регулятори суспільних відносин, які формально закріплюють міру свободи, рівності та справедливості відповідно до суспільних, групових та індивідуальних інтересів (волі) населення країни, забезпечуються всіма заходами легального державного впливу аж до примусу [172, с. 108].

В. Байрак переконує, що права капітана з організації діяльності на водному транспорті – це передбачена в актах адміністративно-правового регулювання сукупність норм, що регламентують можливу поведінку капітана під час реалізації ним своїх функцій, здійснення якої забезпечується заходами владного примусу з метою забезпечення інтересів судновласників,

власників вантажу, пасажирів, операторів портової діяльності, держави та суспільства [7, с. 22].

Таким чином, адміністративні права капітана морського судна – це передбачена нормами національного та міжнародного морського права міра можливої поведінки капітана як основного суб'єкта управління судном, яка складається з права на можливість учинення власних дій щодо управління судна та права на задоволення особистих потреб як службової особи (оплата праці, підвищення кваліфікації, матеріальне, соціальне забезпечення тощо), права вимоги до інших осіб (членів екіпажу, пасажирів, судновласника, інших морських суден, органів державної влади, органів влади інших держав) щодо вчинення певних дій, пов'язаних із морським перевезенням, та права звернення до органів державної влади за захистом своїх прав, свобод і законних інтересів, інтересів судновласника та суспільства.

Адміністративні права капітана судна передбачені як національним, так і міжнародним законодавством. При цьому порядок ухвалення на роботу судового екіпажу, їх права й обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством України, Кодексом торговельного мореплавства України, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами). Статут служби на морських суднах затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту [68].

Кодекс торговельного мореплавства України визначає такі права капітана судна: право капітана судна на володіння вогнепальною зброєю (ст. 63); згода капітана судна на ухвалення на роботу членів екіпажу (ст. 66); капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні (ст. 67); права капітана судна в разі нестачі

продовольства (ст. 68); права капітана судна в разі невідкладної потреби в грошах (ст. 69) [68].

Для повноти дослідження потрібно вказати про права капітана морського порту, які закріплені в Положенні про капітана морського порту та службу капітана морського порту від 27 березня 2013 р. № 190, відповідно до якого капітан морського порту під час виконання повноважень має право на: одержання в установленому законодавством порядку від державних органів та органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій незалежно від форми власності та їх посадових осіб, а також громадян та їх об'єднань інформації, документів і матеріалів, необхідних для виконання покладених на нього завдань; представлення Морської адміністрації за дорученням Голови Морської адміністрації в інших органах влади з питань, що належать до його компетенції та компетенції служби капітана морського порту; повагу до своєї особистості, честі та гідності, справедливе й шанобливе ставлення з боку керівників, колег та інших осіб; належні для роботи умови служби та їх матеріально-технічне забезпечення; оплату праці залежно від займаної посади, результатів службової діяльності, стажу державної служби та рангу; відпустки, соціальне та пенсійне забезпечення відповідно до закону; професійне навчання, зокрема за державні кошти, відповідно до потреб державного органу; просування по службі з урахуванням професійної компетентності та сумлінного виконання своїх посадових обов'язків; участь у професійних спілках з метою захисту своїх прав та інтересів; участь у діяльності об'єднань громадян, крім політичних партій, у випадках, передбачених Законом України «Про державну службу»; оскарження в установленому законом порядку рішень про накладення дисциплінарного стягнення, звільнення з посади державної служби, а також висновку, що містить негативну оцінку за результатами оцінювання його службової діяльності; захист від незаконного переслідування з боку державних органів та їх посадових осіб у разі повідомлення про факти порушення вимог Закону України «Про державну службу»; отримання від

державних органів, підприємств, установ та організацій, органів місцевого самоврядування потрібної інформації з питань, що належать до його повноважень, у випадках, установлених законом; безперешкодне ознайомлення з документами про проходження ним державної служби, зокрема висновками щодо результатів оцінювання його службової діяльності; проведення службового розслідування за його вимогою з метою зняття безпідставних (на його думку) звинувачень або підозри [144].

Тобто права капітана морського судна мають бути чітко систематизовані в Статуті служби на морських судах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, і тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських судах, в якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права.

Щодо конкретних прав, установлених чинним законодавством, відповідно до статті 63 Кодексу торговельного мореплавства України капітан судна має право на володіння табельною вогнепальною зброєю та її застосування для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, що перебувають на судні, у порядку і межах, установлених чинним законодавством України [68].

Так, оскільки під час плавання на судні можуть виникнути ситуації, що можуть загрожувати небезпекою самому капітану судна, людям, що на ньому перебувають, і майну, законодавець надав капітану судна право на володіння табельною вогнепальною зброєю. Це пов'язано з тим, що останнім часом зафіксовано непоодинокі випадки нападу на морські судна під час їх плавання, що за певних обставин вимагають від капітана судна рішучих дій, зокрема із застосуванням зброї. Безумовно, такою зброєю капітан судна може скористатися лише за наявності обставин, які дійсно цього вимагають. У кожному конкретному випадку рішення про застосування зброї ухвалюється ним самостійно в межах, що визначені чинним законодавством України.

Питання про те, чи перевищив капітан установлені межі, може бути з'ясовано лише в судовому порядку [16].

Право на володіння вогнепальною зброєю посадовими особами та громадянами й умови її застосування визначаються в порядку, установленому законодавством України [141].

Здійснюючи дозвільну систему, органи поліції відповідно до законодавства України видають міністерствам та іншим центральним органам виконавчої влади, підприємствам, установам, організаціям, суб'єктам господарювання, що здійснюють діяльність з виробництва, ремонту, торгівлі вогнепальною зброєю невійськового призначення, боєприпасами до неї, холодною та охолощеною зброєю, пневматичною зброєю калібру понад 4,5 мм і швидкістю польоту кулі понад 100 м/с; виробництва спеціальних засобів, заряджених речовинами сльозоточивої та дратівної дії, індивідуального захисту, активної оборони та їх продажу (далі – суб'єкти господарювання), дозволи на придбання, зберігання, перевезення (через митний кордон України, територією України, транзит через територію України) й використання вогнепальної зброї, боєприпасів до неї, основних частин зброї, холодної зброї, охолощеної зброї, пневматичної зброї; пристроїв та патронів до них; вибухових матеріалів і речовин; на відкриття та функціонування сховищ, складів і баз, де вони зберігаються, стрілецьких тирів і стрільбищ, мисливсько-спортивних стендів, а також підприємств і майстерень з виготовлення і ремонту вогнепальної та холодної зброї, піротехнічних майстерень, пунктів вивчення матеріальної частини зброї, спеціальних засобів, правил поводження з ними та їх застосування, магазинів, у яких здійснюється продаж зброї та бойових припасів до неї, пристроїв та патронів до них (далі – об'єкти дозвільної системи); громадянам – дозволи на придбання, зберігання та носіння вогнепальної мисливської зброї, холодної, охолощеної, пневматичної зброї, пристроїв [137].

Загалом загальний порядок дозвільної системи видання, використання та зберігання вогнепальної зброї капітаном морського судна визначений

Законом України «Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності» від 6 вересня 2005 року № 2806-IV [136]; Положенням про дозвільну систему (постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 576) [141]; Положенням про порядок застосування вогнепальної зброї (постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 575) [148]; Інструкцією про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної, холодної і охолощеної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів (наказ Міністерства внутрішніх справ України від 21 серпня 1998 р. № 622 [137]; Інструкцією про порядок приймання, зберігання, обліку, знищення чи реалізації вилученої, добровільно зданої, знайденої зброї та боєприпасів до неї (Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 12 серпня 1993 р. № 314) [50]; Інструкцією про створення єдиної автоматизованої системи номерного обліку вогнепальної (стрілецької) зброї, яка зберігається й використовується в МВС, на об'єктах дозвільної системи та перебуває в особистому користуванні громадян, наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва (Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 2 вересня 1998 р. № 659) [52]; Постановою Президії Верховної Ради України від 1 березня 1993 р. «Про порядок носіння, зберігання і застосування вогнепальної зброї» [162]; Положенням про порядок придбання, видачі, обліку, зберігання та застосування вогнепальної зброї, боєприпасів до неї, спеціальних засобів індивідуального захисту працівниками судів і правоохоронних органів, а також особами, які беруть участь у кримінальному судочинстві (наказ Міністерства внутрішніх справ України від 24.07.1996 р. № 523) [149]; Інструкцією про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами не смертельної дії, та

зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів (наказ Державної митної служби України від 18 липня 2000 р. № 370) [49].

Однак, ураховуючи те, що капітан морського судна ухвалює рішення про використання зброї абсолютно самостійно і на практиці виникають запитання щодо меж застосування зброї капітаном судна, потрібно сформулювати правові підстави, умови та порядок придбання, володіння й застосування зброї.

Отже, право капітана морського судна на володіння вогнепальною зброєю є можливістю капітана морського судна використовувати зброю в небезпечних для судна або екіпажа ситуаціях, що передбачено чинним законодавством, Однак жодним підзаконним актом не визначено порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, і тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння й застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна.

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні (стаття 65) [68].

Як переконує В. Байрак, повноваження капітана судна зі здійснення організаційно-розпорядчих функцій щодо «дій особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають» слід розуміти як адміністративне затримання, не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення. Процедура та порядок реалізації зазначеного права капітана судна потрібно викласти у відповідній інструкції, як це, наприклад, передбачено в «Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи

річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України» [7, с. 134-135; 51].

Для підтримки вищевказаної позиції треба проаналізувати природу адміністративного затримання та зіставити її з ізоляцією особи капітаном судна.

Заходи адміністративного припинення характеризуються насамперед тим, що їх застосування зумовлено реальною протиправною ситуацією. Вони спрямовані на припинення (переривання) відповідної ситуації (поведінки), установлення особи порушника, забезпечення в подальшому з'ясування всіх обставин справи й застосування до порушника адміністративного стягнення. Вони не мають своєю метою покарання порушника. Особливостями заходів адміністративного припинення є такі: їх застосування пов'язане з реальною протиправною ситуацією (поведінкою); метою їх застосування є припинення (переривання) протиправної поведінки, запобігання вчиненню нових правопорушень, забезпечення притягнення винних осіб до відповідальності, усунення шкідливих наслідків порушення; терміновий, невідкладний характер [72, с. 144-145].

До заходів адміністративного припинення загального призначення слід віднести ті, що застосовуються багатьма суб'єктами в повсякденному житті. При тому ця підгрупа заходів залежно від безпосередньої мети їх застосування поділяється на самостійні (оперативні) заходи адміністративного припинення, застосування яких забезпечує оперативне вирішення поставлених завдань та заходи забезпечення провадження в справах про адміністративні правопорушення, спрямовані на створення необхідних умов для притягнення винної особи до адміністративної відповідальності. Відповідно самостійні (оперативні) заходи адміністративного припинення – це зокрема адміністративне затримання, не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення [72, с. 144-145].

Відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення у випадках, прямо передбачених законами України, з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу, встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення в разі неможливості складення його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення допускаються адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів, зокрема посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції. Порядок адміністративного затримання, особистого огляду, огляду речей і вилучення речей та документів, зокрема посвідчення водія, тимчасове затримання транспортного засобу, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо вживання лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, з метою, передбаченою цією статтею, визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення та іншими законами України [69].

Про адміністративне затримання складається протокол, в якому зазначаються: дата і місце його складення; посада, прізвище, ім'я та по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу затриманого; час і мотиви затримання. Протокол підписується посадовою особою, яка його склала, і затриманим. У разі відмови затриманого від підписання протоколу в ньому робиться запис про це. Про місце перебування особи, затриманої за вчинення адміністративного правопорушення, негайно повідомляються її родині, а на її прохання – також власнику відповідного підприємства,

установи, організації чи уповноваженому ним органу. Органи (посадові особи) правоможні здійснювати адміністративне затримання, про кожен випадок адміністративного затримання осіб інформують у порядку, установленому Кабінетом Міністрів України, центри з надання безоплатної вторинної правової допомоги, крім випадків, якщо особа захищає себе особисто чи запросила захисника [69].

Таким чином, право капітана судна на ізоляцію особи в окремому приміщенні має такі ознаки: 1) здійснюється в разі вчинення особою дій, що загрожують безпеці судна або людей і майна, однак такі дії не є суспільно небезпечними та не мають ознак кримінально караного діяння; 2) ізоляція особи в окремому приміщенні за своєю юридичною природою є самостійним оперативним заходом адміністративного припинення, а саме адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення; 3) капітан судна стає уповноваженою посадовою особою на здійснення адміністративного затримання, для чого наділяється відповідними повноваженнями.

Отже, ізоляція особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, є за своєю юридичною природою адміністративним затриманням, що не пов'язано зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення. Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають.

Капітан судна має право застосовувати заходи заохочення й накладати дисциплінарні стягнення на осіб суднового екіпажу аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю [68]. Також капітан має право вирішувати, чи приймати на роботу членів екіпажу, зокрема відповідно до

статті 65 Кодексу торговельного мореплавства України ніхто з осіб суднового екіпажу не може бути призначений на судно без згоди капітана. Відмова капітана судна прийняти до складу екіпажу особу, яку направив на судно судновласник, має бути обґрунтована. Така відмова з відповідним обґрунтуванням оформляється в письмовій формі та передається судновласникові й особі, якій відмовлено у прийнятті на роботу [68].

Тобто судновласник погоджує з капітаном призначення на судно будь-якого члена екіпажу. Унікальність ситуації полягає в тому, що трудові правовідносини між судновласником-роботодавцем (зокрема 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 ухвалення цього працівника на судно. Інакше кажучи, у капітана є своєрідне право вето щодо призначення на судно конкретних осіб [118, с. 94-102].

Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України в районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна в разі потреби має право взяти на судно морського лоцмана (стаття 94). Якщо в капітана судна виникли сумніви щодо правильності рекомендацій морського лоцмана, він має право відмовитися від його послуг (стаття 105) [68].

Таким чином, можливість здійснення управління екіпажем дозволяє капітану судна мати право на застосування заходів заохочення й накладання дисциплінарних стягнень на членів екіпажу, а також брати участь у виборі членів екіпажу, фактично перевіряти їх на відповідність формальним і неформальним кваліфікаційним вимогам.

Згідно зі статтею 151 Кодексу торговельного мореплавства України в разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитись від приймання вантажу, доставленого до закінчення сталійного або контрсталійного часу, якщо сторони домовились про це, навіть якщо приймання й укладення вантажу можуть затримати судно понад

установлений термін. За кожний зайвий день затримки судна понад контрсталійний час відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику заподіяні збитки [68].

У тих випадках, коли для перевезення вантажу надано не все судно, капітан вправі до закінчення погодженого сталійного (або сталійного й контрсталійного) часу відмовитися від приймання вантажу, який унаслідок його пред'явлення із запізненням можна навантажити на судно належним чином і без шкоди для решти вантажу, не інакше як затримавши судно. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту [68; 107].

Під час рейсу, у разі непередбачуваних ситуацій капітан судна теж наділений певними правами. Так, якщо всі життєві припаси, зокрема незнижуваний запас продовольства, вичерпані, з метою загального розподілу капітан судна має право провести реквізицію потрібної кількості продовольства, що є в розпорядженні осіб, які перебувають на судні, і реквізицію вантажу, що перебуває на судні й може бути використаний для харчування. Про реквізицію складається акт (стаття 68 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Якщо під час рейсу виникла невідкладна потреба в грошах для продовження плавання, особливо для ремонту судна або утримання екіпажу, у разі відсутності можливості або часу для отримання розпорядження судновласника капітан судна має право продати частину дорученого йому майна, яке не є необхідним для продовження плавання. Капітан судна має право обрати той спосіб придбання грошей для продовження плавання, який є найменш збитковим для судновласника і вантажовласника (стаття 69 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Отже, у разі виникнення непередбачуваних обставин, які зумовили відсутність продовольства на судні, капітан морського судна має право на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізицію) потрібного продовольства та право на продаж частини майна судна.

Капітан також має право накладати штрафи за порушення громадського порядку на судні, несанкціонований проїзд і провезення необлікованої поклажі, невиконання правил, що забезпечують безпеку під час посадки на судно, слідування та висадки екіпажу, недотримання правил перевезення ручної поклажі, вогнєнебезпечних, отруйних, легкозаймистих, вибухових речовин і предметів. За такі порушення штрафи можуть стягуватись на місці [92, с. 98].

Капітан судна як службова особа уповноважений на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні. Він має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння, до передання її відповідним правоохоронним органам у першому порту України. У разі потреби капітан судна може направити цю особу й зібрані матеріали в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні (стаття 67 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Ця норма також регулюється Конвенцією про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року, яка визначає, що капітан судна держави-учасниці («держави прапора») може передати компетентним органам будь-якої іншої держави-учасниці («приймаюча держава») будь-яку особу, щодо якої в нього є розумні підстави вважати, що вона вчинила один зі злочинів, зазначених у статті 3 цієї Конвенції. Держава прапора забезпечує, щоб капітан її судна, на борту якого перебуває будь-яка особа, яку він має намір передати, був зобов'язаний давати, коли це практично здійснено і по можливості до входження судна в територіальне море приймаючої держави, повідомлення компетентним органам приймаючої держави про свій намір передати таку особу та про причини такого передання. Приймаюча держава приймає особу, при цьому будь-яка відмова прийняти особу, яка передається, супроводжується заявою про причини відмови. Держава прапора забезпечує, щоб капітан її судна був зобов'язаний надавати компетентним органам приймаючої держави наявні в розпорядженні капітана докази, що стосуються гаданого злочину [77].

Таким чином, право капітана морського судна як службової особи, уповноваженої на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні, полягає в можливості капітана морського судна виконувати затримання особи в межах кримінального провадження з подальшим переданням цієї особи відповідним правоохоронним органам.

Крім національного законодавства, низка міжнародних договорів визначають різні права капітанів, зокрема капітан судна має право укладати договори про здійснення рятувальних операцій від імені власника судна (Міжнародна конвенція про рятування 1989 року) [107] та низку інших прав.

При цьому перелік прав капітана (як і обов'язків), покладених на нього міжнародними договорами та іншими актами, постійно розширюється. До чинних міжнародно-правових актів слід додати численні обов'язкові для виконання настанови, інструкції, правила, керівництва, пам'ятки та інші документи, ухвалені всередині країни відповідними міністерствами й відомствами на основі зазначених міжнародно-правових актів. Усі ці документи – як міжнародні, так і національні – підлягають обов'язковому використанню на практиці капітанами суден [53, с. 117-122; 173, с. 98].

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

– права капітана судна визначені національним законодавством і міжнародним морським правом, відповідно перелік адміністративних прав постійно розширюється. При цьому права капітана морського судна мають бути чітко систематизовані у Статуті служби на морських суднах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, а тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських суднах, в якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права;

– капітан морського судна ухвалює рішення про використання зброї абсолютно самостійно, і на практиці виникають запитання щодо меж застосування зброї капітаном судна, а тому потрібно сформулювати правові

підстави, умови та порядок придбання, володіння та застосування зброї. Право капітана морського судна на володіння вогнепальною зброєю є можливістю капітана використовувати зброю в небезпечних для судна або екіпажа ситуаціях, що передбачено чинним законодавством. Однак жодним підзаконним актом не визначено порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, і тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна;

– право капітана судна на ізоляцію особи в окремому приміщенні має такі ознаки: 1) здійснюється в разі вчинення особою дій, що загрожують безпеці судна або людей і майна, однак такі дії не є суспільно небезпечними та не мають ознак кримінально караного діяння; 2) ізоляція особи в окремому приміщенні за своєю юридичною природою є самостійним оперативним заходом адміністративного припинення, а саме адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення; 3) капітан судна стає уповноваженою посадовою особою на здійснення адміністративного затримання, для чого наділяється відповідними повноваженнями;

– ізоляція особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, є за своєю юридичною природою адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення. Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають;

– можливість здійснення управління екіпажем дозволяє капітану судна мати право на застосування заходів заохочення і накладання дисциплінарних

стягнень на членів екіпажу, а також брати участь у виборі членів екіпажу, фактично перевіряти їх на відповідність формальним і неформальним кваліфікаційним вимогам;

– у разі виникнення непередбачуваних обставин, які зумовили відсутність продовольства на судні, капітан морського судна має право на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізицію) потрібного продовольства та право на продаж частини майна судна;

– право капітана морського судна як службової особи, уповноваженої на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні, полягає в можливості капітана виконувати затримання особи в межах кримінального провадження з подальшим переданням її відповідним правоохоронним органам; також капітан судна постає як уповноважена особа, що має право на складання адміністративних протоколів у разі вчинення адміністративних правопорушень на судні.

Таким чином, адміністративні права капітана морського судна – це передбачена нормами національного та міжнародного морського права міра можливої поведінки капітана морського судна як основного суб'єкта управління судном, яка складається з права на можливість учинення власних дій щодо управління судном і права на задоволення особистих потреб як службової особи (оплата праці, підвищення кваліфікації, матеріальне, соціальне забезпечення тощо), права вимоги до інших осіб (членів екіпажу, пасажирів, судновласника, інших морських суден, органів державної влади, органів влади інших держав) щодо вчинення певних дій, пов'язаних із морським перевезенням, а також прав, що пов'язані з адміністративним захистом своїх прав, свобод і законних інтересів, інтересів судновласника та екіпажа судна.

2.3 Адміністративна відповідальність у сфері діяльності капітана морського судна

Адміністративна відповідальність є наслідком учинення адміністративних правопорушень, які є досить поширеним суспільно шкідливим явищем. Адміністративні правопорушення можуть здійснюватися в різних середовищах, зокрема й на морському судні.

Однак значна частина цих правопорушень є невиявленими у зв'язку зі складнощами в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення, що потребує законодавчої деталізації складів таких правопорушень; проблемними є також питання визначення підстав адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень на морському транспорті [93, с. 40-43].

Для початку варто визначитися з поняттям «адміністративна відповідальність». В. Авер'янов розкриває адміністративну відповідальність як різновид юридичної відповідальності, що становить собою сукупність адміністративних правовідносин, які виникають у зв'язку із застосуванням уповноваженими органами (посадовими особами) до осіб, що вчинили адміністративний проступок, передбачених нормами адміністративного права особливих санкцій – адміністративних стягнень [1, с. 247].

Як вважає А. Комзюк, адміністративна відповідальність – це застосування до осіб, які вчинили адміністративні проступки, адміністративних стягнень, що тягнуть для цих осіб обтяжливі наслідки майнового, морального, особистісного чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те органами чи посадовими особами на підставах і в порядку, установлених нормами адміністративного права [74, с. 41]. У свою чергу Т. Коломоець вказує, що адміністративна відповідальність – це різновид правової відповідальності, специфічна форма негативного реагування з боку держави в особі її компетентних органів на відповідну категорію протиправних проявів (насамперед адміністративних проступків), згідно з якою особи, що скоїли ці правопорушення, мають дати відповідь

перед уповноваженим державним органом за свої неправомірні дії і понести за це адміністративні стягнення в установлених законом формах і порядку [73, с. 14; 25, с. 11].

