

2 (995)

Транспортная неделя в одном журнале

Транспорт

февраль 2018 г.

Издается с 1998 г.



ИСПС в фокусе EUBAM



Госавиаслужба:
итоги 2017 г. и
приоритеты 2018 г.



Железнодорожные
зерноперевозки:
зернотрейдеры & "Укрзалізниця"



Документарные стандарты
FIATA как регламент
современного экспедирования



Удостоверение судоводителя маломерного судна и Резолюция № 40

Получение удостоверения судоводителя маломерного судна часто вызывает вопросы относительно того, а будет ли оно иметь силу за пределами Украины, если его получить в Украине, и наоборот.



В торговом судоходстве за последние несколько десятилетий уже сложилась достаточно плотная практика в вопросах выдачи документов, подтверждающих квалификацию моряков на борту судна.

К примеру, основным международным договором в данном случае является Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (STCW Convention). В этой конвенции участвуют более 160 стран и она направлена на утверждение общих международных стандартов подготовки и дипломирования моряков, а также несения ими вахты. Она выдвигает квалификационные требования не только к капитану судна, но и к машинной, палубной и другим командам, устанавливая при этом образцы документов, которые должны выдаваться при дипломировании моряков.

Однако эта конвенция не распространяется на прогулочные суда, которые не вовлечены в торговое судоходство.

В сфере использования маломерного флота каких-либо подобных международных договоров нет, и такие вопросы регулируются внутренним законодательством каждого государства.

Так, государство само устанавливает порядок подготовки и дипломирования судоводителей маломерного судна (далее по тексту — ММС). Отсюда абсолютно понятно, что и подход к подготовке, и выдаваемые документы будут различаться между собой от юрисдикции к юрисдикции.

Однако использование различных прогулочных судов, будь то парусные или моторные, уже давно не ограничивается пределами одного государства, и присутствие в порту или марине такого судна под иностранным флагом является обычным делом.

И здесь, как и всегда, возникает "конфликт" двух интересов: государства флага и государства порта (прибрежного государства).

С одной стороны, в административных, технических и социальных вопросах судно и все, что на нем находится, подчиняется юрисдикции государства, под флагом которого оно ходит. Такое государство принимает все необходимые меры, которые касаются, среди прочего, комплектования и обучения экипажей судов. И это корреспондируется с обязанностями госу-

дарства флага, предусмотренными ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву.

С другой стороны, прибрежное государство может принимать свои законы с целью