Р. Заяць визначає, що адміністративна відповідальність – це особливий вид юридичної відповідальності, що має публічний державно-обов’язковий характер і полягає в застосуванні органами адміністративної юрисдикції до осіб, що вчинили адміністративне правопорушення адміністративних стягнень у порядку, установленому нормами адміністративного права [48, с. 20].

Досить ґрунтовно Ю. Левенець переконує, що під адміністративною відповідальністю слід розуміти один із видів юридичної відповідальності, яка за рахунок адміністративних норм регулює специфічні адміністративно-деліктні правовідносини в різних сферах публічно-приватного, суспільного життя, що складаються з приводу вчинення деліктоздатною особою передбаченого нормами законодавства адміністративного делікту (проступку), із застосуванням до правопорушника особливої санкції правової норми. Ця санкція виражається у формі адміністративного стягнення з метою виховання правопорушника чи/або попередження вчинення нових адміністративних деліктів (проступків), а також надання реальної можливості державі в особі уповноважених органів реалізовувати завдання Кодексу України про адміністративні правопорушення щодо охорони прав і свобод громадян, власності, конституційного ладу України, прав і законних інтересів підприємств, установ та організацій, установленого правопорядку, зміцнення законності, запобігання правопорушенням, виховання громадян у дусі точного й неухильного дотримання положень Конституції і норм законів України, поваги до прав, честі й гідності інших громадян, до правил співжиття, сумлінного виконання своїх обов’язків та відповідальності перед суспільством [94, с. 62].

Найбільш актуальним у аналізованій сфері є поняття, запропоноване В. Байраком, який вважає, що адміністративна відповідальність у сфері

управління морським і річковим транспортом – це застосування до фізичних та юридичних осіб, які вчинили діяння, що мають ознаки адміністративного правопорушення в галузях перевезень морським та річковим транспортом, державного примусу у вигляді мір адміністративних стягнень, які несуть для цих осіб обтяжливі наслідки психологічного, морального, матеріального, правообмежувального чи іншого характеру і накладаються уповноваженими на те юрисдикційними органами чи їх посадовими особами на підставах та в порядку, установлених нормами адміністративного права [8, с. 74-79].

Таким чином, адміністративна відповідальність у сфері управління морським судном – це застосування до особи на підставі та в межах адміністративно-правових норм адміністративних стягнень у разі вчинення цією особою адміністративного правопорушення щодо посягання на порядок управління морським судном, порушення правил перевезень морським судном і вчинення інших протиправних та винних діянь, які мають суспільно негативні наслідки на управління морським судном.

Капітан морського судна може бути притягнутий до адміністративної відповідальності та як суб'єкт управління може накладати адміністративну відповідальність. У цій сфері існує Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, що затверджено наказом Міністерства інфраструктури України від 18 квітня 2013 № 235. Порядок визначає процедуру оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському й річковому транспорті органами морського і річкового транспорту, притягнення до адміністративної відповідальності посадових осіб підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та відомчої належності і громадян у разі вчинення адміністративних правопорушень, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення, а також організації та ведення діловодства у справах про адміністративні правопорушення [152].

Від імені органів морського і річкового транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення

мають право уповноважені на те посадові особи, визначені в статті 225 КУпАП. Органи морського і річкового транспорту розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені статтями 114, 115, 116, 116-1, 116-2, 116-3, 117, 118, частиною першою статті 120, частиною третьою статті 129, частинами п'ятою та шостою статті 130, частиною другою статті 133, частиною першою статті 134, абзацом десятим статті 135, статтями 136 та 188-15 КУпАП [69; 152].

Далі потрібно розкрити адміністративну відповідальність, до якої може бути притягнутий капітан морського судна. Варто вказати, що процесуальною підставою адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті є наявність постанови у справі про адміністративне правопорушення чи дорівненого до неї документа компетентного органу державної влади чи його посадової особи про визнання особи винною в учиненні адміністративного правопорушення та накладення адміністративного стягнення [93, с. 40-43].

Органи морського й річкового транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті, правил користування засобами морського транспорту, правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах, правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах, правил реєстрації торговельних суден, правил користування річковими і маломірними суднами, правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден, правил пожежної безпеки на морському і річковому транспорті, допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння, передачу керування судном особі, яка перебуває у стані сп'яніння, керування річковими або маломірними суднами судноводіями у стані сп'яніння, зокрема вчинене особами, які не мають права керування плавучими засобами, ухилення від проходження

огляду на стан сп'яніння, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті, перевезення ручної поклажі понад установлені норми на морському і річковому транспорті, безквитковий проїзд на суднах водного транспорту, порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському і річковому транспорті, невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту (статті 114, 115, 116, 116-1, 116-2, 116-3, 117, 118, частина перша статті 120, частина третя статті 129, частини п'ята і шоста статті 130, частина друга статті 133, частина перша статті 134, абзац десятий статті 135, статті 136 і 188-15 Кодексу України про адміністративні правопорушення) [69]. За всі вищевикладені статті може бути притягнуто капітана морського судна.

Від імені органів морського транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення й накладати адміністративні стягнення на капітана морського судна мають право керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники [69].

Центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) є Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) [131].

Окрім того, капітана морського судна відповідно до КУпАП можна притягнути до адміністративної відповідальності порушення правил охорони водних ресурсів (стаття 59); порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення (стаття 59-1); невиконання обов'язків із реєстрації в судових документах операцій зі шкідливими речовинами і сумішами (стаття 62) [69].

За вчинення адміністративного правопорушення органи морського і річкового транспорту можуть застосовувати такі адміністративні стягнення: попередження; штраф; позбавлення права керування судном, маломірним судном, всіма видами плавучих засобів [152].

Також варто вказати про відповідальність, що передбачена Кодексом торговельного мореплавства України. Так, можливість застосування відповідальності на капітана морського судна передбачають такі статті: капітан судна зобов'язаний надати допомогу людям, які зазнали лиха в морі (стаття 59 Кодексу торговельного мореплавства України). Капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може зробити це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу і судна, подати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу (стаття 60 Кодексу торговельного мореплавства України). За невиконання цих обов'язків капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України. За незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України (стаття 65 Кодексу торговельного мореплавства України) [68].

Окремим рядком встановлено адміністративну відповідальність капітана судна за неправильну інформацію про судно та прохід без лоцмана. Так, відповідно до статті 102 Кодексу торговельного мореплавства України за надання недостовірної інформації, зокрема за допомогою технічних судових засобів, щодо даних про судно, перелік яких установлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та

реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а також за прохід без дозволу служби регулювання руху або без лоцмана в зоні обов'язкового лоцманського проведення капітан судна зобов'язаний сплатити штраф у розмірі двократної ставки лоцманського збору незалежно від встановленої чинним законодавством України відповідальності за наслідки, що можуть виникнути через ці дії [68].

Таким чином, Кодексом України про адміністративні правопорушення визначено перелік, підстави та умови притягнення капітана морського судна до адміністративної відповідальності за неналежне управління морським судном, що включає різні види адміністративних проступків, при цьому до капітана морського судна може бути застосовано як попередження, штраф, так і спеціальний вид адміністративного стягнення – позбавлення права керування судном.

Окрім Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кодексу торговельного мореплавства України, капітана морського судна можна притягнути до адміністративної відповідальності відповідно до Водного кодексу України [21], Митного кодексу України [99], законів України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року № 4709-VI [160], «Про виключну (морську) економічну зону України» від 16 травня 1995 року № 162/95-ВР [135], «Про транспорт» 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР [163] та інших нормативних актів.

Також капітан несе відповідальність не лише за національним, а й за міжнародним морським законодавством за виконання своїх обов'язків згідно з морською практикою та нормативними документами. Існує низка 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 призводить до застосування правових і професійних санкцій до судноводіїв-капітанів [118, с. 94-102].

Тому однією з основних характеристик адміністративної відповідальності капітана морського судна є подвійна юридична природа, а саме адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган притягує винних осіб за вчинення правопорушень щодо посягання на порядок управління морського судна й невиконання чи неналежне виконання законних вимог капітана, та адміністративна відповідальність, до якої центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, може притягнути капітана морського судна за неналежне управління морським судном.

Отже, адміністративна відповідальність капітана морського судна має подвійну юридичну природу: адміністративна відповідальність осіб, підпорядкованих капітану морського судна за невиконання або неналежне виконання його законних вимог під час здійснення морського рейсу, та адміністративна відповідальність, до якої притягується капітан морського судна відповідно до вимог адміністративного та міжнародного морського права за неналежне управління морським судном.

Щодо адміністративної відповідальності, до якої різних осіб може притягувати капітан морського судна як суб'єкт управління, то згідно з КУпАП від імені органів морського і річкового транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення капітан морського судна має право: за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 114, частиною другою статті 133, статтею 115, статтями 116, 116-1, 116-2, 117, 118, частиною третьою статті 129, частинами п'ятою і шостою статті 130, частиною першою статті 120, частиною першою статті 134 та абзацом десятим статті 135, статтею 136 Кодексу України про адміністративні правопорушення [69]. Розглянемо більш детально статті, за які найбільш часто такі особи притягуються до адміністративної відповідальності.

Найбільш поширеною є адміністративна відповідальність за порушення правил охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті (ст. 114 КУпАП). Так, порушення правил входу суден у порт і виходу їх з порту, руху і стоянки суден у портових водах, а також правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки на судна в путі слідування і під час висадки їх з суден, – тягне за собою накладення штрафу на громадян від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від чотирьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах, а також недодержання правил подання сигналів під час цих робіт – тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від чотирьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку – тягне за собою накладення штрафу на громадян від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від чотирьох до семи неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [69; 125, с 11-19].

Адміністративні правопорушення у сфері дотримання правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом є досить поширеними в адміністративно-деліктній сфері суспільних відносин, і пов'язано це, з одного боку, із вагомим місцем морського транспорту в національній мережі переміщення товарно-матеріальних цінностей (більше 40% сировини, продукції, транспортних засобів і засобів виробництва імпортується в Україну та експортується з України морським транспортом), з іншого – низьким рівнем відповідної превентивної діяльності. Так, за офіційними даними Державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті (далі – Укрморрічінспекція) – органу, що відповідно до законодавства здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на морському транспорті, одним із механізмів якого є застосування заходів адміністративної відповідальності за порушення перевезень пасажирів та вантажу морським транспортом, щорічно середня кількість притягнутих до

відповідальності за даними видами правопорушень становить 1050 юридичних осіб та 2060 фізичних осіб (причому ці показники знизились у зв'язку з анексією АРК та неможливістю органів публічної влади України виконувати в АРК свої функції), у результаті чого до державного бюджету за рахунок сплати штрафів за вчинення вищевказаних адміністративних правопорушень надходить близько 2,5 млн. грн. Попри досить великі показники застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення даних правопорушень, значна частина їх залишається невиявленими (латентними), мають місце складнощі в їх нормативному визначенні та механізмі застосування заходів адміністративної відповідальності за їх вчинення. Так, існує потреба в систематизації норм, які встановлюють адміністративну відповідальність за порушення порядку та безпеки перевезень вантажів і пасажирів морським транспортом, законодавчій деталізації складів таких правопорушень, підвищенні ефективності адміністративних санкцій, установленні чітких критеріїв відмінності їх від кримінальних правопорушень. Нагальною є потреба в нормативно-правовому регулюванні алгоритму дій посадових осіб Укрморрічінспекції щодо оформлення матеріалів справ про такі правопорушення, порядку їх взаємодії з правоохоронними органами в місцях перебування морських суден та ін. [125, с 11-19].

Об'єктом адміністративного правопорушення за порушення правил охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті є суспільні відносини у сфері охорони порядку і безпеки руху на морському транспорті. В Україні немає систематизованих правил порядку і безпеки руху на морському транспорті, вони визначаються в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, інших національних та міжнародних актах.

При цьому існує розпорошеність правових норм, які регулюють питання перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом, що пояснюється міжгалузевою природою інституту морського права, в межах

якого слід виокремлювати відносини різної галузевої належності – як публічно-правові, так і приватноправові, зокрема і відносини, що пов’язані з публічним адмініструванням перевезення пасажирів та вантажів цим видом транспорту та встановленням адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у цій сфері [125, с 11-19].

Об’єктивною стороною правопорушення є: 1) порушення правил входу суден у порт і виходу їх з порту, руху і стоянки суден у портових водах, а також правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки на судна, в путі слідування і під час висадки їх з суден; 2) проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах, а також недодержання правил подання сигналів під час цих робіт; 3) пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв’язку [21; 125, с 11-19].

Суб’єктом правопорушення є фізична особа, якою можуть бути члени екіпажу судна, пасажир судна, працівники морського порту тощо. Суб’єктивна сторона виявляється як у формі умислу, так і у формі необережності.

Прикладом такої справи є провадження, у якому ОСОБА_1 звернувся до суду з позовом, в якому просить: визнати незаконними дії капітана інспекції Державного портового нагляду ДП «Бердянський морський торговельний порт» Самсонова О.М. щодо складання протоколу про адміністративне правопорушення від 23.01.12 року № 16/1-22 за ч. 1 ст. 114 КУпАП; визнати незаконною та скасувати Постанову від 15.02.12 року № 16/1-22 у справі про адміністративне правопорушення, винесену капітаном ДП «Бердянський морський торговельний порт» Марухненко О.М. Аналізуючи докази, суд установив, що ОСОБА_1 є капітаном МРТК «Наджеда» та 23.01.12 року о 15 годині 15 хвилини без дозволу ІДПН ДП «Бердянський морський торговельний порт» віддав швартови від причалу №9 та направив судно по акваторії порту для супроводження СЧС «Лазурит». У цей же день капітан інспекції Державного портового нагляду Державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» Самсонов О.М.

склав протокол про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 114 КУпАП про те, що ОСОБА_1, який є капітаном МРТК «Надіжда» судновласника ТОВ «Почерк», без отримання дозволу для МРТК «Надіжда» на рух в акваторії порту від капітана ІДПН БМТП, здійснив відхід від причалу №9 у море на супроводження СЧС «Лазурит», чим порушив частину другу пункту 2.2 «Обов'язкових постанов по ДП БМТП» та частину першу ст. 91 Кодексу торговельного мореплавства України. В обов'язки капітана ІДПН ДП «Бердянський морський торговельний порт» Самсонова О.М. входить фіксування порушень, зокрема правопорушень, розгляд яких віднесено до відання органів морського і річкового транспорту, шляхом складання відповідного протоколу. Ураховуючи викладене, суд вважає можливим в задоволенні зазначеної частини позовних вимог відмовити. Тому суд постановив: позов ОСОБА_1 задовольнити частково. Постанову капітана Державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» Марухненко Олександра Миколайовича від 15 лютого 2012 року № 16/1-22 у справі про адміністративне правопорушення відносно ОСОБА_1 визнати незаконною та скасувати. У частині заявлених вимог щодо визнання незаконними дій капітана інспекції Державного портового нагляду Державного підприємства «Бердянський морський торговельний порт» Самсонова Олександра Миколайовича зі складання протоколу про адміністративне правопорушення за ч. 1 ст. 114 КУпАП від 23 січня 2012 року відносно ОСОБА_1 відмовити [134].

Здійснюючи аналіз вищевказаної справи, можна визначити, що в більшості випадків дії капітана морського судна щодо притягнення осіб до адміністративної відповідальності за статтею 114 КУпАП у разі правильного оформлення адміністративного протоколу є законними.

А. Пеховський комплексно досліджував адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом в Україні та з метою вдосконалення процесуально-правових засад встановлення адміністративної відповідальності за

порушення правил перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом запропонував: 1) визначити в КУпАП перелік посадових осіб, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення, розгляд яких здійснюють посадові особи Укрморрічінспекції; 2) розробити та прийняти інструкцію з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку перевезень пасажирів та вантажу морським транспортом, у якій має бути чітко визначено алгоритм дій посадових осіб Укрморрічінспекції щодо оформлення матеріалів справ про підвідомчі їм правопорушення та порядок учинення інших дій, спрямованих на застосування заходів адміністративної відповідальності за зазначені діяння; 3) установити більш суттєві штрафні санкції за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського й річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства; 4) розширити повноваження посадових осіб Укрморрічінспекції щодо розгляду більшості справ про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку перевезень пасажирів і вантажу морським транспортом, санкція за які передбачає накладення штрафу, залишивши за судами право перегляду рішень у таких справах у порядку, визначеному Кодексом адміністративного судочинства України, із правом притягнення посадових осіб Укрморрічінспекції до службової відповідальності за рішенням суду в разі незаконного застосування до особи заходів адміністративної відповідальності [125, с. 13-15].

Таким чином, капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 114 КУпАП, що має такий склад: 1) об'єктом цього адміністративного правопорушення є суспільні відносини у сфері охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті. В Україні немає систематизованих правил порядку і безпеки руху на морському транспорті – вони визначаються в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, інших

національних і міжнародних актах; 2) об'єктивною стороною є: порушення правил судноплавства, а також правил безпеки пасажирів; проведення водозаходних робіт у портових водах без належної процедури; пошкодження пристроїв сигналізації та зв'язку; 3) суб'єктом правопорушення є фізична особа, ними можуть бути члени екіпажу судна, пасажир судна, працівники морського порту тощо; 4) суб'єктивна сторона виявляється як у формі умислу, так і у формі необережності.

Досить поширеною є адміністративна відповідальність за правопорушення, передбачені статтею 115 КУпАП за порушення правил користування засобами морського транспорту. Так, пошкодження внутрішнього обладнання суден тягне за собою накладення штрафу від одного до трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Куріння у невстановлених місцях на судах – попередження або накладення штрафу від п'яти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [69].

Законодавство України про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення базується на Конституції України і складається з Основ законодавства України про охорону здоров'я, Закону України «Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення» та інших нормативно-правових актів, ухвалених відповідно до них. Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені законодавством України про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення, то застосовуються правила міжнародного договору [157].

Особи, винні в порушенні законодавства про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення, несуть відповідальність згідно із законом [157].

Об'єктом такого адміністративного проступку є суспільні відносини у сфері безпеки на морському транспорті. Об'єктивна сторона правопорушення виражається в таких формах: 1) пошкодження внутрішнього обладнання суден (матеріальний склад); 2) куріння в невстановлених місцях на суднах (формальний склад). Суб'єкт адміністративного проступку – загальний. Суб'єктивна сторона правопорушення визначається ставленням до наслідків і характеризується наявністю вини як у формі умислу, так і у формі необережності [126, с. 685].

Відповідно до ч. 2 ст. 133 КупАП порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті тягне за собою попередження або накладення штрафу на громадян від шести до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і попередження або накладення штрафу на посадових осіб – від десяти до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [69].

Відповідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року № 1644-III небезпечний вантаж – це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних чинників можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин [161].

Транспортні засоби, якими перевозяться небезпечні вантажі, мають відповідати вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології, а також у встановлених законодавством випадках – відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів. У разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів відповідні свідоцтва

згідно із законодавством видаються територіальними органами Міністерства внутрішніх справ України [161].

Перевезення небезпечних вантажів дозволяється за наявності відповідно оформлених перевізних документів, перелік і порядок подання яких визначається нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність транспорту [161].

Таким чином, капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 2 статті 133 КУпАП, яке має такий склад: 1) об'єкт правопорушення – суспільні відносини у сфері перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті; 2) об'єктивна сторона – порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті. Такі правила встановлюються законодавством щодо перевезення небезпечних речовин морським транспортом; 3) суб'єктом є лише фізична особа; 4) суб'єктивна сторона виражається як в умислі, так і необережності.

Щодо процедури притягнення до адміністративної відповідальності у сфері діяльності капітана морського судна, то при виявленні адміністративного правопорушення на морському та річковому транспорті, відповідальність за яке передбачена КУпАП, складається протокол про адміністративне правопорушення за формою, встановленою Порядком оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті. У протоколі про адміністративне правопорушення зазначаються: дата і місце його складання, посада, прізвище, ім'я, по батькові особи, яка склала протокол; відомості про особу, яка притягається до адміністративної відповідальності (у разі її виявлення); місце, час вчинення і сутність адміністративного правопорушення; нормативний акт, який передбачає відповідальність за таке правопорушення; прізвища, адреси свідків і потерпілих, якщо вони є; пояснення особи, яка притягається до адміністративної відповідальності; інші відомості, потрібні для вирішення

справи. Якщо правопорушенням заподіяно матеріальну шкоду, про це також зазначається у протоколі. Протокол підписується особою, яка його склала, і особою, яка притягається до адміністративної відповідальності; за наявності свідків і потерпілих протокол може бути підписано також і цими особами. У разі відмови особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, від підписання протоколу в ньому робиться запис про це. Особа, яка притягається до адміністративної відповідальності, має право подати пояснення й зауваження щодо змісту протоколу, які додаються до протоколу, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання. При складанні протоколу особі, яка притягається до адміністративної відповідальності, роз'яснюються її права й обов'язки, передбачені статтею 268 КУпАП, про що робиться відмітка у протоколі [152].

Загальний порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення встановлений КУпАП. Справи про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті розглядаються у п'ятнадцятиденний строк від дня одержання уповноваженою особою, правомочною розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи (стаття 277 КУпАП). Справи про адміністративні правопорушення розглядаються за місцем їх учинення (стаття 276 КУпАП). Справи про адміністративні правопорушення, передбачені частиною третьою статті 129 КУпАП (коли правопорушення вчинено судноводієм), можуть також розглядатися за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. Справа про адміністративне правопорушення розглядається у присутності особи, яка притягається до адміністративної відповідальності. У разі відсутності цієї особи справу може бути розглянуто лише у випадках, коли є дані про своєчасне її сповіщення про місце і час розгляду справи і якщо від неї не надійшло клопотання про відкладення розгляду справи. Уповноважена особа, яка розглядає справу про адміністративне правопорушення, діє за своїм внутрішнім переконанням, що

ґрунтується на всебічному, повному, об'єктивному та неупередженому дослідженні всіх обставин справи в їх сукупності, керуючись нормами законодавства і правосвідомістю [152; 69].

Розглянувши справу про адміністративне правопорушення, уповноважена особа виносить постанову у справі про адміністративне правопорушення. Відповідно до статті 284 КУпАП за результатами розгляду справи виносяться одна з таких постанов: про накладення адміністративного стягнення; про застосування заходів впливу, передбачених статтею 24-1 КУпАП; про закриття справи. Постанова про накладення адміністративного стягнення підлягає виконанню з моменту її винесення, якщо інше не встановлено КУпАП та іншими законами України [152; 69].

Таким чином, оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському транспорті має свою специфіку, що полягає: 1) в обов'язковому письмовому фіксуванні усіх матеріалів адміністративної справи у формі та порядку, встановлених законодавством; 2) в обов'язковому обліку та зберіганні всіх матеріалів справи; 3) в розгляді адміністративної справи у присутності суб'єкта правопорушення (у більшості випадків); 4) у повному та ґрунтовному дослідженні матеріалів, обставин і доказів у провадженні уповноваженими органами; 5) у негайному виконанні постанов за результатами розгляду справи.

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

– Кодексом України про адміністративні правопорушення визначено перелік, підстави та умови притягнення капітана морського судна до адміністративної відповідальності за неналежне управління морським судном, що включає різні види адміністративних проступків, при цьому до капітана морського судна може бути застосовано як попередження чи штраф, так і спеціальний вид адміністративного стягнення – позбавлення права керування судном;

– однією з основних характеристик адміністративної відповідальності капітана морського судна є подвійна юридична природа, а саме:

адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган притягує винних осіб за вчинення правопорушень щодо посягання на порядок управління морського судна і невиконання чи неналежне виконання законних вимог капітана, та адміністративна відповідальність, до якої центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, може притягнути капітана морського судна за неналежне управління морським судном;

– адміністративна відповідальність у сфері діяльності капітана морського судна визначається Кодексом України про адміністративні правопорушення, Кодексом торговельного мореплавства України, Порядком оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, що затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 18 квітня 2013 № 235, міжнародним законодавством і національним законодавством країни, у територіальній юрисдикції якої перебуває морське судно;

– адміністративна відповідальність капітана морського судна має подвійну юридичну природу: адміністративна відповідальність осіб, підпорядкованих капітану морського судна, за невиконання або неналежне виконання його законних вимог під час здійснення морського рейсу та адміністративна відповідальність, до якої притягується капітан морського судна відповідно до вимог адміністративного та міжнародного морського права за неналежне управління морським судном;

– капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності особу за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 114 КУпАП, яке має такий склад: 1) об'єктом цього адміністративного правопорушення є суспільні відносини у сфері охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті. В Україні немає систематизованих правил порядку і безпеки руху на морському транспорті – вони визначаються в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі

України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, інших національних і міжнародних актах; 2) об'єктивною стороною є порушення правил судноплавства, а також правил безпеки пасажирів; проведення водозаходних робіт у портових водах без належної процедури; пошкодження пристроїв сигналізації та зв'язку; 3) суб'єктом правопорушення є фізична особа, це можуть бути члени екіпажу судна, пасажери судна, працівники морського порту тощо; 4) суб'єктивна сторона виявляється як у формі умислу, так і у формі необережності;

– капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності особу за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 2 статті 133 КУпАП, яке має такий склад: 1) об'єкт правопорушення – суспільні відносини у сфері перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті; 2) об'єктивна сторона – порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському й річковому транспорті. Такі правила встановлюються законодавством щодо перевезення небезпечних речовин морським транспортом; 3) суб'єктом є лише фізична особа; 4) суб'єктивна сторона виражається як в умислі, так і необережності;

– оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському транспорті має свою специфіку, що полягає: 1) в обов'язковому письмовому фіксуванні всіх матеріалів адміністративної справи у формі та порядку, що встановлені законодавством; 2) в обов'язковому обліку та зберіганні всіх матеріалів справи; 3) у розгляді адміністративної справи у присутності суб'єкта правопорушення (у більшості випадків); 4) у повному та ґрунтовному дослідженні матеріалів, обставин і доказів у провадженні уповноваженими органами; 5) у негайному виконанні постанов за результатами розгляду справи.

Таким чином, адміністративна відповідальність у сфері управління морським судном – це застосування до особи на підставі та в межах адміністративно-правових норм адміністративних стягнень у разі вчинення

цією особою адміністративного правопорушення щодо посягання на порядок управління морським судном, порушення правил перевезень морським судном і вчинення інших протиправних та винних діянь, які мають суспільно негативні наслідки для управління морським судном.

2.4 Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні

Україна – морська держава і формує свою морську політику як систему зовнішніх і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності та реалізації національних інтересів. Для України ефективність морської галузі є особливо значущою. Водні артерії – це найважливіші транспортні коридори, які пов’язують нашу державу з багатьма країнами світу, що дозволяють перевозити вантажі та пасажирів найбільш економічним шляхом. Наявність сильного морського флоту – як цивільного, так і військового – зміцнює престиж і авторитет держави, стимулює інтеграцію України в міжнародні економічні та політичні процеси. Морська галузь загалом і морегосподарський комплекс зокрема відіграють вагомую роль у правовому, соціально-економічному розвитку України. Потенціал України як морської держави багато в чому визначається наявністю висококваліфікованих спеціалістів [129, с. 1-2].

Привабливість українських моряків для іноземних судновласників пояснюється високим професіоналізмом, витривалістю, комунікабельністю, здатністю ухвалювати нестандартні рішення за менших витрат на їх утримання. Моряки проходять службу на водяних просторах у специфічних умовах фізичного та психічного навантаження, що пов’язано з довгостроковим розлученням з родиною, різкою зміною кліматичних і часових зон, особливим видом її здійснення (вахтовий метод), виконання аварійних та авральних робіт та ін. Діяльність моряків є особливим видом служби, яка здійснюється на професійній основі за умови наявності

відповідної освіти, професійної підготовки, віку, стану здоров'я, сертифікатів, дипломів та посвідчення особи моряка [129, с. 1-2].

Служба на морському торговельному транспорті має спільні загальні ознаки та особливості з іншими видами служби, але і власну специфіку, що надає можливість відокремити її в самостійний вид професійної діяльності, виділити в окремий тип служби. Ця служба регламентується особливою групою норм, серед яких домінують норми імперативного характеру – дозволи, заборони тощо, які стосуються інституту адміністративного права. Адміністративні норми є загальнообов'язковими правилами поведінки, що надають можливість регулювати правовідносини служби на морському торговельному флоті. Вони встановлюють не лише права, а й обов'язки, регламентують для моряків установлену поведінку дій, які можна вчиняти, від яких слід утримуватися, а які вчиняти потрібно. Адміністративно-правові норми зумовлюють керівництво капітана судновим екіпажем, визначають адміністративно-управлінський статус капітана судна, позначаючи його владні функції, можливість застосування примусу [129, с. 1-2].

Капітан морського судна постійно перебуває під загрозою як внутрішніх чинників, так і зовнішніх. Ще й нині існують піратство, збройні напади, військово-морські конфлікти. Усі ці обставини вимагають ефективного захисту та контролю, що включає в себе належне правове регулювання та всебічні можливості капітана морського судна реагувати на непередбачувані обставини.

Служба на морському торговельному транспорті відбувається також і за межами нашої держави, що потребує посиленого захисту й контролю з боку України, зумовлює потребу адміністративно-правового регулювання. Забезпечення захисту прав моряків за кордоном не можливе без застосування положень міжнародного морського права, що робить надзвичайно актуальним приєднання України до важливих міжнародних актів, їх імплементацію в національне законодавство. Правові норми, регламентуючи службу на морському торговельному транспорті, на жаль, не завжди

відповідають світовим правилам і стандартам, а тому застосування адміністративних норм щодо регулювання порядку адміністративного захисту цієї служби є потрібним та актуальним і потребує суттєвого вивчення й аналізу [129, с. 1-2].

Моряки є особливою категорією професіоналів, які проводять свою діяльність далеко від берега – у морі. Такий вид служби потребує окремого нормативного забезпечення, яке має включати не лише норми національного законодавства, а й міжнародні. Особливістю є те, що моряки майже завжди вступають у правовідносини із суб'єктами торговельного мореплавства інших держав, а тому потребують адміністративно-правового захисту від своєї держави в разі порушення їх прав та інтересів у період проходження служби. Моряки в період несення служби виконують функції в межах своєї компетенції щодо безпеки мореплавства [129, с. 11].

Одним із видів захисту капітана морського судна є адміністративно-правовий. Цей захист включає в себе правове регулювання, адміністративну компетенцію капітана та уповноважених органів влади і міжнародну співпрацю у сфері захисту прав, свобод та інтересів членів морського судна. Однак і нині ще існують проблеми в дотриманні міжнародних стандартів адміністративно-правового захисту капітана морського судна.

Тлумачний словник української мови розкриває слово «захист» як похідну форму від дієслів «захищати», «захистити», «захищатися», «захиститися». Слово ж «захистити» означає обороняти чи охороняти кого-небудь від нападу чи замаху [12, с. 780]. Тлумачення терміна «захист» і суміжного поняття «охорона» хоча і є близьким за змістом як в українській, так і в англійській мовах, але не є тотожним. Диференціація підходів до визначення змісту вказаних понять здійснюється залежно від особливостей законодавчого регулювання, правової культури суспільства, а також від конкретної життєвої ситуації [14, с. 163].

Щодо досліджуваної категорії «захист» О. Савчук відзначає, що цей термін науковці трактують і характеризують за допомогою різних категорій у

вигляді наукових векторів: перший вектор щодо детермінанти «захист» науковці визначають як тотожне або синонімічне поняття з «охороною» прав; другий вектор полягає у включенні одного досліджуваного поняття до складу іншого. При цьому слід відзначити, що саме у прихильників цього напрямку виникають суперечності між собою в тому, яке з понять є родовим, а яке – видовим. Одні вважають, що захист є ширшим за охорону, інші – що охорона є складовою захисту; третій вектор однозначно розрізняє та розмежовує поняття «захист» та «охорона» прав, наголошуючи на тому, що це є різні за своїм змістом поняття та явища; четвертий вектор включає захист прав та охорону прав до більш ширшого поняття «правовий захист». Відзначимо, що включення охорони прав до системи правового захисту залежить від того, який зміст вкладати в безпосередньо правовий захист, оскільки очевидно, що охорона прав та їхній захист за такого підходу є цілком окремими самостійними правовими явищами; у п'ятому векторі захист і охорону включають до більш широкого поняття «правова охорона»; у шостому векторі заходи як охорони, так і захисту прав об'єднуються в одне поняття – «соціальні гарантії прав і свобод людини і громадянина» [169, с. 78-79; 18, с. 45-49].

Право людини на захист є правом-гарантією відносно інших прав. Відповідно до такого особливого характеру це право існує на перетині різного роду правових відносин і, як наслідок, – на перетині різних галузей права та законодавства. Стан права людини на захист може трансформуватися від статичного до динамічного – залежно від наявності чи відсутності конкретних обставин [14, с. 163]. С. Алексєєв під захистом прав розуміє державно-примусову діяльність, спрямовану на здійснення «відновлювальних» завдань – на відновлення порушеного права, забезпечення виконання юридичного обов'язку [3, с. 154]. Ю. Кравченко розкриває правовий захист як діяльність держави в особі її органів представницької, виконавчої та судової влади, організацій, установ та посадових осіб із забезпечення процесу реалізації особою своїх прав на

користування матеріальними, політичними, соціальними та духовними благами [88, с. 13]. При цьому О. Савчук установив, що саме «захист» має забезпечувати фактичну перспективу уповноваженої особи реалізовувати свої права в особі органів публічної адміністрації через спеціальні юридичні засоби [169, с. 83].

Право на захист, як установив Д. Бойчук, охоплює об'єкт, суб'єкт та адресата такого права. Об'єктом є охоронювані законом блага, нормальний стан яких може бути порушений. Суб'єктом досліджуваного права є виключно людина, яка характеризується не лише наявністю відповідної правосуб'єктності, а й певними філософськими категоріями (відповідальність, свобода, правосвідомість тощо). Адресат захисту є стороною, на яку такий захист спрямований, та є невід'ємною складовою змісту такого права. Адресат захисту часто збігається із суб'єктом-порушником. Правосуб'єктність людини як суб'єкта цього права є загальною, а наявність певних умов, з якими пов'язана можливість брати участь у певних правовідносинах з реалізації права людини на захист, пов'язана з наявністю обмежень прав і свобод людини, установлених об'єктивним правом виключно з метою захисту прав і свобод інших осіб чи публічного порядку. Таким чином законодавець намагається витримати відповідний баланс між приватними та публічними інтересами при регламентації та реалізації права людини на захист. Крім того виокремлюють суб'єкта права людини на захист та суб'єкта правовідносин з реалізації такого права (уповноважена особа) – суб'єкт захисту не завжди є суб'єктом-правовласником відносно права, що захищається [14, с. 163-164].

В. Галуцько під адміністративно-правовим захистом трактує динамічні (активні) дії публічної адміністрації, спрямовані на відновлення порушених прав, свобод та законних інтересів фізичних і юридичних осіб, усунення перешкод щодо їх здійснення засобами адміністративного права з можливістю застосування заходів адміністративного примусу та притягнення винних до адміністративної відповідальності [22, с. 247]. В. Полухович

визначає адміністративно-правовий захист як сукупність застосовуваних в адміністративному порядку юридичних засобів, спрямованих на здійснення уповноваженими органами (посадовими особами), а також особами та громадянами відповідних процесуальних дій, спрямованих на припинення незаконного посягання на права, свободу та інтереси громадян; ліквідацію будь-яких перешкод під час їх здійснення; визнання або підтвердження, поновлення та примусове виконання прав, невиконаних або неналежним чином виконаних обов'язків із притягненням винної особи до відповідальності [132, с. 42].

Адміністративно-правовий захист прав, свобод і законних інтересів громадянина, як визначив В. Авер'янов, становить собою сукупність застосовуваних у порядку, урегульованому нормами адміністративного права, засобів, спрямованих на здійснення уповноваженими на те органами, посадовими особами, а також особами і громадянами відповідних процесуальних дій, процедур, які спрямовані на припинення незаконного посягання на права, свободи та інтереси громадян; ліквідацію будь-яких перешкод, що виникають при їх здійсненні; визнання або підтвердження, поновлення та примусове виконання прав, невиконаних або неналежним чином виконаних обов'язків із притягненням винної особи до відповідальності» [1, с. 378].

Адміністративний захист, як визначає В. Остапчук, – це сукупність заходів, спрямованих на відновлення, визнання прав і припинення порушень прав, які застосовуються компетентним органом державного управління за заявою або скаргою особи, права якої порушуються або оспорюються, або за власною ініціативою [124]. О. Савчук запропонував власне визначення детермінанти «адміністративно-правовий захист» як правової діяльності органів публічної адміністрації, що здійснюється за допомогою механізму правового регулювання та спрямована на відновлення порушених прав, свобод та законних інтересів фізичних і юридичних осіб із можливістю

застосування заходів адміністративного примусу та притягнення винних до адміністративної відповідальності [169, с. 89].

Під категорією «адміністративно-правовий захист» Л. Кожура розуміє організаційно-правову діяльність органів публічної адміністрації, яка здійснюється на основі адміністративно-правових норм, підкріплена системою правових гарантій; сутністю якої є забезпечення та захист за допомогою правових засобів прав осіб від протиправних діянь із притягненням правопорушників до юридичної відповідальності. На думку науковця, особливостями адміністративно-правового захисту є такі: виявляється лише у правовій формі діяльності, а не в будь-якій іншій діяльності органів публічної адміністрації; вступає в силу з моменту набуття чинності нормативно-правового акта, який гарантує правовий статус особи; регулює відносини, пов'язані зі здійсненням прав та виконанням обов'язків, адже останні – невід'ємна складова правового статусу особи; обов'язково підкріплений юридичними гарантіями, що встановлені державою та відображені в нормах права [71, с. 122].

Отже, адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні – це сукупність адміністративно-правових повноважень і гарантій діяльності капітана морського судна, що реалізуються як капітаном, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження та відновлення морського середовища й забезпечення безпеки морського судна.

Відповідно суб'єктами здійснення адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні є як сам капітан, так і відповідні суб'єкти публічної адміністрації – органи державної влади (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна служба морського та річкового транспорту України, державні підприємства та ін.), громадські

організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями, міжнародні організації, які мають відповідні повноваження в межах міжнародного морського права.

Захист може здійснюватися у двох формах – юрисдикційній і неюрисдикційній. Юрисдикційною формою захисту прав є діяльність уповноважених державою органів із захисту прав, що порушені або оспорується, за відповідною заявою потерпілої особи або в ініціативному порядку. У рамках юрисдикційної форми захисту виділяють загальний і спеціальний порядок захисту. Загальним порядком захисту прав є судовий, а спеціальним – адміністративний. Неюрисдикційна форма захисту становить собою сукупність самостійних законних дій осіб та організацій із захисту власних прав [124].

Загальними способами захисту прав є звернення й оскарження, що закріплено Конституцією України; судовий захист і контроль; судове представництво [24, с. 267].

Одним з основних способів захисту прав та свобод людини і громадянина, на погляд О. Сокуренка, є конституційне право громадян на оскарження [176, с. 82-87]. Відповідно до Конституції України права і свободи людини і громадянина захищаються судом. Кожному гарантується право на оскарження в суді рішень, дій чи бездіяльності органів державної влади, органів місцевого самоврядування, посадових і службових осіб. Кожен має право звертатися за захистом своїх прав до Уповноваженого Верховної Ради України із прав людини. Кожен має право після використання всіх національних засобів юридичного захисту звертатися за захистом своїх прав і свобод до відповідних міжнародних судових установ чи відповідних органів міжнародних організацій, членом або учасником яких є Україна [85].

Отже, адміністративно-правові способи захисту капітана морського судна є досить специфічними, оскільки, на наш погляд, тут існують як загальні способи захисту прав (звернення і оскарження; судовий захист та контроль; судове представництво), так і спеціальні.

Щодо адміністративних способів захисту вчені-адміністративісти визначили, що під адміністративно-правовими способами захисту прав та свобод людини і громадянина слід розуміти врегульовану адміністративно-правовими нормами діяльність уповноважених органів (посадових осіб) у сфері державного управління, спрямовану на адекватне, правильне розуміння та застосування чинного законодавства, що визначає права та свободи громадян [176, с. 82-87].

Адміністративно-правові способи захисту прав та свобод людини і громадянина за змістом та обсягом охоплюють суспільні відносини в різних сферах життєдіяльності держави. Особливістю їх є те, що вони виникають у процесі виконавчо-розпорядчої діяльності органів держави [176, с. 82-87]. Щодо спеціальних способів суб'єкти інструментарного захисту прав, свобод та інтересів приватних осіб у сфері публічного адміністрування використовують такі види адміністративних інструментів: 1) адміністративна медіація; 2) адміністративне оскарження; 3) притягнення винних посадових осіб публічної адміністрації до спеціальної дисциплінарної відповідальності; 4) відшкодування шкоди, завданої незаконними діями (бездіяльністю) суб'єктів публічної адміністрації; 5) засоби самозахисту – легальні засоби протесту [24, с. 267].

На наш погляд, способи адміністративного захисту капітана морського судна – досить специфічні, оскільки капітан потребує адміністративного захисту в таких сферах: 1) управління, функціонування та безпека морського судна; 2) охорона й захист життя і здоров'я членів екіпажу та свого власного; 4) рух морських суден у площині міжнародного мореплавства; 3) охорона морського середовища та природних ресурсів вод.

Спеціальними адміністративно-правовими способами захисту капітана морського судна є:

- звернення та адміністративне оскарження до органів державної влади;
- адміністративна медіація;

- притягнення екіпажу морського судна до спеціальної дисциплінарної відповідальності в разі вчинення дисциплінарних правопорушень;
- заходи адміністративного припинення та адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган притягує винних осіб за вчинення адміністративних правопорушень;
- державний та соціальний захист капітана судна під час здійснення ним службової діяльності;
- спеціальні способи захисту, що пов'язані з управлінням судна (наприклад, право капітана на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізиції) потрібного продовольства та право на продаж частини майна судна);
- способи самозахисту (право капітана судна на володіння табельною вогнепальною зброєю тощо).

Однією з форм правового захисту особи у відносинах з органами публічної адміністрації є інститут адміністративного оскарження, призначення якого полягає в повному і своєчасному запобіганні та усуненні будь-яких порушень законності й дисципліни в діяльності суб'єктів публічної влади. Він забезпечує активну та ініціативну участь громадян у захисті належних їм прав в адміністративному порядку. Право на адміністративне оскарження рішень, дій чи бездіяльності суб'єктів владних повноважень безпосередньо до них самих або до адміністративних органів, які є вищими в системі ієрархічного підпорядкування, є важливим і необхідним механізмом досудового врегулювання спору між громадянином і відповідним органом. Вирішення таких спорів у межах адміністративного оскарження надає можливість суб'єктам господарювання, окремим громадянам захистити свої інтереси, виявити недоліки в роботі органів публічної влади та своєчасно їх усунути, зекономити час і зусилля, оминаючи судову форму захисту [96, с. 146-150].

Зважаючи на загальні характеристики інституту адміністративного оскарження, М. Лошицький визначив, що найбільш суттєвими

особливостями оскарження, порівняно з іншими видами звернень, як засобу забезпечення законності та дисципліни в діяльності органів публічної адміністрації можна назвати такі: на скарги припадає великий порівняно з іншими видами звернень обсяг інформації про порушення законності й дисципліни в діяльності органів публічної адміністрації; право на подання скарги є абсолютним, необмеженим і невідчужуваним правом особистості, яке передбачено Основним Законом України. Конституційне положення про можливість оскарження рішень, дій чи бездіяльності посадових осіб органів виконавчої влади є важливим здобутком Української держави на шляху зміцнення законності, дотримання прав і законних інтересів громадян; ст. 55 Основного Закону закріплює обов'язок органів державної влади та їх посадових осіб щодо розгляду звернень і надання обґрунтованої відповіді на них у встановлений строк; підставою подання скарги є рішення, дії чи бездіяльність держслужбовців органів публічної адміністрації у зв'язку з виконанням ними посадових обов'язків; подвійна природа скарги також є її особливістю: з одного боку, вона є способом захисту прав, свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, а з іншого – сигналізує про наявні недоліки в роботі органів публічної адміністрації, сприяє усуненню останніх, поліпшенню її роботи тощо; особам, чиї права порушені, надано право звернутися зі скаргою не лише у вищий орган, а й безпосередньо до суду; скарга може бути певним підґрунтям для застосування інших засобів забезпечення законності й дисципліни в діяльності органів публічної адміністрації, зокрема контролю та нагляду [96, с. 146-150; 85; 24].

Відповідно всі посягання на безпеку морського судна, життя і здоров'я людей та збереження навколишнього морського середовища вимагають якісного, дієвого та своєчасного адміністративно-правового захисту капітана морського судна як суб'єкта управління.

Конфлікти в організаціях системи публічного управління є результатом розвитку взаємодії між окремими її структурними елементами, а також результатом її взаємодії із зовнішніми суб'єктами. Зовнішньою формою

управлінського конфлікту є публічно-правовий спір, який характеризується такими ознаками: 1) виникає з публічних правовідносин; 2) обов'язково однієї зі сторін спору є суб'єкт владних повноважень, який здійснює владно-управлінські функції в цих відносинах; 3) сфера виникнення цих відносин зумовлена реалізацією публічного інтересу; 4) предметом спору є рішення, дії чи бездіяльність суб'єктів владних повноважень, які порушують або можуть порушити права, свободи та інтереси інших суб'єктів публічних правовідносин, а також адміністративних договорів. Судовий процес, беззаперечно, є найбільш дієвим способом захисту законних прав, однак в окремих випадках винесення судового рішення ще не означає справжнього розв'язання конфлікту, а навпаки – провокує його ескалацію. В Україні є проблема невиконання судових рішень, і тому впровадження несудових механізмів зменшить надходження скарг, навантаження на судову систему та органи примусового виконання рішень, а також скоротить штрафні санкції, які надходять з Європейського суду з прав людини (за невиконання судових рішень) та лягають тягарем на бюджет країни [89, с. 176-177].

Медіація є альтернативним способом вирішення спору його сторонами за участю третьої особи – медіатора, який, здійснюючи загальне керівництво процедурою, допомагає сторонам самостійно досягти максимально ефективного рішення. Медіація за своїм призначенням має на меті врегулювання спору поза межами державного судочинства та базується на таких принципах, як доступність, добровільність, рівноправність сторін, конфіденційність, незалежність і неупередженість медіатора. При цьому держава не усувається від своєї місії, а детермінується як універсальний субсидіарний та субституційний гарант [89, с. 176-177].

Адміністративна медіація реалізується через діяльність Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України, яка відповідно до високих міжнародних стандартів розглядає спори, що виникають у сфері торгового мореплавства [113].

За організаційно-правовою формою діяльності Морська арбітражна комісія є відокремленим суб'єктом правовідносин, самостійним органом, який наділений колом прав та обов'язків для виконання покладених функцій, а її діяльність класифіковано як процесуальну форму захисту прав суб'єктів, тобто як різновид юрисдикційної діяльності, який має матеріально-правову природу і примусовий характер. Норми, які регламентують порядок розгляду спорів у Морській арбітражній комісії, є нормами міжгалузевого характеру. У регулюванні діяльності Морської арбітражної комісії залучено декілька груп правових норм: 1) міжнародно-правові (інтернаціональні) норми і норми внутрішнього законодавства України; 2) норми загального характеру і специфічні норми, які містяться як у Регламенті та інших внутрішніх положеннях, так і норми, які містяться в арбітражній угоді сторін. Зроблено висновок, що система норм, що регламентують порядок розгляду спорів, складається з норм, які: а) регулюють питання щодо арбітражної угоди; б) норм, які визначають дієздатність сторін; в) норм, які регламентують процес вирішення спорів; г) норм, які застосовуються при вирішенні спору по суті [170, с. 14].

У структурі служби на морському торговельному транспорті слід відокремити також державні та соціальні гарантії, які мають на меті забезпечення державного та соціального захисту моряків під час здійснення ними службової діяльності. Державний та соціальний захист є невід'ємною складовою прав людини, що вимагає особливої уваги до формування соціальних стандартів на національному та міжнародному рівнях. І. Підпалою встановлено, що моряки як й інші службовці мають державні та соціальні гарантії, що надають їм право на безкоштовне медичне обслуговування, обов'язкове страхування, соціально-побутове забезпечення, а також на заходи охорони держави від насилля та загроз (наприклад, захист від піратських нападів). Особливості соціального забезпечення регулюються національними і міжнародними нормативними актами [129, с. 13].

Тобто капітан морського судна має право на державно-соціальний захист, що полягає у праві на обов'язкове страхування, якісне медичне обслуговування, різноманітне соціальне забезпечення та інші державні гарантії, що спрямовані на гарантування державою всіх прав, свобод і законних інтересів капітана морського судна.

Щодо способів самозахисту, то основним є право капітана судна на зброю. Право людини на зброю є складовою права людини на захист. Як наслідок, воно має бути віднесено до першого покоління прав людини. Разом із тим це право є гарантією забезпечення інших прав (насамперед права людини на життя і здоров'я). Як у суспільстві, так і в науковій спільноті відсутня єдина точка зору щодо питання про розширення чинного обсягу права людини на зброю в Україні. Як противники, так і прихильники такого розширення мотивовані політичними та/або бізнес-інтересами [14, с. 164].

Отже, ураховуючи високий ризик виникнення надзвичайних морських подій, капітан морського судна має володіти всіма способами забезпечення безпеки судна та його екіпажу, і тому адміністративно-правовий захист капітана судна включає способи самозахисту, що переважно полягають у його праві на придбання та використання зброї.

Усе вищевикладене дає підстави стверджувати, що:

– адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні – це сукупність адміністративно-правових повноважень і гарантій діяльності капітана морського судна, що реалізуються як капітаном морського судна, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження та відновлення морського середовища й забезпечення безпеки морського судна;

– суб'єктами здійснення адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні є як сам капітан, так і відповідні суб'єкти

публічної адміністрації – органи державної влади (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна служба морського та річкового транспорту України, державні підприємства та ін.), громадські організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями, міжнародні організації, які мають відповідні повноваження в межах міжнародного морського права;

– адміністративно-правові способи захисту капітана морського судна є досить специфічними, оскільки існують як загальні способи захисту прав (звернення і оскарження; судовий захист та контроль; судове представництво), так і спеціальні;

– способи адміністративного захисту капітана морського судна – досить специфічні, оскільки капітан потребує адміністративного захисту в таких сферах: 1) управління, функціонування та безпека морського судна; 2) охорона й захист життя і здоров'я членів екіпажу та свого власного; 4) рух морських суден у площині міжнародного мореплавства; 3) охорона морського середовища та природних ресурсів вод;

– спеціальними адміністративно-правовими способами захисту капітана морського судна є: звернення та адміністративне оскарження до органів державної влади; адміністративна mediaція (реалізується через діяльність Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України); притягнення екіпажу морського судна до спеціальної дисциплінарної відповідальності в разі вчинення дисциплінарних правопорушень; заходи адміністративного припинення та адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган притягує винних осіб за вчинення адміністративних правопорушень; державний та соціальний захист капітана судна під час здійснення ним службової діяльності; спеціальні способи захисту, що пов'язані з управлінням судна (наприклад, право капітана на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізицію) потрібного продовольства та право на

продаж частини майна судна); способи самозахисту (право капітана судна на володіння табельною вогнепальною зброєю тощо);

– капітан морського судна має право на звернення до національних органів влади, уповноважених органів влади держави, на території якої перебуває судно, посадових осіб морських портів, інших судновласників з метою відновлення та захисту прав, свобод і законних інтересів екіпажу судна, пасажирів судна, судновласника та своїх власних інтересів;

– капітан морського судна має право на державно-соціальний захист, що полягає у праві на обов'язкове страхування, якісне медичне обслуговування, різноманітне соціальне забезпечення та інші державні гарантії, що спрямовані на гарантування державою всіх прав, свобод і законних інтересів капітана морського судна;

– ураховуючи високий ризик виникнення надзвичайних морських подій, капітан морського судна має володіти всіма способами забезпечення безпеки судна та його екіпажу, а тому адміністративно-правовий захист капітана судна включає способи самозахисту, що переважно полягають у його праві на придбання та використання зброї.

Загалом можна вважати, що адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні є сукупністю адміністративно-правових повноважень та гарантій діяльності капітана, що реалізуються як ним самим, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів (як загальних, так і спеціальних) у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження та відновлення морського середовища й забезпечення безпеки морського судна.

Висновки до розділу 2

1. Доведено, що сукупність обов'язків капітана морського судна визначається нормами національного та міжнародного законодавства, при цьому обов'язки капітана виникають із конкретних напрямків його діяльності та його взаємовідносин із різними суб'єктами (судновласником, екіпажем судна, лоцманами, нотаріусами, іншими суднами, органами влади, консулами, дипломатами тощо). Адміністративні обов'язки капітана морського судна слід поділяти на: 1) обов'язки щодо належного управління судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні та інші); 2) обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя; 3) обов'язки щодо збереження та відновлення належного морського середовища; 4) обов'язки щодо взаємодії з іншими суб'єктами морського права (органами влади, нотаріусами, консулами); 5) обов'язки щодо надання адміністративних послуг (засвідчення юридично важливих фактів на судні); 6) додаткові обов'язки капітана судна, покладені судновласником; 7) обов'язки капітана щодо забезпечення безпеки на судні (розслідування правопорушень, морські протести, адміністративна відповідальність тощо); 8) обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним і морально-етичним вимогам.

2. Основним адміністративним обов'язком капітана морського судна є обов'язок належного управління морським судном, що реалізується у формі управлінського рішення та полягає у здійсненні правових, організаційних, технічних, інформаційних та інших заходів щодо керування судном, екіпажем судна та пасажирями, учинення адміністративних дій щодо підтримання порядку на морському судні, взаємодії з іншими суднами, портами та органами влади іноземних держав, забезпечення екологічної безпеки та охорони морського середовища тощо.

3. Підкреслено, що адміністративні обов'язки капітана морського судна регулюються як національним внутрішнім законодавством (в Україні це Конституція, спеціалізований Закон мореплавства та інші законодавчі акти

щодо регулювання руху морського транспорту), що визначає особливості обов'язків щодо належного управління морським судном, так і міжнародним морським правом, нормами якого на капітана морського судна покладено адміністративні обов'язки щодо охорони та безпеки людського життя, належного морського середовища та взаємодії з іншими суб'єктами морського права. Обов'язки капітана судна відповідати кваліфікаційним та морально-етичним вимогам зумовлюються тим, що він зобов'язаний здійснювати правову підготовку рейсу (систематизація норм морського права та права іноземної держави), вчасно та правильно реагувати на несподівані й небезпечні ситуації (стихійне лихо, збройні напади, морські аварії тощо), для чого капітан має бути професійною та висококваліфікованою особою (відповідати формальним вимогам, знати англійську мову), мати добре здоров'я, дотримуватися високих моральних цінностей та мати певні особисті якості (наполегливість, рішучість, стресостійкість, дисциплінованість).

4. Зроблено висновок, що низка зобов'язань виникає в капітана при взаємодії з морським лоцманом, адже хоча морський лоцман фактично здійснює управління судном у відповідних ділянках, відповідальність щодо управління та безпеки судна покладається на капітана, який ще додатково має забезпечити всі умови морському лоцману на здійснення завдань, слідувати рекомендаціям і вказівкам морського лоцмана, гарантувати оплату лоцманських послуг. У капітана судна виникають зобов'язання при взаємодії з морським агентом, що наймається судовласником для допомоги капітану в конкретній країні під час плавання та заходження в порт, тобто для дотримання окремих норм національного законодавства держави, на території якої перебуває судно, при цьому лише капітан має управлінське «право підпису», відповідно за всю формальну діяльність, яку здійснює морський агент, відповідає капітан судна, забезпечуючи та гарантуючи виконання договору морського агентування.

5. Підкреслюється, що на капітана судна покладається низка обов'язків, пов'язаних із засвідченням у встановленому порядку всіх юридичних фактів – морських протестів, фактів народження, смерті, одруження, заповіту тощо, які реалізуються в установленому порядку при взаємодії капітана судна з нотаріусом, консулом, органами влади тощо.

6. Виявлено й узагальнено, що права капітана судна визначено національним законодавством і міжнародним морським правом, відповідно перелік адміністративних прав постійно розширюється. При цьому права капітана морського судна мають бути чітко систематизовані у Статуті служби на морських суднах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, і тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських суднах, у якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права. Капітан морського судна ухвалює рішення про використання зброї абсолютно самостійно, і на практиці виникають питання щодо меж застосування зброї капітаном судна, а тому потрібно сформулювати правові підстави, умови та порядок придбання, володіння й застосування зброї. Право капітана морського судна на володіння вогнепальною зброєю є його можливістю використовувати зброю в небезпечних для судна або екіпажу ситуаціях, що передбачено чинним законодавством, Однак жодним підзаконним актом не визначено порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, і тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити й затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна.

7. Право капітана судна на ізоляцію особи в окремому приміщенні має такі ознаки: 1) здійснюється в разі вчинення особою дій, що загрожують безпеці судна або людей і майна, однак такі дії не є суспільно небезпечними та не мають ознак кримінально караного діяння; 2) ізоляція особи в окремому

приміщенні за своєю юридичною природою є самостійним оперативним заходом адміністративного припинення, а саме адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення; 3) капітан судна стає уповноваженою посадовою особою на здійснення адміністративного затримання, для чого наділяється відповідними повноваженнями. Ізоляція особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, є за своєю юридичною природою адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення. Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають.

8. Доведено, що можливість здійснення управління екіпажем дозволяє капітану судна мати право на застосування заходів заохочення і накладання дисциплінарних стягнень на членів екіпажу, а також брати участь у виборі членів екіпажу, фактично перевіряти їх на відповідність формальним і неформальним кваліфікаційним вимогам. У разі виникнення непередбачуваних обставин, які зумовили відсутність продовольства на судні, капітан морського судна має право на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізицію) потрібного продовольства та право на продаж частини майна судна. Право капітана морського судна як службової особи, уповноваженої на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні, полягає в можливості капітана виконувати затримання особи в межах кримінального провадження з подальшим переданням цієї особи відповідним правоохоронним органам; також капітан судна постає як уповноважена особа, що має право складати адміністративні протоколи в разі вчинення адміністративних правопорушень на судні.

9. Виявлено й узагальнено, що адміністративна відповідальність капітана морського судна визначається міжнародним законодавством і національним законодавством країни, зокрема КУпАП, Кодексом торговельного мореплавства України та Порядком оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті, що затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 18 квітня 2013 № 235. КУпАП.

10. Визначено перелік, підстави та умови притягнення капітана морського судна до адміністративної відповідальності за неналежне управління морським судном, що включає різні види адміністративних проступків, при цьому до капітана може бути застосовано як попередження, штраф, так і спеціальний вид адміністративного стягнення – позбавлення права керувати судном. Однією з основних характеристик адміністративної відповідальності капітана морського судна є подвійна юридична природа, а саме адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган притягує винних осіб за вчинення правопорушень щодо посягання на порядок управління морського судна і невиконання чи неналежне виконання законних вимог капітана, та адміністративна відповідальність, до якої центральний орган виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, може притягнути капітана морського судна за неналежне управління морським судном.

11. Капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності особу за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого статтею 114 КУпАП, яке має такий склад: 1) об'єктом цього адміністративного правопорушення є суспільні відносини у сфері охорони порядку й безпеки руху на морському транспорті. В Україні немає систематизованих правил порядку і безпеки руху на морському транспорті – вони визначаються в Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, інших

національних та міжнародних актах; 2) об'єктивною стороною є: порушення правил судноплавства, а також правил безпеки пасажирів; проведення водозаходних робіт у портових водах без належної процедури; пошкодження пристроїв сигналізації та зв'язку; 3) суб'єктом правопорушення є фізична особа, це можуть бути члени екіпажу судна, пасажери судна, працівники морського порту тощо; 4) суб'єктивна сторона виявляється як у формі умислу, так і у формі необережності. Також капітан судна може притягнути до адміністративної відповідальності особу за вчинення адміністративного правопорушення, передбаченого частиною 2 статті 133 КУпАП, яке має наступний склад: 1) об'єкт правопорушення – суспільні відносини у сфері перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті; 2) об'єктивна сторона – порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському й річковому транспорті. Такі правила встановлюються законодавством щодо перевезення небезпечних речовин морським транспортом; 3) суб'єктом є лише фізична особа; 4) суб'єктивна сторона виражається як в умислі, так і необережності.

12. Оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському транспорті має свою специфіку, що полягає: 1) в обов'язковому письмовому фіксуванні всіх матеріалів адміністративної справи у формі та порядку, що встановлені законодавством; 2) в обов'язковому обліку та зберіганні всіх матеріалів справи; 3) у розгляді адміністративної справи у присутності суб'єкта правопорушення (у більшості випадків); 4) у повному та ґрунтовному дослідженні матеріалів, обставин і доказів у провадженні уповноваженими органами; 5) у негайному виконанні постанов за результатами розгляду справи.

13. Доведено, що адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні – це сукупність адміністративно-правових повноважень та гарантій діяльності капітана морського судна, що реалізуються як капітаном морського судна, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за

допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження та відновлення морського середовища й забезпечення безпеки морського судна.

14. Суб'єктами здійснення адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні є як капітан морського судна, так і відповідні суб'єкти публічної адміністрації – органи державної влади (Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, Державна служба морського та річкового транспорту України, державні підприємства та ін.), громадські організації щодо здійснення громадського контролю за морськими перевезеннями, міжнародні організації, які мають відповідні повноваження в межах міжнародного морського права.

15. Адміністративно-правові способи захисту капітана морського судна є досить специфічними, оскільки існують як загальні способи захисту прав (звернення і оскарження; судовий захист та контроль; судове представництво), так і спеціальні. Способи адміністративного захисту капітана морського судна – досить специфічні, оскільки капітан потребує адміністративного захисту в таких сферах: 1) щодо управління, функціонування та безпеки морського судна; 2) щодо охорони та захисту життя і здоров'я членів екіпажу та свого власного; 4) щодо руху морських суден в площині міжнародного мореплавства; 3) щодо охорони морського середовища та природних ресурсів вод.

16. Спеціальними адміністративно-правовими способами захисту капітана морського судна є: звернення та адміністративне оскарження до органів державної влади; адміністративна mediaція (реалізується через діяльність Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України); притягнення екіпажу морського судна до спеціальної дисциплінарної відповідальності в разі вчинення дисциплінарних правопорушень; заходи адміністративного припинення та адміністративна відповідальність, до якої капітан морського судна як уповноважений орган

притягує винних осіб за вчинення адміністративних правопорушень; державний та соціальний захист капітана судна під час здійснення ним службової діяльності; спеціальні способи захисту, пов'язані з управлінням судна (наприклад, право капітана на проведення обов'язково-примусового вилучення (реквізиції) потрібного продовольства та право на продаж частини майна судна); способи самозахисту (право капітана судна на володіння табельною вогнепальною зброєю тощо).

17. З'ясовано, що капітан морського судна має право на звернення до національних органів влади, уповноважених органів влади держави, на території якої перебуває судно, посадових осіб морських портів, інших судновласників із метою відновлення та захисту прав, свобод і законних інтересів екіпажу судна, пасажирів судна, судновласника та своїх власних інтересів. Він має право на державно-соціальний захист, що полягає у праві на обов'язкове страхування, якісне медичне обслуговування, різноманітне соціальне забезпечення та інші державні гарантії, що спрямовані на гарантування державою усіх прав, свобод та законних інтересів капітана морського судна. Ураховуючи високий ризик виникнення надзвичайних морських подій, капітан морського судна має володіти всіма способами забезпечення безпеки судна та його екіпажу, і тому адміністративно-правовий захист капітана судна включає способи самозахисту, що переважно полягають у його праві на придбання та використання зброї.

РОЗДІЛ 3

УДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА

3.1 Ефективний досвід морських держав щодо регулювання адміністративно-правового статусу капітана морського судна

Конвенція ООН із морського права передбачає можливість реалізації державами, що не мають виходу до моря, і державами, що перебувають у несприятливому географічному положенні, їхніх прав на участь в експлуатації відповідної частини залишку припустимого улову живих ресурсів – у виключних економічних зонах прибережних держав того самого субрегіону або регіону з урахуванням економічних і географічних обставин, що цього стосуються. У міжнародній практиці найбільш значного поширення регіональний підхід для вирішення проблем цих груп держав набув на африканському континенті [39, с. 19; 76].

Крім співробітництва на всесвітній основі конвенція передбачає також можливість регіонального співробітництва держав у збереженні живих ресурсів і управлінні ними в районах відкритого моря. За допомогою перемовин вони можуть вживати заходів, потрібних для збереження цих живих ресурсів, і створювати у відповідних випадках з такою метою субрегіональні та регіональні організації з рибальства. Держави субрегіонів або регіонів ураховують мінімальні субрегіональні, регіональні або всесвітні стандарти. Крім того передбачається, коли це є доречним, співробітництво на регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації в розробленні міжнародних норм, стандартів, процедур і рекомендованих практик для захисту та збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних рис [39, с. 19].

Держави, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями, можуть співробітничати одна з одною у здійсненні своїх прав та у виконанні

своїх обов'язків, та з цією метою вони або безпосередньо, або через відповідну регіональну організацію координують управління живими ресурсами моря, заходи щодо їхнього збереження, розвідки та експлуатації; здійснення своїх прав та обов'язків стосовно захисту та збереження морського середовища; політику проведення наукових досліджень, а також здійснюють там, де це доцільно, спільні програми наукових досліджень; запрошують держави та міжнародні організації для співробітництва [39, с.19].

Таким чином, для розширення міжнародного співробітництва та розвитку національного морського права потрібно комплексно аналізувати ефективний досвід морських держав у сфері регулювання діяльності капітана морського судна.

Незаперечна складність позиції та належність капітану корабля багатьох функцій, аналогічних на березі окремим установам, робить статус капітана надзвичайним предметом аналізу. Функції морського капітана включені як у національне, так і в міжнародне право, але жодна з них всебічно не вирішує це питання. Так, у польському правовому порядку найважливішим актом є Морський кодекс від 18 вересня 2001 р., який має окремий розділ, присвячений публічно-правовим функціям капітана [182].

Главу 3 означеного Морського кодексу присвячено капітану судна. Відповідно капітан має керувати судном та виконувати інші функції, передбачені регламентом. Усі особи на борту мають виконувати розпорядження капітана, видані з метою забезпечення безпеки та порядку на борту (стаття 53). Капітан судна за законом є представником судновласника та особою, що вирішує питання, пов'язані з експлуатацією судноплавства та звичайним управлінням судном і вантажем. У цих межах капітан може від імені судновласника вчиняти юридичні дії за межами порту та замінювати їх у суді (стаття 54). Капітан судна може висловити заперечення судновласнику щодо складу та професійної кваліфікації осіб, внесених до списку екіпажу. (стаття 55) [199].

У Морському кодексі Польщі визначено публічно-управлінські повноваження капітана морського судна, зокрема: капітан зазначає в журналі обліку та повідомляє про кожен випадок народження чи смерті на борту під час плавання, а в разі смерті також захищає майно, що залишилося після померлого. Капітан повідомляє про народження чи смерть на судні до реєстратури першого польського порту, до якого судно зателефонувало, а за кордон – до польського консульського відомства. Волю померлої особи на судні та акт забезпечення його майна капітан направляє до районного суду, компетентного для першого польського порту, до якого прибув корабель, та за кордоном – до польської консульської установи (стаття 71). У разі вчинення злочину на борту капітан зобов'язаний скласти детальне повідомлення про цю подію, ужити відповідних заходів для запобігання підозрюваній особі у вчиненні кримінального правопорушення, для забезпечення доказів і, залежно від обставин, передати особу, підозрювану у злочині, разом із повідомленням про злочин до компетентного органу в першому польському порту, куди прийшло судно, або на судно військово-морського флоту Польщі (стаття 72) [199].

Морський кодекс від 18 вересня 2001 р. передбачає лише провадження у випадку народження чи смерті на борту, складання заповіту та у випадку злочину на борту. Тим часом у капітана є багато інших обов'язків [189; 199]. Так, окремі функції капітана судна визначаються Законом про морські порти та пристані судноплавства [195], Законом про судноплавство на внутрішніх водах [196], ранговими актами та актами нижчого рівня. Функції, покладені на капітана морського судна, пов'язані з віднесенням до капітана конкретних завдань. Специфіка життя на кораблі, що пливе кілька місяців, а також визнання кораблів, що плавають під польським прапором (незалежно від того, де перебуває корабель), як територія, що перебуває під юрисдикцією Польщі, означає, що капітан корабля несе особливі обов'язки. Окрім публічно-правових функцій капітана корабля можна виділити також управлінські функції, функції, пов'язані з представництвом суб'єктів,

зацікавлених у суднах і вантажах, а також статутного представника капітана судновласника, функції у сфері морської безпеки, а також функції капітана як начальника судна [182].

Більше того, крім зобов'язань, що впливають із законодавчих положень, капітан судна в Польщі також має обов'язки, що виникають із морських звичаїв. Капітан стикається не лише зі звичайними обов'язками керування судном або екіпажем, а й ухвалює рішення та виконує функції, які можуть вплинути на збереження людського життя або захист навколишнього середовища від екологічного забруднення. Капітан морського корабля мусить мати відповідну морську освіту та досвід, що підтверджує його знання морської практики. Крім того капітан має володіти певними моральними якостями, такими як працьовитість, старанність та обґрунтоване почуття відповідальності, особливо у важливих ситуаціях, коли рішення капітана впливають на життя людини [182].

Тобто правовий статус капітана морського судна в Польщі визначається Морським кодексом від 18 вересня 2001 р., законодавством про морські порти, ранговими та підзаконними актами, міжнародними актами та морськими звичаями. Особливістю статусу капітана судна в Польщі є виділення в Морському кодексі публічно-правових функцій щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави прапора.

Щодо досвіду Італії, то звання капітана судна є, звичайно, найвищим в ієрархії – це найбільший авторитет на борту торгового чи цивільного корабля. Капітан як верховний суб'єкт ієрархії всередині корабля не має прямих ієрархічних начальників, але підпадає під дію закону, що регулює діяльність корабля. В Італії функціональна діяльність капітана регулюється Навігаційним кодексом від 30 березня 1942 р. зі змінами від 2002 р [192], відповідно до якого всі особи на борту підпорядковуються повноваженню капітана судна (стаття 186) [184].

Капітаном судна в Італії може бути особа, що відповідає кваліфікації та сертифікатам, які вимагаються чинним національним і міжнародним законодавством, що регулюють морську діяльність. Для отримання свідоцтва про затвердження капітана на судах потрібно: мати свідоцтво про дозвіл першого офіцера на судах; мати диплом середньої школи морського ступеня або трирічний диплом з морських наук, що отримані від юридично визнаного університету; здійснивши судноплавство протягом 24 місяців на посаді офіцера першої палуби на борту кораблів, що впливає з навігаційного буклету; мати спеціальну сертифікацію, видану відповідно до Конвенції STCW; мати сертифікацію медичної освіти, видану Міністерством охорони здоров'я відповідно до міністерської постанови від 25 серпня 1997 року [192].

На борту судна капітан працює як «керівник експедиції» або як «керівник подорожей», при цьому бере на себе функції реєстратора, судового виконавця, опікуна на борту громадської безпеки та начальника й офіцера бортової поліції. Як реєстратор, перебуваючи на борту і на судні, він може скласти деякі важливі документи цивільного стану, такі як свідоцтво про народження, свідоцтво про смерть та акт про зникнення в морі, заповіт і, за нагальної потреби, може організувати весілля [192].

Таким чином, в Італії статус капітана морського судна встановлюється Навігаційним кодексом, міжнародним законодавством щодо сертифікації та кваліфікації моряків, підзаконним актами Президента Республіки та Міністерства інфраструктури та транспорту, однак систематизованого акта щодо статусу капітана морського судна в Італії немає.

У Нідерландах статус капітана судна визначається Законом, що містить правила щодо екіпажу морських суден (Закон про морські екіпажі) від 11 грудня 1997 р., який встановлює таке [201]:

– капітан несе відповідальність за підтримання громадського порядку на борту і має дисциплінарні повноваження щодо всіх осіб на борту. Він може вжити заходів, необхідних для підтримки цього повноваження. Капітан

не має доручати члену екіпажу роботу на борту, для якої потрібне посвідчення або професійна кваліфікація, якщо цей член екіпажу не має дозволу на підставі дійсного сертифіката компетентності. Особи на борту зобов'язані виконувати накази капітана та дотримуватись застосовних заходів безпеки чи гігієни праці (стаття 27);

– капітан здійснює свої повноваження, поки не передав їх іншому або поки керівник судна не позбавив його таких повноважень (стаття 28);

– на голландських кораблях капітаном судна можуть бути особи, які мають громадянство Королівства Нідерландів. Особи, які мають громадянство однієї з держав-членів Європейського Союзу або однієї з інших держав, які є сторонами Угоди про Європейський економічний простір, звільняються від вимоги про громадянство для обслуговування на голландських кораблях, які не є рибальським судном, за відповідним міністерським наказом. Такі особи мусять мати сертифікат, визнаний Конвенцією STCW (статті 29, 30);

– судновласник має забезпечити капітану судна всі умови для виконання його повноважень. Капітан судна може в судовому порядку вимагати виконання судновласником своїх повноважень (статті 31);

– капітан зобов'язаний діяти відповідно до наказів, наданих йому керівником судна, за умови, що ці розпорядження не суперечать обов'язкам, покладеним на нього, як капітана, законодавством. Капітан постійно інформує керівника судна про все, що стосується судна та людей, які перебувають на борту, та просить його розпорядження, перш ніж ухвалювати будь-який захід фінансового значення (статті 32) [201].

У Нідерландах морський капітан відповідає за управління судном і несе відповідальність у таких питаннях, як морехідність; навігація; вантажні перевезення; документи; кадрова політика. Капітан морського судноплавства також відповідає за забезпечення того, щоб судно відповідало всім вимогам безпеки як на національному, так і на міжнародному рівнях. Одне з головних завдань капітана морського судна – забезпечити відповідність корабля плану

безпеки, що вимагається кодом IMO-ISPS. Він також може бути помічником прокурора з питань реєстрації кримінальних злочинів і державним службовцем у разі смерті чи народження. Також капітан морського судноплавства звичайно відповідає за ведення документації. Робота капітана полягає в навігації та керуванні судном, підтриманні контакту з іншими суднами, у нагляді за роботою та керуванням, досягненні працездатної ситуації на борту судна та інших необхідних питаннях судноплавства [200].

Навчання для капітана мореплавства досить тривале. Морське навчання проходить у вигляді курсів у спеціальних навчальних закладах. Наприклад, Морська академія Голландії – це спільне підприємство морських курсів, де здійснюється професійна підготовка моряків на різних рівнях підготовки, середньої та вищої освіти [194]. Курс морського офіцера – чотирирічний, один рік відведено на стажування на борту судна. Якщо особа успішно закінчила навчання, вона може працювати як корабельний офіцер. Особа зі збільшенням вітрильних років піднімається в ранзі, що зрештою має призвести до звання капітана мореплавства. Цей процес може зайняти до 10 років [200].

Таким чином, у Нідерландах статус капітана судна визначається Законом про морські екіпажі від 11 грудня 1997 р., що регламентує загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником, який має забезпечити капітана судна всіма умовами для судноплавства, при цьому капітан судна зобов'язаний вирішувати всі фінансові питання із судновласником.

Досить важливо аналізувати досвід держав, які територіально (хоч і на морських водах) містяться поруч з Україною, – наприклад, Грузії. Основним у площині регулювання діяльності капітана морського судна є Морський кодекс Грузії, що регулює відносини, пов'язані з мореплавством. Під мореплавством розуміється використання суден для перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобутку корисних копалин, виробництва буксирних і рятувальних

операцій та інших господарських, наукових і культурних цілей. Глава 3 Морського кодексу присвячується капітану та екіпажу судна. До складу екіпажу входять капітан судна, інші члени командного складу і рядовий склад судна. До командного складу судна, крім капітана, входять його помічники, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, суднові лікарі й боцман. Судновласник може ввести в командний склад й інших судових спеціалістів (стаття 45) [112].

Капітан й інші члени екіпажу судна, зареєстрованого в Державному судовому реєстрі Грузії, можуть бути громадянами будь-якої держави (стаття 46 Морського кодексу Грузії). До роботи на посадах капітана, помічників капітана, судових механіків, електромеханіків допускаються фахівці морської справи, що мають відповідні звання згідно з Положенням «Про присвоєння звань командному складу морських суден Грузії». Привласнення звань проводиться після складання іспитів в Агентстві морського транспорту, що засвідчується відповідними дипломом і кваліфікаційним свідоцтвом. Позбавлення звань здійснюється судом. Займати посаду капітана пасажирського судна, яке плаває під Державним прапором Грузії, може особа, яка має звання капітана, після складання спеціальних іспитів і затвердження постійно діючою державною морською кваліфікаційною комісією Агентства морського транспорту. Упродовж усього рейсу на капітана покладаються обов'язки: а) забезпечення прохідності судна; б) запобігання заподіяння шкоди людям, пошкодженню судна і вантажів; в) забезпечення безпеки плавання; г) управління судном; д) керівництва судном; е) забезпечення належного технічного стану; ж) забезпечення порядку на судні; з) запобігання забрудненню моря; і) надання медичної допомоги людям; к) заходу в порт у разі потреби. Розпорядження капітана судна в межах його повноважень підлягають беззаперечному виконанню всіма особами, що перебувають на судні. В іншому разі капітан уживає необхідних заходів щодо цих осіб. Якщо дії особи, що перебуває на судні, загрожують безпеці судна або осіб і майна, які

перебувають на судні, капітан вправі помістити цю особу до особливого приміщення і тримати там аж до заходу в перший же зручний для репатріації порт. За незаконне утримання кого-небудь в особливому приміщенні капітан судна несе відповідальність у встановленому законодавством Грузії порядку [112].

Також відповідно до Морського кодексу Грузії капітан судна відповідно до Кодексу Грузії про адміністративні правопорушення розглядає справи про адміністративні правопорушення екіпажу, здійснює заохочувальні заходи, накладає дисциплінарні стягнення і штрафи в адміністративному порядку. Капітан судна має право в разі потреби усувати від виконання службових обов'язків будь-якого члена екіпажу судна [112].

Таким чином, правовий статус капітана морського судна Грузії досить детально визначений у Морському кодексі, відповідно статус капітана судна може отримати особа незалежно від громадянства, у встановленому Агентством морського транспорту порядку; права та обов'язки капітана судна чітко встановлені в законодавстві, а повноваження капітана морського судна щодо притягнення до адміністративної відповідальності окремо встановлені в Морському кодексі.

У Франції статус капітана судна визначений Транспортним кодексом 2010 року. П'ята книга має назву «Морський транспорт і навігація» [183] та встановлює основи діяльності капітана судна. Зокрема відповідно до статті 5412-5 капітан судна несе відповідальність за забезпечення виконання правил, визначених законодавством, і регламентів судновласника. Стаття 5412-6 визначає, що капітан може отримати всі судові або позасудові документи, адресовані судновласнику. Статті 5412-7–5412-10 визначають засади оформлення морського звіту: капітан судна складає детальний морський звіт про інциденти або аварії в морі чи надзвичайні події, що трапляються під час плавання й зачіпають судно, людей на борту чи вантаж. Звіт про море має бути затверджений головою комерційного (господарського) суду. У місцях, де немає господарського суду, звіт можна

стверджувати суддею будь-якого суду, який має невідкладно надіслати його голові найближчого комерційного суду. У закордонних портах морський звіт може бути підтверджений французьким консулом. Капітан судна в надзвичайних ситуаціях (якщо судно затонуло) з усією або частиною свого екіпажу зобов'язаний з'явитися перед місцевим суддею або, якщо суддя не відмовляється, перед будь-яким іншим цивільним органом, щоб подати свій морський звіт. Суддя може провести будь-яку іншу перевірку, зокрема вислухавши врятованих пасажирів або будь-яких інших осіб, які були присутні на місці події під час надзвичайної ситуації [197].

Заслуговує на увагу система органів забезпечення діяльності капітана морського судна у Франції, до яких входять:

– Генеральна інспекція морських справ (l'Inspection Générale des Affaires Maritimes – IGAM), що здійснює загальну інспекцію морських справ. Генеральна інспекція морських справ інформує та консультує органи виконавчої влади. Генеральна інспекція морських справ здійснює загальну інспекційну місію, яка охоплює регулярність, якість та ефективність дій служб, що мають повноваження в морських правовідносинах, а також виконує консультативну місію щодо експлуатації служб. Генеральна інспекція морських справ здійснює експертизи, дослідження, аудит, оцінювання й міжнародне співробітництво [193];

– Головне управління інфраструктури, транспорту та моря (La direction générale des infrastructures, des transports et de la mer – DGITM), що підпорядковане Міністерству екологічного та інклюзивного переходу та готує та впроваджує національну політику щодо сухопутного та морського транспорту. DGITM реалізує: інтермодальне планування транспортної інфраструктури, повністю враховуючи всі безпосередні та опосередковані впливи на довкілля, економіку, регіони та пошук більшої взаємодоповнюваності, стійкої, інноваційної мобільності на службі всіх користувачів транспорту; здійснення адаптованого й модернізованого нагляду за державними установами та компаніями; здійснення морської

політики, сприятливої для всебічного розвитку; повага до високого рівня надійності та безпеки; розвиток економічної конкурентоспроможності сухопутного й морського транспорту, зокрема через створення регуляторних інструментів, що гарантують прозорість і недискримінацію; адаптація та імплементація сучасного законодавства [185];

– Управління розслідуванням морських подій (Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer – BEAmer), що було створено в грудні 1997 року. Основною місією BEAmer є проведення технічних розслідувань для запобігання майбутніх морських подій. Управління також спрямоване на збір, використання та поширення інформації, що стосується засвоєних практик зворотного зв'язку щодо морських подій [190];

– Європейське агентство морської безпеки (EMSA), що відповідальне за надання технічної допомоги щодо імплементації Директиви 2009/18/ЕС, яка встановлює основні принципи розслідування аварій у секторі морського транспорту. Воно також відповідальне за підтримку та вдосконалення європейської інформаційної платформи морських випадків, інструменту для зберігання й аналізу даних про нещасні випадки та звітів про розслідування, що надаються державами-членами [186];

– Генеральна рада з питань довкілля та сталого розвитку (Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable – CGEDD), що відповідає за консультування уряду в галузі довкілля, транспорту, будівництва та громадських робіт, моря, сталого розвитку й розвитку територій, містобудування, міської політики та зміни клімату. Рада є органом з охорони навколишнього середовища, що ухвалює рішення як екологічний орган щодо якості екологічних оцінок і врахування навколишнього середовища через ухвалення проектів та програмних планів [191];

– інші суб'єкти, діяльність яких поширюється на морські правовідносини (Міжнародна морська організація, Європейське агентство з контролю рибного господарства, Національна школа безпеки і управління морем тощо).

Отже, у Франції загальний правовий статус капітана судна визначається Транспортним кодексом; особливістю правового регулювання діяльності капітана судна є розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури, що зосереджена на підтриманні взаємодії органів влади із судновласниками, забезпеченні екологічної безпеки, розширенні міжнародного співробітництва та модернізації транспортної інфраструктури.

Уряд України і Уряд Федеративної Республіки Німеччина, виходячи з бажання і надалі розвивати двостороннє судноплавство на внутрішніх водних шляхах, пам'ятаючи про Заключний акт Наради з безпеки і співробітництва в Європі і, зокрема, про його положення щодо розвитку транспорту, 1992 року ухвалили спільну Угоду про судноплавство на внутрішніх водних шляхах [178], а тому особливо важливо проаналізувати досвід Німеччини в цій сфері.

Морське право в Німеччині визначається Торговим кодексом. П'ята книга Торгового кодексу має назву «Морська торгівля» та, відповідно, визначає засади морського права в країні. Стаття 476 встановлює, що судновласник – це власник експлуатованого корабля для здійснення мореплавства. Стаття 478 визначає, що екіпаж судна складається з капітана, корабельних офіцерів, судового екіпажу та всіх інших осіб, які працевлаштовані судновласником або третьою стороною для роботи, пов'язаної з експлуатацією судна. Накази капітана мають бути виконані. Стаття 479 установлює, що капітан уповноважений здійснювати всі комерційно-правові дії щодо судновласника, які, як правило, передбачають експлуатацію судна. Цей дозвіл поширюється також на укладання вантажних договорів та видання накладних. Третя сторона має прийняти обмеження цього дозволу, лише якщо він знав або має був знати про це. Капітан має записати у відповідний щоденник всі нещасні випадки, які трапляються під час плавання і зачіпають судно, людей чи вантаж або які в іншому випадку можуть призвести до фінансових негараздів. Аварії мають бути описані засобами, які використовуються для запобігання або зменшення недоліків. Постраждалі внаслідок аварії можуть запитати копію записів про аварію та

засвідчити цю копію. Стаття 480 визначає: якщо член екіпажу судна або капітан, що працює на борту, притягнуті до відповідальності третьою стороною та мають виплатити збитки, судновласник також несе відповідальність за шкоду. Однак судновласник відповідальний перед стороною вантажу як перевізник, і лише за шкоду внаслідок втрати або пошкодження вантажів, що перевозяться судном [187].

Оплата роботи капітана судна в Німеччині передбачена в «Угоді про заробітну плату за доставку по Німеччині», що регулярно обговорюється і коригується між профспілками й «Асоціацією німецьких судновласників». Капітан, який володіє своїм ремеслом, є універсалом. Він є майстром морських наук, знає погоду й управління персоналом і діє в надзвичайній ситуації впевнено, рішуче й авторитарно. Він також виступає як посередник, адміністратор, фахівець із вантажів. Дохід складається з різних чинників. По-перше, це залежить від розміру судна, через що капітани на великих судах заробляють більше, ніж капітани на невеликих круїзних лайнерах, з місячною зарплатою в діапазоні від 4800 до 6400 євро. Крім того зарплата також залежить від тренувального шляху капітана. Якщо звання капітана було отримано завдяки вивченню морських наук, заробітки будуть найвищими – близько 7500 євро. На тлі класичного учнівства заробіток дещо менший – у середньому 5600 євро. Незалежно від курсу навчання дохід збільшується з роками служби [178; 187].

Таким чином, у Німеччині морське судноплавство регулюється Торговим кодексом, що визначає правовий статус капітана морського судна як уповноваженої особи на здійснення управлінських і комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажа судна та інших суб'єктів морських перевезень.

Усе вищевикладене дає підстави вважати, що:

– правовий статус капітана морського судна в Польщі визначається Морським кодексом від 18 вересня 2001 р., законодавством про морські порти, ранговими та підзаконними актами, міжнародними актами та

морськими звичаями. Особливістю статусу капітана судна в Польщі є виділення в Морському кодексі публічно-правових функцій щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави прапора;

– в Італії статус капітана морського судна встановлюється Навігаційним кодексом, міжнародним законодавством щодо сертифікації та кваліфікації моряків, підзаконними актами Президента Республіки та Міністерства інфраструктури і транспорту, однак систематизованого акта щодо статусу капітана морського судна в Італії немає;

– у Нідерландах статус капітана судна визначається Законом про морські екіпажі від 11 грудня 1997 р., що регламентує загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником, який має забезпечити капітана судна всіма умовами для судноплавства, при цьому капітан судна зобов'язаний вирішувати всі фінансові питання із судновласником;

– у Франції загальний правовий статус капітана судна визначається Транспортним кодексом; особливістю правового регулювання діяльності капітана судна є розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури, що зосереджена на підтриманні взаємодії органів влади із судновласниками, забезпеченні екологічної безпеки, розширенні міжнародного співробітництва та модернізації транспортної інфраструктури;

– правовий статус капітана морського судна Грузії досить детально визначений у Морському кодексі, відповідно статус капітана судна може отримати особа, незалежно від громадянства, у встановленому Агентством морського транспорту порядку; права та обов'язки капітана судна чітко встановлені в законодавстві, а повноваження капітана морського судна щодо притягнення до адміністративної відповідальності окремо встановлені в Морському кодексі;

– у Німеччині морські судно плавання регулюються Торговим кодексом, що визначає правовий статус капітана морського судна як уповноваженої особи на здійснення управлінських і комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажа судна та інших суб'єктів морських перевезень.

Отже, здійснена компаративістична характеристика зарубіжного досвіду морських держав щодо регулювання адміністративно-правового статусу капітана морського судна дозволяє виявити, що набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна в усіх державах має відповідати вимогам Міжнародної конвенції STCW, а повноваження та відповідальність капітана судна відображені в кодифікованих актах і відрізняються в різних країнах. Зокрема в Польщі капітан морського судна має публічно-правові функції щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави прапора; в Італії статус капітана судна не регламентується єдиним систематизованим актом, а обмежено визначається управлінський статус у Навігаційному кодексі; у Франції загальний правовий статус капітана судна визначається загалом Транспортним кодексом, але розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури дозволяє ефективно вдосконалювати транспортну інфраструктуру через цілісну взаємодію органів влади із судновласниками; ефективно спеціалізоване законодавство у сфері регулювання діяльності капітана морського судна мають Нідерланди, що закріплює загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником; правовий статус (права, обов'язки та адміністративна відповідальність) капітана морського судна Грузії детально визначений у законодавстві, при цьому статус капітана судна може отримати особа незалежно від громадянства; у Німеччині капітан морського судна є уповноваженою особою на здійснення управлінських та комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажа судна та інших суб'єктів морських перевезень.

3.2 Удосконалення адміністративно-правового статусу капітана морського судна в Україні

Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, проте негативний вплив процесів, характерних для всієї економіки країни, спричиняє загострення комплексу економічних, соціальних та інших проблем, зумовлює різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності. Виходячи з просторових та геофізичних особливостей, місця й ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин, Україна має дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів. Імплементация міжнародно-правових норм вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства й охорони суден і портових засобів, що має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу. Для підвищення ефективності зазначеної структури потрібно вдосконалити наявну нормативно-правову базу, усунувши колізії в законодавстві, ужити дієвих заходів для зміцнення зв'язків між суб'єктами системи управління морською діяльністю [139].

Торговельне мореплавство має посісти одне з провідних місць у національній економіці з огляду на географічні, природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої транспортної системи, потенціал морських портів, внутрішніх водних шляхів, суднобудування і судноремонту, кадровий, науковий та освітній потенціал, на перспективи зростання попиту зовнішньої торгівлі на морські та річкові перевезення й потребу врахування наслідків для довкілля [139].

В аналітичній доповіді Національного інституту стратегічних досліджень зазначається, що відродження національного торговельного мореплавства як перспективної галузі економіки, яка швидко розвиватиметься й забезпечуватиме вагомий внесок у формування ВВП країни та позитивного сальдо торговельного балансу, гідно представлятиме Україну на міжнародному ринку транспортних послуг, стане потужним каталізатором активності інших галузей економіки, а також дієвим засобом

реалізації зусиль держави, спрямованих на розширення представництва України на світових товарних ринках. Реалізація цього напрямку зобов'язує зосередитись на виконанні таких завдань [174, с. 37-40; 100, с. 55–70]:

- формування й реалізація послідовної державної морської політики, орієнтованої на зміцнення України як морської держави шляхом збільшення економічної присутності України у просторі світового океану та розвитку торговельного мореплавства згідно з основними тенденціями світового мореплавства й потребою забезпечення національних інтересів України в цій сфері. Реалізація цього завдання передбачає розроблення Закону України «Про морську політику», спрямованого на утвердження України як морської держави, який врегулює відносини, пов'язані з внутрішньою і зовнішньою морською політикою, установить пріоритети, принципи, шляхи та способи реалізації морської політики України, визначить ті сфери морегосподарчої діяльності, де буде доречна й ефективна державна підтримка, розширить права територіальних громад щодо формування морської політики;

- удосконалення правового поля для організації морських перевезень торговельним флотом під прапором України та в територіальному морі і внутрішніх водах України, що насамперед передбачає впровадження в повному обсязі міжнародних конвенцій у галузі мореплавства, стороною яких є Україна, а також приєднання до нових міжнародних документів у цій галузі;

- розроблення й ухвалення Закону України «Про Міжнародний реєстр морських і річкових суден України»;

- запровадження ефективної сучасної державної системи забезпечення безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави та світових стандартів;

- орієнтація в пасажирському сегменті на розвиток круїзного судноплавства і паромних перевезень на короткі відстані згідно зі світовими тенденціями, зокрема сприяння кооперації між портами Чорноморського регіону з метою розвитку круїзного судноплавства, формування інтегрованих

туристичних продуктів в межах території України та її найближчих сусідів – країн-членів ЄС, Молдови, Білорусі, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів (річок Дніпро, Дунай) та комбінованих («річка – море») круїзних маршрутів, відродження в Україні власного круїзного флоту, створення розвиненої транспортної інфраструктури у круїзних портових містах, насамперед Одесі;

– посилення державного нагляду у сфері судноплавства, технічного нагляду за станом морських суден і берегової інфраструктури судноплавства, насамперед через аналіз безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, зокрема на основі результатів розслідування морських аварійних подій, ужиття заходів для запобігання їх виникненню [7, с. 37-40; 12, с. 55–70].

Реформування потребує зруйнована система забезпечення безпеки на морському транспорті. Так, наявне обладнання системи безпеки мореплавства є морально і фізично застарілим, із технічного боку забезпечення сучасного контролю за навігаційною обстановкою та надання своєчасної допомоги вітчизняним та іноземним плавзасобам у надзвичайних ситуаціях унеможлиблюється відсутністю в Україні власної інтегрованої супутникової системи зв'язку [100, с. 55-60; 175, с. 14].

Важливо також запровадити ефективну сучасну державну систему забезпечення безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави на підставі надійного функціонування таких основних її складових, як навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства; морський зв'язок; лоцманське проведення та регулювання руху суден; система ліквідації аварійних забруднень морського середовища; система дипломування моряків, підготовки та перепідготовки інших фахівців морської галузі, а також органів і підприємств, які провадять діяльність із забезпечення безпеки судноплавства, ефективне функціонування національної системи пошуку та рятування на морі. Концентрація зусиль на забезпеченні безпеки вантажу під час організації морських перевезень є для

України в умовах анексії АР Крим Росією та встановлення нею контролю над Керченською протокою вкрай актуальною саме на регіональних маршрутах Чорноморсько-Азовського басейну, а не лише на трансконтинентальних, які піддаються піратським атакам, й відхилення від яких означатиме суттєве збільшення витрат на перевезення. Доцільно стимулювати розвиток найбільш перспективних напрямків і технологій у суднобудуванні й судноплаванні, які відповідатимуть сучасним тенденціям розвитку морських перевезень, зокрема необхідним є створення умов для подальшого поширення контейнерних перевезень як стратегічно важливого виду перевезень, впровадження інновацій у морських технологіях (з орієнтацією на використання великовантажних й вузькоспеціалізованих суден, контейнеровозів, утілення сучасних технологій автоматизації в суднобудуванні і судноплаванні, включаючи саморозвантажувальні системи, комп'ютеризовану навігацію і GPS) [100, с. 55-60; 175, с. 14].

Таким чином, безпека морського судноплавства має бути пріоритетним напрямком сучасної морської політики в Україні, і тому важливо запровадити комплексну систему безпеки морського судна, урахувавши стандарти держави прапора, держави порту, прибережної держави та міжнародні зобов'язання.

Щодо безпосереднього статусу капітана морського судна потрібно вказати про проблеми в площині використання зброї.

Так, відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України капітан судна має право на володіння табельною вогнепальною зброєю і застосування її для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, що перебувають на судні, у порядку і межах, установлених чинним законодавством України [68].

При цьому володіння табельною вогнепальною зброєю встановлюється дозвільною системою, однак таке право капітана судна потребує додаткового регулювання, а не лише короткої статті в Кодексі торговельного мореплавства України.

Прикладом є Інструкція про порядок придбання, зберігання, обліку, перевезення, носіння й використання вогнепальної зброї, боєприпасів та спеціальних засобів державними інспекторами органів рибоохорони Головрибводу Державного комітету рибного господарства України, що затверджена наказом Державного комітету рибного господарства України № 86 від 15 червня 1998 року [138].

Ця Інструкція регламентує порядок придбання, перевезення, зберігання, обліку, носіння і використання вогнепальної зброї, боєприпасів, спеціальних засобів в органах рибоохорони Держкомрибгоспу України. Інспектори органів рибоохорони, які мають право носіння і застосування вогнепальної зброї і спеціальних засобів, зобов'язані добре знати цю Інструкцію, матеріальну частину вогнепальної зброї і спеціальних засобів, уміти володіти ними, суворо дотримуватись засобів безпеки при користуванні, берегти і тримати їх у справному стані й чистоті. Інструктаж про суворе дотримання правил зберігання, носіння й використання вогнепальної зброї і спеціальних засобів із попередженням про відповідальність за втрату і неправомірне їх використання проводить керівник структурного підрозділу органу рибоохорони. Інспектор, який отримав зброю, безпосередньо перед виходом на територію (об'єкт), що контролюється, заряджає її. Після зарядження магазину зброя ставиться на запобіжник. Розрядження зброї проводиться з дотриманням необхідних заходів безпеки. У всіх випадках після розрядження зброї проводиться контрольний спуск курка. Відповідальність за стан обліку, зберігання і правильне використання вогнепальної зброї, боєприпасів, спеціальних засобів несуть керівники структурних підрозділів органів рибоохорони, які у випадку крадіжки або втрати зброї і боєприпасів, а також спеціальних засобів зобов'язані негайно доповісти керівництву басейнового управління рибоохорони, Головрибводу, повідомити про це місцевий орган внутрішніх справ і вжити заходів до їх розшуку. Підставою для зняття з обліку викраденої або втраченої зброї й боєприпасів є висновок посадової особи, яка

веде слідство або дізнання, затверджений начальником органу внутрішніх справ або його заступником [138].

Отже, Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння та застосування табельною вогнепальною зброєю капітаном судна, у якій визначити: порядок та умови придбання зброї; права та обов'язки капітана судна; порядок обліку зброї; порядок використання та застосування зброї; відповідальність і контроль за придбанням, володінням та застосуванням зброї.

Порядок ухвалення на роботу суднового екіпажу, їх права й обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами) [68].

Статут служби на морських суднах затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, Статут служби на риболовних суднах – центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства [68].

На сьогодні в Україні діє лише Статут служби на суднах морського флоту Союзу РСР, затверджений наказом Міністерства морського флоту СРСР 9 січня 1976 року № 6, який визначає порядок організації служби, а також основні права та обов'язки осіб суднового екіпажу [156; 129, с. 39-40].

Відповідно до Статуту служби на морських торговельних суднах усі члени екіпажу залежно від виконуваної ними функції розподіляються по судовим службам, які забезпечують безпечне судноводіння, експлуатацію технічних засобів, виробничу діяльність судна, обслуговування екіпажу та інших осіб, які перебувають на судні. Статут детально закріплює основні права й обов'язки всіх категорій членів екіпажу, включаючи як командний склад, так і судову команду в різних режимах служби: загальні обов'язки, в

рейсі, під час знаходження в порту. Права та обов'язки членів екіпажу деталізуються в судових розкладах. На суднах маються такі судові розклади: штатний, по судовим тривогам, по завідуванням, по швартовним операціям, промислові, за розпорядком життя екіпажу, його розміщенням і правилам поведінки на судні. Судові розклади є одними з основних локальних нормативних актів в організації служби на судні. Моряки проходять службу вахтовим методом. Вахта – це особливий вид виконання моряками службових обов'язків, що потребує підвищеної уваги й неперервної присутності члена екіпажу на відведеному йому посту або місці. З правового погляду, вахту можна розглядати як особливий різновид змін служби [156; 129, с. 39-40].

Таким чином, повноваження капітана морського судна мають бути чітко систематизовані у Статуті служби на морських суднах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, і тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських суднах, в якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права.

Досить часто капітану морського судна потрібно захищати екіпаж та пасажирів судна від деяких правопорушень шляхом реалізації заходів адміністративного припинення. Одним із таких заходів є ізоляція особи.

Ізоляція особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, є за своєю юридичною природою адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення.

При цьому відсутній порядок здійснення ізоляції особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна; при цьому, з одного боку, це обмежує конституційне право на пересування особи,

а з іншого – гарантує безпеку на судні. Тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають.

Також ми пропонуємо внести зміни та доповнення до статті 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення та викласти її в такій редакції:

«Стаття 188-15 Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту

1 Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського й річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – тягне за собою накладення штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

2. Порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

3. Незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання

предметів – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів».

Також пропонуємо доповнити Кодекс торговельного мореплавства України статтею 67-1 «Капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні» та викласти її в такій редакції: «Капітан судна відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення розглядає справи про адміністративні правопорушення екіпажу, складає протоколи про адміністративні правопорушення, здійснює заходи адміністративного припинення, накладає дисциплінарні стягнення і штрафи в адміністративному порядку».

Аналізуючи правовий статус капітана морського судна, варто зазначити, що в Кодексі торговельного мореплавства України одна глава виділена для капітана судна, адже це виявляється досить обмежено, ураховуючи широкі управлінські повноваження капітана судна та чинні правові прогалини в нормативному регулюванні, потрібно суб'єктам підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана судна розробити, а Міністерству інфраструктури України – затвердити Положення про капітана морського судна.

Прикладом такого положення є Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, що затверджене наказом Міністерства інфраструктури України 27 березня 2013 р. № 190 і визначає порядок організації діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [144].

Положенням вказано, що капітан морського порту керує службою капітана морського порту (далі – Служба), яка входить до складу Державної служби морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація). Капітан морського порту призначається на посаду та звільняється з посади

відповідно до Закону України «Про державну службу». Капітан морського порту підпорядковується Голові Морської адміністрації. Капітан морського порту під час здійснення своїх повноважень керується Конституцією України, законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, наказами Мінінфраструктури, іншими нормативно-правовими актами, наказами Морської адміністрації та цим Положенням. Служба є самостійним структурним підрозділом Морської адміністрації, що забезпечує державний нагляд (контроль) за безпекою мореплавства, зокрема в морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії відповідного морського порту, відповідно до статті 75 Кодексу торговельного мореплавства України. У частині, що стосується забезпечення безпеки мореплавства, капітан морського порту та Служба взаємодіють із відповідною адміністрацією морського порту відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про морські порти України» та цього Положення. Капітан морського порту та працівники Служби є державними службовцями. Межі зони нагляду, на яку поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються Морською адміністрацією відповідно до статті 75 Кодексу торговельного мореплавства України. На посаду капітана морського порту призначаються повнолітні громадяни України, які вільно володіють державною мовою, здобули ступінь вищої освіти не нижче магістра за напрямом підготовки «Судноводіння», мають диплом про присвоєння звання капітана далекого плавання, загальний стаж плавання на посаді капітана судна більше 500 реєстрових тон не менше 24 місяців, володіють знаннями спеціального законодавства з питань безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, а також володіють англійською мовою (морська специфіка) не нижче рівня Upper-Intermediate (B2). У разі тимчасової відсутності капітана морського порту (відрадження, хвороба, відпустка та інші поважні причини) його обов'язки виконує особа, яка його заміщує в порядку, визначеному

законодавством. Капітан морського порту має печатку (електронну печатку) українською та англійською мовами. Капітан морського порту в межах своєї компетенції видає розпорядження. Під час виконання службових обов'язків капітан морського порту та працівники Служби мають носити формений одяг і знаки розрізнення [144].

Положення про капітана морського судна має бути аналогічним до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, що затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України 27 березня 2013 р. № 190, та містити норми, які визначають:

- загальний адміністративно-правовий статус капітана морського судна;
- умови та загальний порядок набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна, зокрема кваліфікаційні та морально-етичні вимоги до капітана морського судна;
- функції, обов'язки та права капітана морського судна;
- взаємовідносини із судновласником, екіпажем судна, пасажирями судна, органами влади держави прапора, держави порту і прибережної держави, морськими лоцманами, морськими агентами;
- порядок урахування та дотримання норм держави порту й прибережної держави, міжнародних стандартів і морських звичаїв;
- державно-соціальні гарантії капітана морського судна;
- адміністративно-правовий захист капітана морського судна;
- загальні засади відповідальності у сфері діяльності капітана морського судна.

З практичної позиції, досить проблемним є врахування національних норм держави прапора, держави порту і прибережної держави, адже судно має «реальний зв'язок» із державою-прапором, при цьому під час плавання потрібно враховувати норми держави порту і прибережної держави.

У міжнародному морському праві законність такого плавання визначається правовим статусом судна, що характеризується встановленням

його належності до певної держави, під прапором якої воно плаває (національність судна), та визначенням загальних і спеціальних умов експлуатації, пов'язаних із безпекою мореплавства (ідентичність судна). У Конвенції ООН із морського права 1982 року зазначені правовідносини базуються на принципі «між державою і судном має існувати реальний зв'язок» (п. 1 ст. 91), забезпечуючи тим самим ідентифікацію його національності та експлуатаційних умов плавання у відкритому морі. На підставі цього зв'язку держава прапора судна здійснює над ним свою юрисдикцію, пов'язану з виконанням норм і правил не лише її внутрішніх законів, але й також міжнародного права. Судно без прапора позбавляється багатьох привілеїв і прав, які надаються йому згідно з правовим режимом відкритого моря. А злочинна діяльність осіб з використанням судна, зокрема піратство та работоргівля, становлять кримінальний злочин. Отже, цей принцип міжнародного морського права, установлюючи юрисдикцію держави прапора судна над ним, є важливою складовою правового порядку у відкритому морі. Від його виконання багато в чому залежить підтримання на належному рівні судноплавства у світі як основи морської діяльності держав [128, с. 3].

Поняття «реальний зв'язок» означає, що держава, яка надає судну право плавати під своїм прапором, бере на себе зобов'язання дотримуватися всіх правил свого внутрішнього права та міжнародного права, що регулюють режим плавання у Світовому океані (правовий режим судна). Це відбувається шляхом реєстрації судна державою, що є свідченням її юрисдикції та контролю за виконання правил такого плавання [128, с. 6-10].

Г. Півторак зроблено висновок, що поняття реального зв'язку судна з державою прапора, яке має найважливіше значення для діяльності держав у Світовому океані, відсутнє в універсальному значенні внаслідок великої, різноманітності категорій суден із різними ознаками та призначенням, а саме виходячи з рішень внутрішніх судів держав (наприклад, рішення Касаційного суду Франції від 20.02.1944 р.), міжнародних конвенцій (наприклад,

Лондонської конвенції про запобігання нападів на судна в морі 1972 р.) та ін. джерел. Відрізняють судна приватні та державні, комерційні та некомерційні, воєнні та торгові, судна ООН, спеціалізованих установ та Міжнародного агентства з атомної енергії тощо. У Кодексі торговельного мореплавства України поняття «судно» відрізняється від понять його, що містяться в законодавстві інших держав. Належність судна до певної категорії визначає специфіку «реального зв'язку» його з державою, під прапором якої воно плаває, установлюючи для нього відповідний правовий режим [128, с. 6-10].

Отже, капітан морського судна забезпечує виконання принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, що полягає в дотриманні національних і міжнародних норм, ратифікованих державою прапора, при цьому капітан морського судна має враховувати норми, стандарти та вимоги держави порту і прибережної держави, які інколи недостатньо регламентовані (щодо ввезення продуктів чи вантажів, екологічні норми, технічні норми судна тощо), що викликає юридичні суперечності між капітаном морського судна та державою порту чи прибережної держави. Тому в Україні потрібно чітко прописати порядок урахування та дотримання капітаном морського судна норм держави порту і прибережної держави, міжнародних стандартів та морських звичаїв, при цьому встановити ефективний механізм державного й соціального захисту капітана морського судна.

Усе вищевикладене дає підстави зробити такі висновки:

– безпека морського судноплавства має бути пріоритетним напрямком сучасної морської політики в Україні, і тому важливо запровадити комплексну систему безпеки морського судна, урахувавши стандарти держави прапора, держави порту, прибережної держави та міжнародні зобов'язання;

– Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, у якій визначити порядок та

умови придбання зброї; права та обов'язки капітана судна; порядок обліку зброї; порядок використання та застосування зброї; відповідальність і контроль за придбанням, володінням та застосуванням зброї;

– повноваження капітана морського судна мають бути чітко систематизовані у Статуті служби на морських судах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, і тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських судах, в якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права;

– відсутній порядок здійснення ізоляції особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, при цьому, з одного боку, це обмежує конституційне право на пересування особи, а з іншого – гарантує безпеку на судні, і тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають;

– запропоновано внести зміни та доповнення до статті 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення та викласти її в такій редакції: «Стаття 188-15. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту: 1. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – тягнуть за собою накладення

штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. 2. Порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. 3. Незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання предметів – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів»;

– запропоновано доповнити Кодекс торговельного мореплавства України статтею 67-1 «Капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні» та викласти її в такій редакції: «Капітан судна відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення розглядає справи про адміністративні правопорушення екіпажу, складає протоколи про адміністративні правопорушення, здійснює заходи адміністративного припинення, накладає дисциплінарні стягнення і штрафи в адміністративному порядку»;

– у Кодексі торговельного мореплавства України одна глава виділена для капітана судна, адже це виявляється досить обмежено, враховуючи широкі управлінські повноваження капітана судна та наявні правові прогалини в нормативному регулюванні, а тому потрібно суб'єктам підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана судна розробити, а Міністерству інфраструктури України – затвердити Положення про капітана морського судна. Положення про капітана морського судна має

бути аналогічним до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України 27 березня 2013 р. № 190, та містити норми, які визначають загальний адміністративно-правовий статус капітана морського судна; умови та загальний порядок набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна, зокрема кваліфікаційні та морально-етичні вимоги до капітана морського судна; функції, обов'язки та права капітана морського судна; взаємовідносини із судновласником, екіпажем судна, пасажирями судна, органами влади держави прапора, держави порту і прибережної держави, морськими лоцманами, морськими агентами; порядок урахування та дотримання норм держави порту і прибережної держави, міжнародних стандартів та морських звичаїв; державно-соціальні гарантії капітана морського судна; адміністративно-правовий захист капітана морського судна; загальні засади відповідальності у сфері діяльності капітана морського судна;

– з практичної позиції досить проблемним є врахування національних норм держави прапора, держави порту і прибережної держави, адже судно має «реальний зв'язок» із державою прапору, при цьому під час плавання потрібно враховувати норми держави порту і прибережної держави;

– капітан морського судна забезпечує виконання принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, що полягає в дотриманні національних і міжнародних норм, ратифікованих державою прапора, при цьому капітан морського судна має враховувати норми, стандарти та вимоги держави порту і прибережної держави, які інколи недостатньо регламентовані (щодо ввезення продуктів чи вантажів, екологічні норми, технічні норми судна тощо), що викликає юридичні суперечності між капітаном морського судна та державою порту чи прибережної держави. Тому в Україні потрібно чітко прописати порядок урахування та дотримання капітаном морського судна норм держави порту і прибережної держави, міжнародних стандартів та

морських звичаїв, при цьому встановивши ефективний механізм державного та соціального захисту капітана морського судна.

Таким чином, удосконалення адміністративно-правового статусу капітана морського судна в Україні має бути спрямоване на підвищення ефективності та модернізацію безпеки морського судноплавства, внесення змін і доповнень до законодавства щодо невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського й річкового транспорту, формування та ухвалення Міністерством інфраструктури України сукупно з іншими суб'єктами підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана судна низки підзаконних актів (Статуту служби на морських суднах, Положення про капітана морського судна, Інструкції про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, Інструкції про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, які на ньому перебувають) із метою нормативного закріплення правового статусу, адміністративно-правового та соціального захисту капітана морського судна.

Висновки до розділу 3

1. Доведено, що правовий статус капітана морського судна в Польщі визначається Морським кодексом від 18 вересня 2001 р., законодавством про морські порти, ранговими та підзаконними актами, міжнародними актами та морськими звичаями. Особливістю статусу капітана судна в Польщі є виділення в Морському кодексі публічно-правових функцій щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави прапора. В Італії статус капітана морського судна встановлюється Навігаційним кодексом, міжнародним законодавством щодо сертифікації та

кваліфікації моряків, підзаконним актами Президента Республіки та Міністерства інфраструктури та транспорту, однак систематизованого акта щодо статусу капітана морського судна в Італії немає.

2. У Нідерландах статус капітана судна визначається Законом про морські екіпажі від 11 грудня 1997 р., що регламентує загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником, який має забезпечити капітана судна всіма умовами для судноплавства, при цьому капітан судна зобов'язаний вирішувати всі фінансові питання із судновласником. У Франції загальний правовий статус капітана судна визначається Транспортним кодексом; особливістю правового регулювання діяльності капітана судна є розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури, що зосереджена на підтриманні взаємодії органів влади із судновласниками, забезпеченні екологічної безпеки, розширенні міжнародного співробітництва та модернізації транспортної інфраструктури.

3. Правовий статус капітана морського судна Грузії досить детально визначений у Морському кодексі, відповідно статус капітана судна може отримати особа, незалежно від громадянства, у встановленому Агентством морського транспорту порядку; права та обов'язки капітана судна чітко встановлені в законодавстві, а повноваження капітана морського судна щодо притягнення до адміністративної відповідальності окремо встановлені в Морському кодексі. У Німеччині морське судноплавство регулюється Торговим кодексом, що визначає правовий статус капітана морського судна як уповноваженої особи на здійснення управлінських і комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажу судна та інших суб'єктів морських перевезень.

4. Підкреслюється, що безпека морського судноплавства має бути пріоритетним напрямком сучасної морської політики в Україні, і тому важливо запровадити комплексну систему безпеки морського судна, урахувавши стандарти держави прапора, держави порту, прибережної держави та міжнародні зобов'язання. Міністерству інфраструктури України

потрібно розробити та затвердити Інструкцію про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, у якій визначити порядок та умови придбання зброї; права та обов'язки капітана судна; порядок обліку зброї; порядок використання та застосування зброї; відповідальність і контроль за придбанням, володінням та застосуванням зброї.

5. Повноваження капітана морського судна мають бути чітко систематизовані у Статуті служби на морських судах, який досі не ухвалено Міністерством інфраструктури України, при цьому діє старий Статут служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року, і тому потрібно ухвалити новий Статут служби на морських судах, в якому конкретно визначити компетенцію капітана морського судна на основі міжнародних і національних принципів морського права.

6. Звертається увага, що в умовах сьогодення відсутній порядок здійснення ізоляції особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, при цьому, з одного боку, це обмежує конституційне право на пересування особи, а з іншого – гарантує безпеку на судні, і тому Міністерству інфраструктури України потрібно розробити та затвердити Інструкцію про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають.

7. Пропонуємо внести зміни та доповнення до статті 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення та викласти її в такій редакції:

«Стаття 188-15. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту

1) невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського й річкового транспорту щодо усунення

порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – тягне за собою накладення штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

2) порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

3) незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання предметів, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів».

8. Запропоновано доповнити Кодекс торговельного мореплавства України статтею 67-1 «Капітан судна як службова особа, уповноважена на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні» та викласти її в такій редакції: «Капітан судна відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення розглядає справи про адміністративні правопорушення екіпажу, складає протоколи про адміністративні правопорушення, здійснює заходи адміністративного припинення, накладає дисциплінарні стягнення і штрафи в адміністративному порядку».

9. З'ясовано, що в Кодексі торговельного мореплавства України одна глава виділена для капітана судна, і це недостатньо, а тому, ураховуючи

широкі управлінські повноваження капітана судна та наявні правові прогалини в нормативному регулюванні, потрібно суб'єктам підзаконної правотворчості в сфері регулювання діяльності капітана судна розробити, а Міністерству інфраструктури України – затвердити Положення про капітана морського судна. Положення про капітана морського судна має бути аналогічним до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України 27 березня 2013 р. № 190, та містити норми, які визначають: загальний адміністративно-правовий статус капітана морського судна; умови та загальний порядок набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна, зокрема кваліфікаційні та морально-етичні вимоги до капітана морського судна; функції, обов'язки та права капітана морського судна; взаємовідносини із судновласником, екіпажем судна, пасажирями судна, органами влади держави прапора, держави порту і прибережної держави, морськими лоцманами, морськими агентами; порядок урахування та дотримання норм держави порту і прибережної держави, міжнародних стандартів та морських звичаїв; державно-соціальні гарантії капітана морського судна; адміністративно-правовий захист капітана морського судна; загальні засади відповідальності у сфері діяльності капітана морського судна.

10. Виявлено й узагальнено, що з практичної позиції досить проблемним є врахування національних норм держави прапора, держави порту і прибережної держави, адже судно має «реальний зв'язок» із державою прапора, при цьому під час плавання потрібно враховувати норми держави порту і прибережної держави. Капітан морського судна забезпечує виконання принципу «реального зв'язку» судна з державою прапора, що полягає в дотриманні національних і міжнародних норм, ратифікованих державою прапора, при цьому капітан морського судна має враховувати норми, стандарти та вимоги держави порту і прибережної держави, які інколи недостатньо регламентовані (щодо ввезення продуктів чи вантажів,

екологічні норми, технічні норми судна тощо), що викликає юридичні суперечності між капітаном морського судна та державою порту чи прибережною державою. Тому в Україні потрібно чітко прописати порядок урахування та дотримання капітаном морського судна норм держави порту і прибережної держави, міжнародних стандартів і морських звичаїв, при цьому встановивши ефективний механізм державного та соціального захисту капітана морського судна.

ВИСНОВКИ

У дисертації на основі аналізу й узагальнення теорії адміністративного та морського права, наукових поглядів, положень чинного міжнародного та національного законодавства розроблено наукові положення і наведено розв'язання наукового завдання щодо адміністративно-правового статусу капітана морського судна. Основі з них такі:

1. Адміністративно-правовий статус капітана морського судна – це правове становище капітана як службової особи, що визначається нормами адміністративного права (національним і міжнародним законодавством), відповідно до якого капітан наділяється владними адміністративними повноваженнями щодо керівництва екіпажем судна, забезпечення організаційно-правових та управлінських функцій щодо управління судном, організації судноводіння, накладення відповідальності та вирішення інших внутрішніх питань, які загалом реалізуються від імені держави прапора судна, відображаючи взаємозв'язок капітана морського судна, як суб'єкта права, із судновласником, державою та суспільством.

2. Особливостями міжнародно-правового законодавства щодо регулювання діяльності капітана морського судна є те, що міжнародні акти, які визначають адміністративно-правовий статус капітана морського судна, умовно можна поділити на: міжнародні акти, які уніфікують стандарти осіб-кандидатів на посаду капітана морського судна та визначають основні засади процедури отримання свідоцтва про кваліфікацію (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р.; Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 р. № 53); міжнародні акти, які визначають зобов'язання капітана судна та його правове становище як основного суб'єкта управління судном у морі (Конвенція ООН із морського права 1982 р., Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 р., Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р.);

міжнародні акти, які визначають відповідальність капітана морського судна (Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р., Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1956 р., Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 р.); міжнародні морські договори міжнародного співробітництва України та морські звичаї, які в деяких випадках визначають внутрішньо-адміністративні засади діяльності капітана морського судна.

3. Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна складається з Конституції України, спеціалізованого кодифікованого акта (Кодексу торговельного мореплавства України), кодифікованого акта про притягнення до адміністративної відповідальності (Кодексу України про адміністративні правопорушення), кодифікованих і спеціалізованих законів у сфері використання водних природних ресурсів, транспорту та транспортування, митного контролю та інших видів державного нагляду, підзаконних актів, ухвалених уповноваженими суб'єктами публічної адміністрації для практичної реалізації адміністрування діяльності капітана морського судна та норм держави прапора судна та права держави порту, в якому перебуває судно.

4. Адміністративні обов'язки капітана морського судна – це чітко встановлені нормами національного та міжнародного морського права правила об'єктивно зобов'язаної поведінки капітана морського судна, що обмежуються в діях капітана щодо належного управління морським судном (керівництво судном та екіпажем, підтримання порядку на морському судні), охорони та безпеки людського життя, збереження та відновлення належного морського середовища, взаємодії з іншими суб'єктами морського права та вчинення інших адміністративних дій, за невиконання або за неналежне виконання яких щодо капітана морського судна передбачено застосування заходів адміністративного примусу.

5. Адміністративні права капітана морського судна – це передбачена нормами національного та міжнародного морського права міра можливої поведінки капітана морського судна, як основного суб'єкта управління судном, яка складається з права на можливість учинення власних дій щодо управління судна та права на задоволення особистих потреб як службової особи (оплата праці, підвищення кваліфікації, матеріальне, соціальне забезпечення тощо), права вимоги до інших осіб (членів екіпажу, пасажирів, судновласника, інших морських суден, органів державної влади, органів влади інших держав) щодо вчинення певних дій, пов'язаних із морським перевезенням, прав, пов'язаних з адміністративним захистом своїх прав, свобод і законних інтересів, інтересів судновласника та екіпажу судна.

6. Адміністративна відповідальність у сфері управління морським судном – це застосування до особи, на підставі та в межах адміністративно-правових норм адміністративних стягнень у разі вчинення цією особою адміністративного правопорушення щодо посягання на порядок управління морським судном, порушення правил перевезень морським судном і вчинення інших протиправних та винних діянь, які мають суспільно негативні наслідки на управління морським судном.

7. Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні є сукупністю адміністративно-правових повноважень і гарантій діяльності капітана морського судна, що реалізуються як капітаном морського судна, так і спеціальними суб'єктами публічної адміністрації (органами державної влади, громадськістю, міжнародними суб'єктами) за допомогою використання відповідних адміністративно-правових способів (як загальних, так і спеціальних) у сфері регулювання морського транспорту з метою належного управління морським судном, здійснення морських рейсів, збереження та відновлення морського середовища і забезпечення безпеки морського судна.

8. Компаративістичний розгляд зарубіжного досвіду морських держав щодо регулювання адміністративно-правового статусу капітана морського

судна дозволяє виявити, що набуття адміністративної правосуб'єктності капітана морського судна у всіх державах має відповідати вимогам Міжнародної конвенції STCW, а повноваження та відповідальність капітана судна відображені в кодифікованих актах і відрізняються в різних країнах. Так, у Польщі капітан морського судна має публічно-правові функції щодо надання адміністративних послуг як реєстратора, здійснення деяких функцій правоохоронного органу (поліції), представницьких функцій держави прапора; в Італії статус капітана судна не регламентується єдиним систематизованим актом, а обмежено визначається у Навігаційному кодексі; у Франції загальний правовий статус капітана судна визначається загалом Транспортним кодексом, але розширена інституційна система суб'єктів морської інфраструктури дозволяє ефективно вдосконалювати транспортну інфраструктуру через цілісну взаємодію органів влади із судновласниками; ефективно спеціалізоване законодавство у сфері регулювання діяльності капітана морського судна мають Нідерланди, де закріплено загальні повноваження капітана судна та його взаємовідносини із судновласником; правовий статус (права, обов'язки та адміністративна відповідальність) капітана морського судна Грузії детально визначено в законодавстві, причому статус капітана судна може отримати особа незалежно від громадянства; у Німеччині капітан морського судна є уповноваженою особою на здійснення управлінських і комерційно-правових дій щодо судновласника, екіпажу судна та інших суб'єктів морських перевезень.

9. Удосконалення адміністративно-правового статусу капітана морського судна в Україні має бути спрямоване на підвищення ефективності та модернізацію безпеки морського судноплавства, внесення змін і доповнень до законодавства щодо невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту, формування та ухвалення Міністерством інфраструктури України сукупно з іншими суб'єктами підзаконної правотворчості у сфері регулювання діяльності капітана судна низки підзаконних актів (Статуту

служби на морських суднах, Положення про капітана морського судна, Інструкції про порядок придбання, володіння та застосування табельної вогнепальної зброї капітаном судна, Інструкції про заходи щодо ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають) із метою нормативного закріплення правового статусу, адміністративно-правового та соціального захисту капітана морського судна.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В. Б. Адміністративне право України. Академічний курс: підруч.: у двох томах: Том 1. Загальна частина. Київ: Видавництво «Юридична думка», 2004. 584 с.
2. Аверочкіна Т. В. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03; *Одеська національна юридична академія*. Одеса, 2006. 20 с.
3. Алексеев С. С. Общая теория права. Т. 2. Москва: *Юрид. лит.*, 1981. 359 с.
4. Асеев С. Транспортное право. Специальная часть: учеб. пособие. Нижний Новгород : Изд-во *ФГОУ ВПО «ВГАВТ»*, 2009. 117 с.
5. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094
6. Байрак В. Адміністративно-організаційні питання щодо визначення окремих повноважень та функцій капітана у сфері діяльності морського торговельного транспорту. *Південноукраїнський правничий часопис. Правове забезпечення адміністративної реформи*. 2018, № 4. Ч. 2. С. 15-18.
7. Байрак В. В. Адміністративно-правове регулювання організації діяльності капітана на водному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. *Одеський державний університет внутрішніх справ*, Одеса, 2019. 237 с.
8. Байрак В. В. Поняття адміністративної відповідальності у сфері управління морським та річковим транспортом та її функції. *Право.ua*. 2017. № 3. С. 74-79.
9. Баринова И. И., Хейфец Б. Ц., Гицу М. А. и др. Современное морское право и практика его применения. Москва: *Транспорт*, 1985. 264 с.

10. Білляр К. Л. Загальна характеристика правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Часопис Київського університету права*. 2015. № 1. С. 289-293.
11. Білляр К. Л. Організаційні та процедурні рамки правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Правова держава*. 2015. Вип. 26. С. 449-455.
12. Білодід І. К. Словник української мови: в 11 тт. АН УРСР. Інститут мовознавства. Київ: *Наукова думка*, 1970-1980. Т. 7. 1976. 724 с.
13. Бойцов Ф. С., Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Морское право. Москва: «*Транспорт*» 1985. 261 с.
14. Бойчук Д. С. Право людини на захист: загальнотеоретична характеристика: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.01. *Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*, Міністерство освіти і науки України, Харків, 2018. 204 с.
15. Брильов О. А. Міжнародні договори в торговельному мореплавстві. Interlegal: інформаційний веб-сайт. 2019. URL: <https://blog.interlegal.com.ua/mizhнародni-dogovori-v-torgovelnomu-moreplavstvi/>
16. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Авторський колектив коментарю до Кодексу торговельного мореплавства України. Юрисконсульт: інформаційний веб-портал. 2018. URL: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm/103-ktm/6830-63.html>
17. Бусел В. Т., Василега М. Д., Дмитрієв О. В. та ін. Великий тлумачний словник сучасної української мови. Ірпінь : *Перун*, 2005. 1728 с.
18. Вавженчук С. Я. Співвідношення понять «захист» та «охорона» трудових прав в чинному законодавстві. *Форум права*. 2010. № 1. С. 45-49.
19. Вельяминов Г. М. Основы международного экономического права. Москва: *ТЕИС*, 1994. 109 с.

20. Власова В. Концесії як інструмент залучення ресурсів у морські порти. *Збірник наукових праць Державного університету інфраструктури та технологій*. Сер. : Економіка і управління. 2018. Вип. 41(1). С. 86-93.
21. Водний кодекс України від 06.06.1995 № 213/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189.
22. Галунько В. В. Адміністративне право України : навч. посіб. : у 2-х томах. Т. 1: Загальне адміністративне право. Херсон: ПАТ «Херсонська міська друкарня». 2011. 320 с.
23. Галунько В. В. Предмет сучасного адміністративного права України. *Форум права*. 2010. №2. С.83-88.
24. Галунько В., Діхтієвський П., Кузьменко О., Стеценко С. та ін. Адміністративне право України. Повний курс : підручник. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.
25. Гончарук С. Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України : посіб. Київ : *Укр. акад. внутр. справ*, 1995. 78 с.
26. Горбач М. Адміністративно-правовий статус суб'єктів адміністративного права: теорія і практика: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. *Відкритий міжнародний університет розвитку людини «Україна», Науково-дослідний інститут публічного права*, Київ, 2017. 202 с.
27. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18, № 19-20, № 21-22. Ст. 144.
28. Гумін О., Пряхін Є. Адміністративно-правовий статус особи: поняття та структура. Львів: *Наше право*. №5. 2014. С. 35-37.
29. Гуцуляк В. Н. Сучасне українське морське право та його джерела. *Web of Scholar*. № 5. 2018. С. 61-69.
30. Давиденко Л. М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплавстві. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 60. С. 425-429.
31. Джунусова Д. Н. Международное морское право : учебное пособие. *Издательский дом «Астраханский университет»*, 2012. 328 с.

32. Діденко С. В. Адміністративно-правове забезпечення обігу та застосування зброї в Україні: теорія і практики. монографія. Херсон: *Лінь В.Г.*, 2016. 412 с.
33. Діденко С. В. Адміністративно-правове забезпечення обігу та застосування зброї в Україні: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: 12.00.07. Київ 2016. 36 с.
34. Діденко С. В. Адміністративно-правовий статус суб'єктів публічної адміністрації які здійснюють адміністративно-правове забезпечення обігу та застосування зброї в Україні. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2015. №3. С. 75-80.
35. Діденко С. В. Актуальні проблеми протидії злочинам проти життя і здоров'я особи. *Митна справа. Науково-аналітичний журнал*. Львів, 2009. №6. С. 3-7.
36. Діденко С. В. Зміст адміністративно-правового забезпечення обігу та застосування зброї в Україні. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2016. №1. С. 44–49.
37. Діденко С. В. Кримінально-правові ознаки легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом. *Вісник Запорізького юридичного інституту ДДУВС*. 2009. №1. С.32-39.
38. Діденко С. В. Нормативне регулювання адміністративно-правового забезпечення обігу та застосування зброї в Україні. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. Серія «Юридичні науки». 2014. Випуск 5-2. Том 4. С. 113-117.
39. Додін Є. В., Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В., Нікіша Д. О. Морське право: джерела у 3-х частинах. Одеса: *Фенікс*. 2012, 506 с.
40. Долгополов А. М. Правове регулювання міжнародних морських перевезень. *Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України*. Серія : Право. 2014. Вип. 197(3). С. 280-283.

41. Ефіменко Ю. Проблема визначення статусу капітана морського судна (історичний аналіз). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. №2. С. 155-157.
42. Заросило В. Здійснення адміністративних заходів щодо боротьби з курінням. *Вісник Академії управління МВС*. 2008. № 1-2. С. 107-113.
43. Заросило В. О. Адміністративні правопорушення, які посягають на власність громадян. *Наука і правоохорона*. 2015. № 4. С. 42-45.
44. Заросило В. О. Історичні аспекти міжнародного миротворчого руху та участі працівників органів внутрішніх справ України в міжнародних миротворчих місіях і можливість його. *Міжнародний науковий журнал «Інтернаука»*. Серія : Юридичні науки. 2017. № 2. С. 67-69.
45. Заросило В. О. Система профілактики адміністративних правопорушень, що посягають на громадський порядок та громадську безпеку. *Наукові праці МАУП*. 2014. Вип. 1. С. 67-72.
46. Заросило В. О. Суспільна безпека – пріоритетний напрям адміністративно-правових досліджень в Україні. *Наука і правоохорона*. 2014. № 2. С. 304-306.
47. Заросило В. О. Шляхи розвитку адміністративного права та інших галузей права в Україні. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова*. Серія 18 : Економіка і право. 2014. Вип. 25. С. 161-165.
48. Заяць Р. Я. Поняття та ознаки адміністративної відповідальності. *Наукові записки Львівського університету бізнесу та права*. 2012. Вип. 8. С. 17-20.
49. Інструкція про порядок забезпечення озброєнням і боєприпасами, їх перевезення, зберігання, обліку, приймання, видачі та використання в митних органах України : Наказ Державної митної служби України від 18 липня 2000 року № 370. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2020. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0432-00>
50. Інструкція про порядок приймання, зберігання, обліку, знищення чи реалізації вилученої, добровільно зданої, знайденої зброї та боєприпасів

до неї : Наказ МВС України від 12 серпня 1993 року № 314. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2020. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0106-93>

51. Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні: Наказ Генерального прокурора України від 14.11.2012 № 112. Лігазакон: інформаційний веб-сайт. 2018. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/GP12047>

52. Інструкція про створення єдиної автоматизованої системи номерного обліку вогнепальної (стрілецької) зброї, яка зберігається й використовується в МВС, на об'єктах дозвільної системи та перебуває в особистому користуванні громадян : Наказ МВС України від 2 вересня 1998 року № 659. *Офіційний вісник України*. 2000. № 9. Ст. 210.

53. Каєнко О. О. Особливості формування правового статусу капітана морського судна. *International scientific journal*. 2016. № 1(1). С. 117-122.

54. Кириченко К. М. Деякі проблемні аспекти вчинення морського протесту в Україні. *Часопис Київського університету права*. 2016. № 4. С. 422-425.

55. Кишлян В. Л. Особенности международно-правового законодательства по регулированию деятельности капитана морского судна. *Право и Закон*. 2018. № 4. С. 29–33.

56. Кишлян В. Л. Понятие и содержание административно-правового статуса капитана каждого морского судна. *Право и политика*. 2018. №1. С. 21–26.

57. Кісільова К., Денисова Г. Зовнішня торгівля, уніфіковані звичаї та застосування стандартних угод у шиппінгу. веб-сайт. Юридична газета: інформаційний веб-сайт. 2019. URL: <https://yur->

gazeta.com/publications/practice/zovnishnoekonomichna-diyalnist/zovnishnya-torgivlya-unifikovani-zvichayi-ta-zastosuvannya-standartnih-ugod-u-shippingu.html

58. Кішлян В. Л. Адміністративна відповідальність капітана морського судна. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Випуск 1. Том 4. С. 141-145.

59. Кішлян В. Л. Адміністративні обов'язки капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2016. Випуск 40. Т. 3. С. 144-148.

60. Кішлян В. Л. Адміністративні права капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2015. Випуск 34. Ч. 2. Т. 3. С. 113-117.

61. Кішлян В. Л. Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2018. Випуск 50. Т. 4. С. 140-144.

62. Кішлян В. Л. Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Випуск 4. С. 150-154.

63. Кішлян В. Л. Зміст сучасних адміністративних прав капітана морського судна. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права» (м. Львів, 16-17 червня 2017 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2017. С. 91-92.

64. Кішлян В. Л. Новітні адміністративні обов'язки капітана морського судна. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Актуальні проблеми вдосконалення законодавства та правозастосування» (м. Запоріжжя, 28-29 жовтня 2016 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2016. С. 66-68.

65. Кішлян В. Л. Сутність адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні. Матеріали науково-практичної конференції «Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи» (м. Київ, 9–10 березня 2018 р.). Київ: *Центр правових наукових досліджень*, 2018. С. 77-80.
66. Кодекс адміністративного судочинства України від 06.07.2005 № 2747-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 35-36, № 37. Ст. 446.
67. Кодекс законів про працю України 10.12.1971. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1971. Додаток до № 50. Ст. 375.
68. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.
69. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. додаток до № 51. Ст. 1122.
70. Кодекс цивільного захисту України від 02.10.2012 № 5403-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 34-35. Ст. 458.
71. Кожура Л. О. Адміністративно-правовий захист та охорона: поняття та співвідношення. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2015. Вип. 35(1.2). С. 119-122.
72. Коломоєць Т. О. Адміністративне право України : підручник. Київ: *Істина*, 2012. 528 с.
73. Коломоєць Т. О., Пирожкова Ю. В., Газенко О. О. та ін.. Адміністративне судочинство: підруч. Запорізький національний ун-т. Київ; Запоріжжя: *Істина*, 2009. 344 с.
74. Комзюк А. Т., Гуменюк В. А., Джагунов Г. В. та ін. Адміністративна відповідальність в Україні: навч. посібник. Харків: Вид-во *Ун-ту внутр. справ*, 2000. 99 с.

75. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519

76. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057

77. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220

78. Конвенція про відкрите море | від 29.04.1958. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180

79. Конвенція про континентальний шельф | від 29.04.1958. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_179

80. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137

81. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219

82. Конвенція про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден 1936 року № 53. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_158

83. Конвенція про обмеження відповідальності стосовно морських вимог 1976 р. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_257

84. Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_178
85. Конституція України від 28.06.1996. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
86. Корельський В., Перевалова В. Теория государства и права: учебник для вузов Москва: *НОРМА-ИНФА*. 2002. 549 с.
87. Короткий Т. Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210-222.
88. Кравченко Ю. Ф. Актуальні проблеми реформування ОВС України (організаційно-правові питання): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07. Харків, 1998. 19 с.
89. Красіловська З. В. Становлення інституту медіації в системі публічного управління: теоретико-правовий аспект : дис. ...канд. наук з держ. упр. : спец. 25.00.01; *Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Одес. регіон. ін-т держ. упр.* Одеса, 2017. 216 с.
90. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.
91. Крістева Е. Капітан морського торговельного судна: окремі питання його правового статусу. ОНУ ім. І.І. Мечникова, ЕПФ; відп. ред. А.В. Смітюх. Одеса : *Фенікс*, 2017. 302 с.
92. Кузнецов С. Управленческое решение капитана морского торгового судна по обеспечению безопасности мореплавания : дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.02. Одесса, 1992. 196 с.
93. Кукшинова О. О. Підстави адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія : Право. 2017. Вип. 44(2). С. 40-43.
94. Левенець Ю. О. Поняття адміністративної відповідальності. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2012. Вип. 3. С. 54-62.

95. Локотей Т. Операції з агентування морських суден: правове регулювання, бухгалтерський та податковий облік. Лігазакон: інформаційний веб-сайт. 2017. URL: https://jurliga.ligazakon.net/ua/analytics/167198_operats-z-agentuvannya-morskikh-suden-pravove-regulyuvannya-bukhgalterskiy-ta-podatkoviy-oblk

96. Лошицький М. В. Адміністративне оскарження як спосіб захисту прав громадян у діяльності органів публічної адміністрації: *Вісник Ужгородського національного університету*. 2015. Вип. 31(2). С. 146-150.

97. Манільські поправки до Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) від 25.06.2010. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

98. Миронюк А. І. Особливості діяльності Міжнародної морської організації. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 223-234.

99. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст. 552.

100. Михайличенко К. Державна політика у сфері торговельного мореплавства. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2016. № 5. С. 55–70.

101. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS). Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251

102. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009

103. Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700

104. Міжнародна конвенція про безпечні контейнери 1972 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_013

105. Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден 1956 р. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_235
106. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. Верховна рада України. 2010. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053
107. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045
108. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден від 25.08.1924. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_823
109. Міжнародна морська організація. Міністерство інфраструктури України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-morska-organizaciya-imo.html>
110. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів 2002 року (Кодекс ОСПЗ). Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035
111. Міжнародні зв'язки: двостороннє співробітництво. Міністерство інфраструктури України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://mtu.gov.ua/content/dvostoronne-spivrobitnictvo-1.html>
112. Морской кодекс Грузии. Matsne. 2020. URL: <https://matsne.gov.ge/ru/document/download/29908/27/ru/pdf>
113. Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://macom.org.ua/pro-umac/>
114. Найробійська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_046

115. Никитина А. П. Международно-правовое и внутригосударственное регулирование в торговом мореплавании. Cyberleninka. 2015. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodno-pravovoe-i-vnutrigosudarstvennoe-regulirovanie-v-torgovom-moreplavanii>
116. Окар-Балаж Я. Деякі питання визначення правового статусу особи у адміністративному праві. *Наше право*. 2015. № 2. С. 81-85.
117. Опришко В. Ф.. Міжнародне економічне право: підручник. Видання друге, перероблене і доповнене. Київ: *KHEU*, 2003. 311 с.
118. Орлова Н. Г. До питання про правовий статус капітана судна. *Юрист України*. 2014. № 4. С. 94-102.
119. Орловська І. Адвокатська діяльність як об'єкт адміністративно-правового регулювання. *Форум права*. 2013. № 2. С. 423–427.
120. Орловська І. Г. Адміністративно-правові засади легалізації основних юридичних спеціальностей (суддів, адвокатів, прокурорів та нотаріусів): автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. *Відкрит. міжнар. ун-т розвитку людини «Україна»*. Київ, 2014. 16 с.
121. Орловська І. Г. Легалізація адвокатів. *Митна справа*. 2013. № 4(2). С. 223-228.
122. Орловська І. Г. Люстрація як засіб здійснення кадрової політики. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2015. Вип. 2. С. 98-102.
123. Осадчук Д. Д. Структурно-функціональна модель підготовки майбутніх офіцерів морського торговельного флоту до роботи в екстремальних ситуаціях. *Професійна освіта: методологія, теорія та технології*. 2017. Вип. 5. С. 156-166.
124. Остапчук В. Поняття адміністративного захисту авторського права і суміжних прав. *Науково-практичний журнал «Інтелектуальна власність»*, збірник наукових праць «Правове регулювання економіки». № 4. 2003.
125. Пеховський А. Ю. Адміністративна відповідальність за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом

в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. *Запорізький національний університет*, Запоріжжя, 2017. 22 с.

126. Петков С. В. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. Київ: ЦУЛ, 2012. 1246 с.

127. Півторак Г. Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. *LEX PORTUS: юрид. наук. журнал*. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юридична академія». 2017. № 4 (6). С. 133–141.

128. Півторак Г. Ф. Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. *Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України*, Київ, 2018. 22 с.

129. Підпала І. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07; *Відкритий міжнар. ун-т розвитку людини «Україна»*. Київ, 2015. 202 с.

130. Підпала І. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07; *Відкритий міжнар. ун-т розвитку людини «Україна»*. Київ, 2015. 22 с.

131. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF/conv>

132. Полухович В. В. Адміністративно-правовий захист особи у відносинах з органами державної влади. *Право України*. 2003. № 5. С. 41-46.

133. Постанова Бердянського міськрайонного суду Запорізької області у справі № 310/6771/14-а. Єдиний державний реєстр судових рішень: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/41193613>

134. Постанова Бердянського міськрайонного суду Запорізької області у справі № 801/1581/2012. Єдиний державний реєстр судових рішень:

офіційний веб-сайт. 2019. URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/23835141>

135. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.

136. Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності: Закон України від 6 вересня 2005 року № 2806-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 48. Ст. 483.

137. Про затвердження Інструкції про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної, холодної і охолощеної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів... наказ Міністерства внутрішніх справ від 21.08.98 № 622. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0637-98>

138. Про затвердження Інструкції про порядок придбання, зберігання, обліку, перевезення, носіння і використання вогнепальної зброї, боєприпасів та спеціальних засобів державними інспекторами органів рибоохорони Головрибводу Державного комітету рибного господарства України: наказ Державного комітету рибного господарства України № 86 від 15 червня 1998 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0489-98>

139. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF>

140. Про затвердження Положення про ведення єдиного Державного реєстру документів моряків: наказ Міністерства транспорту України від 08.01.2003 № 3. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0086-03>

141. Про затвердження Положення про дозвільну систему: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 576. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/576-92-п>

142. Про затвердження Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння: наказ Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 № 567. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1466-13>

143. Про затвердження Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків: наказ Міністерства транспорту України від 17.10.2001 № 693. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0928-01>

144. Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту: наказ Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-13>

145. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2015 р. № 460. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF>

146. Про затвердження Положення про морських лоцманів: наказ Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 292. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0920-13>

147. Про затвердження Положення про огляд підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2004 № 1042. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/z1577-04>

148. Про затвердження Положення про порядок застосування вогнепальної зброї: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня

1992 р. № 575. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/575-92-%D0%BF>

149. Про затвердження Положення про порядок придбання, видачі, обліку, зберігання та застосування вогнепальної зброї, боєприпасів до неї, спеціальних засобів індивідуального захисту працівниками судів і правоохоронних органів, а також особами, які беруть участь у кримінальному судочинстві: Наказ МВС України від 24 липня 1996 року № 523. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2020. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0556-96>

150. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03>

151. Про затвердження Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України: наказ Міністерства юстиції України від 22.02.2012 № 296/5. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0282-12>

152. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 18.04.2013 № 235. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0744-13>

153. Про затвердження Порядку роботи Державних кваліфікаційних комісій: наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 07.05.2007 № 377. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0529-07>

154. Про затвердження Порядку проведення конкурсу на зайняття посад державної служби: Постанова Кабінету Міністрів України від 25 березня 2016 р. № 246 Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/246-2016-%D0%BF>

155. Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України: наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 №348. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13>

156. Про затвердження Статуту служби на судах морського флоту Союзу РСР 1976 року. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006400-76>

157. Про заходи щодо попередження та зменшення вживання тютюнових виробів і їх шкідливого впливу на здоров'я населення: Закон України від 22.09.2005 № 2899-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 52. Ст. 565.

158. Про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків. Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків: офіційний веб-сайт. 2019. URL: <https://itcs.net.ua/pro-inspekciyu/>

159. Про міжнародні договори України від 29.06.2004 № 1906-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 50. Ст. 540.

160. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.

161. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 від № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.

162. Про порядок носіння, зберігання і застосування вогнепальної зброї : Постанова Президії Верховної Ради України від 1 березня 1993 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 17. Ст. 181.

163. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

164. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF/conv>

165. Резолюція 2 «Схвалення Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 2. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_039

166. Резолюція 3 «Подальша робота Міжнародної морської організації щодо посилення охорони на морі» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 3. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_030

167. Резолюція 8 «Робота з посилення заходів безпеки у співробітництві з Міжнародною організацією праці» Конференції Договірних урядів Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року від 12.12.2002 № 8. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_037

168. Ромашов Р. Некоторые проблемные аспекты понимания правосубъектности индивидуального и коллективного лица. *Правовой статус и правосубъектность лица: теория, история, компаративистика: Материалы VIII Между нар. научно-теоретич конф. Санкт-Петербург, 14-15 декабря 2007 г.: В 2 ч. Ч. 1.* СПб., 2007. С. 3-10.

169. Савчук О. Я. Адміністративно-правовий захист дітей-сиріт та дітей, позбавлених батьківського піклування: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. *Державний вищий навчальний заклад «Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана», Київ, 2019.* 261 с.

170. Семаніва Ю. В. Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України як суб'єкт адміністративного права : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07. *Нац. ун.-т «Одеська юридична академія».* Одеса, 2012. 20 с.

171. Сергєєв Ю. Застосування «зручного прапору». Міжнародно-правове регулювання реєстрації суден. *Юридична газета он-лайн.* №32-33

(478-479). 2015. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/zastosuvannya-zruchnogo-praporu.html>

172. Скаун О. Ф. Теорія держави і права: підручник. Харків: *Консум*, 2004. 656 с.

173. Скворцов А. И. Правовой статус капитана в международном мореплавании : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10 : СПб., 1999 168 с.

174. Собкевич О. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України. Київ: *НІСД*, 2016. 46 с.

175. Собкевич О. В., Михайличенко К. М., Шевченко А. В. Пріоритети державної морської політики у сфері функціонування та розвитку морегосподарського комплексу України: аналіт. доп. Київ: *НІСД*, 2016. 72 с.

176. Сокурено О. А. Адміністративно-правові способи захисту прав та свобод людини і громадянина як основна функція правової держави. *Науковий вісник Академії муніципального управління*. Серія : Право. 2014. Вип. 1. С. 82-87.

177. Тимченко Л. Д. Міжнародне право : підручник. Київ : *Знання*, 2012. 631 с.

178. Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах. Верховна Рада України: офіційний веб-сайт. 2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/276_063

179. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44. Ст. 356.

180. Цюприк В. І. Правовий звичай як джерело права в сучасній системі права: теоретико-правовий аналіз. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 1. С. 306-310.

181. Яременко В., Сліпушко О. Новий словник української мови: у 3 т. Київ: *Аконіт*. 2008. 864 с.

182. Barbara Zyzda. Publicznoprawne funkcje kapitana statku morskiego. Repozytorium. 2020. URL: http://repozytorium.uni.wroc.pl/Content/65436/011_Zyzda_Barbara_Publicznoprawne_funkcje_kapitana_statku_morskiego.pdf
183. Code des transports. Legifrance. 2020. URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525>
184. Codice Della Navigazione Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327 (con succ. mod. e integr. sino al 2002). 2020. URL: http://www.esteri.it/mae/normative/normativa_consolare/serviziconsolari/navigazione/codice_navigazione_2002.pdf
185. Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). Ministère de la Transition écologique et solidaire. 2020. URL: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/direction-generale-des-infrastructures-des-transports-et-mer-dgitm>
186. European Maritime Safety Agency. 2020. URL: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/accident-investigation.html>
187. Handelsgesetzbuch. Bundesjustizamt. 10.05.1897. 2020. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/BJNR002190897.html#BJNR002190897BJNG035503377>
188. International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS). 2009. <https://www.jag.navy.mil/distrib/instructions/COLREG-1972.pdf>
189. Kodeks Morski. Komentarz, D. Pyć, I. Zużewicz-Wiewiórowskiej (red.), Lex/el. 2012.
190. Le BEAmer. 2020. URL: <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr/le-beamer-r1.html>
191. Le conseil général de l'Environnement et du Développement durable. 2020. URL: <http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/le-cgedd-conseille-et-eclaire-les-pouvoirs-publics-a433.html>

192. Le professioni del mare. Nautica Report. 2020. URL: https://www.nauticareport.it/dettnews/le_professioni_del_mare/il_comandante_del_la_nave-4134-4265/
193. Les missions de l'Inspection Générale des Affaires Maritimes. 2020. URL: <http://www.igam.developpement-durable.gouv.fr/les-missions-r3.html>
194. Maritieme Academie Holland. 2020. URL: <http://www.maritiemeacademieholland.nl/>
195. O portach i przystaniach morskich : Ustawa z dnia 20.12.1996. Dz.U. 1997 nr 9 poz. 44.
196. O żegludze śródlądowej : Ustawa z dnia 21.12.2000. Dz.U. 2001 nr 5 poz. 43.
197. Section 2: Le capitaine. Legifrance. 2020. URL: https://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=B86E6D3C137378E36A370A26AB9C2251.tplgfr34s_2?idSectionTA=LEGISCTA000033744309&cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20200419
198. The International Maritime Organization (IMO). 2018. <http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>
199. Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski, Dz.U. z 2009 r., Nr 217, poz. 1689 ze zm. 2020. URL: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20011381545/U/D20011545Lj.pdf>
200. Wat doet een Kapitein Zeevaart? Lees de functieomschrijving. 2020. URL: <https://www.nationaleberoepengids.nl/kapitein-zeevaart>
201. Wet van 11 december 1997, houdende regels omtrent de bemanning van zeeschepen (Zeevaartbemanningswet). 2020. URL: https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_70020_14/
202. Wie viel verdient der Kapitän eines Kreuzfahrtschiffes? Kreuzfahrtreisen. 2020. URL: <https://www.kreuzfahrtreisen.de/wie-viel-verdient-der-kapitaen-eines-kreuzfahrtschiffes/>

ДОДАТКИ

Додаток А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Кішлян В. Л. Адміністративні права капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2015. Вип. 34. Ч. 2. Т. 3. С. 113–117.
2. Кішлян В. Л. Адміністративні обов'язки капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2016. Вип. 40. Т. 3. С. 67–70.
3. Кишлян В. Л. Понятие и содержание административно-правового статуса капитана каждого морского судна. *Право и политика*. 2018. № 1. С. 21–26 (Кыргызская Республика).
4. Кішлян В. Л. Адміністративна відповідальність капітана морського судна. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. Вип. 1. Т. 4. С. 141–145.
5. Кишлян В. Л. Особенности международно-правового законодательство по регулированию деятельности капитана морского судна. *Право и Закон*. 2018. № 4. С. 29–33 (Кыргызская Республика).
6. Кішлян В. Л. Адміністративно-правове законодавство стосовно регулювання діяльності капітана морського судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2018. Вип. 50. Т. 4. С. 140–144.
7. Кішлян В. Л. Адміністративно-правовий захист капітана морського судна в Україні. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2019. Вип. 4. Т. 2. С. 68–71.

які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

8. Кішлян В. Л. Новітні адміністративні обов'язки капітана морського судна. *Актуальні проблеми вдосконалення законодавства та*

правозастосування: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Запоріжжя, 28–29 жовт. 2016 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2016. С. 66–68.

9. Кішлян В. Л. Зміст сучасних адміністративних прав капітана морського судна. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Львів, 16–17 черв. 2017 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2017. С. 91–92.*

10. Кішлян В. Л. Сутність адміністративно-правового захисту капітана морського судна в Україні. *Сучасні правові системи світу в умовах глобалізації: реалії та перспективи: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Київ, 9–10 берез. 2018 р.). Київ: Центр правових наукових досліджень, 2018. С. 77–80.*

БЛАНК
соціологічного опитування громадян з питань діяльності
капітанів морських суден

Шановний респонденте! Вашій увазі надається бланк соціологічного опитування щодо діяльності капітанів морських суден в Україні. Опитування є анонімним, відповідно просимо вас надати правдиві відповіді. На кожне питання треба надати відповідь – наприклад, «Так» або «Ні» у графі навпроти шляхом постановлення позначки (наприклад, «+», або «V»). Результати вашої активної громадянської позиції буде використано для розроблення рекомендацій щодо покращення діяльності капітанів морських суден в Україні.

Дякуємо вам за участь.

Чи задоволені Ви правовим механізмом реалізації прав моряків як громадян України?	
Так	Ні
Чи належний в Україні адміністративно-правовий статус капітана судна?	
Так	Ні
Чи стабільно дотримується в Україні принцип реального зв'язку між державою й судном?	
Так	Ні
Чи потрібно удосконалювати механізм безпеки морського судноплавства в Україні?	
Так	Ні
Чи потрібно реформувати морське право в Україні?	
Так	Ні

РЕЗУЛЬТАТИ соціологічного опитування громадян України з питань діяльності капітанів морських суден

Вибірковим анкетуванням було охоплено 785 респондентів. Час проведення анкетування – перше півріччя 2019 і друге півріччя 2019 року. 15% респондентів відмовилися відповідати на питання з причин браку часу та роздратованості, викликаной складною ситуацією в державі.

Чи задоволені Ви правовим механізмом реалізації прав моряків як громадян України?	
Так	Ні
3%	97%
Чи належний в Україні адміністративно-правовий статус капітана судна?	
Так	Ні
23%	77%
Чи стабільно дотримується в Україні принцип реального зв'язку між державою й судном?	
Так	Ні
28%	72%
Чи потрібно удосконалювати механізм безпеки морського судноплавства в Україні?	
Так	Ні
75%	25%
Чи потрібно реформувати морське право в Україні?	
Так	Ні
70%	30%

ПРОЕКТ

ЗАКОН УКРАЇНИ

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту

Верховна Рада України п о с т а н о в л я є:

I. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – додаток до №51. – Ст.1122) такі зміни й доповнення:

– внести зміни до Ст. 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення та викласти її в такій редакції: «1. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. 2. Порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. 3. Незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання предметів – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів».

II. Цей закон набирає чинності з дня його опублікування.

**Голова
Верховної Ради України**

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту»

1. Обґрунтування потреби ухвалення акта

Досить часто капітану морського судна потрібно захищати екіпаж та пасажирів судна від деяких правопорушень шляхом реалізації заходів адміністративного припинення. Одним із таких заходів є ізоляція особи. Ізоляція особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, є за своєю юридичною природою адміністративним затриманням, що не пов'язане зі здійсненням провадження у справах про адміністративні правопорушення.

При цьому відсутній порядок здійснення ізоляції особи в окремому приміщенні, якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна; при цьому, з одного боку, це обмежує конституційне право на пересування особи, а з іншого – гарантує безпеку на судні.

Діюча стаття 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення не передбачає відповідальність за порушення правил ізоляції особи на морському транспорті.

Відповідно, законопроектом пропонується накладення відповідальності за порушення правил ізоляції особи на морському транспорті, а також підвищення відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту. Ухвалення законопроекту позитивно вплине на попередження правопорушень у сфері функціонування морського і річкового транспорту.

2. Мета законопроекту

Метою і завданням законопроекту є посилення адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту.

3. Загальна характеристика та основні положення законопроекту

Законопроектом пропонується внести такі зміни й доповнення до Кодексу України про адміністративні правопорушення (Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – додаток до №51. – Ст.1122):

– внести зміни до Ст. 188-15 «Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» Кодексу України про адміністративні правопорушення та викласти її в такій редакції:

«1. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

2. Порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

3. Незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання предметів – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів».

4. Стан нормативно-правової бази у зазначеній сфері правового регулювання

Регулювання правовідносин у зазначеній сфері здійснюється Конституцією України, Кодексом адміністративного судочинства України, Кодексом України про адміністративні правопорушення, законами України «Про морські порти України», «Про транспорт» та «Про виключну (морську) економічну зону України».

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Ухвалення цього проекту Закону не потребує додаткових видатків державного бюджету.

6. Прогноз соціально-економічних та інших наслідків ухвалення законопроекту

Ухвалення Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту» дасть змогу накладати відповідальності за порушення правил ізоляції особи на морському транспорті, а також підвищить відповідальність за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорт.

ПОРІВНЯЛЬНА ТАБЛИЦЯ

до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо посилення адміністративної відповідальності за невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту»

Зміст положення (норми) чинного акта законодавства	Зміст положення (норми) проекту акта
Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 № 8073-X	
Ст. 188⁻¹⁵. Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм необхідної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків - тягне за собою накладення штрафу на громадян від семи до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб - від десяти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	Ст. 188⁻¹⁵. Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту 1. Невиконання, ухилення від виконання та порушення законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту щодо усунення порушень законодавства з безпеки судноплавства та державної реєстрації торговельних суден України, ненадання їм потрібної інформації або надання неправдивої інформації, створення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків – <i>тягнуть за собою накладення штрафу на громадян від семи до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від тридцяти до шістдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.</i> 2. <i>Порушення правил ізоляції особи, яка перебуває на судні та вчиняє дії, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, – тягне за собою попередження або накладення штрафу від двадцяти до</i>

п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

3. Незаконне передання або спроба передання будь-яким способом особі, яка перебуває в ізоляції за вчинення дій, що не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна чи людей і майна, що на ньому перебувають, алкогольних напоїв, лікарських та інших засобів, що викликають одурманювання, а так само інших заборонених для передання предметів – тягне за собою попередження або накладення штрафу від десяти до двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян із конфіскацією заборонених предметів.

АКТ

упровадження результатів дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук Кішляна Віктора Леонідовича з теми «Адміністративно-правовий статус капітана морського судна» у освітній процес Науково-дослідного інституту морського і космічного права

Науково-дослідним інститутом морського і космічного права було розглянуто матеріали дисертаційного дослідження Кішляна Віктора Леонідовича на тему «Адміністративно-правовий статус капітана морського судна». Під час обговорення наданих матеріалів було констатовано, що окремі положення дослідження було використано в розробленні лекційних курсів з дисциплін «Актуальні питання адміністративного права» та «Актуальні питання морського права», під час підготовки відповідних навчальних посібників, конспектів лекцій.

ВИСНОВОК: результати дисертаційного дослідження з теми «Адміністративно-правовий статус капітана морського судна» Кішляна Віктора Леонідовича вважати впровадженими в освітній процес Науково-дослідного інституту морського і космічного права з дисциплін «Актуальні питання адміністративного права» та «Актуальні питання морського права».

Директор Науково-дослідного інституту
морського і космічного права
д.ю.н., старший дослідник

Андрій Іванищук

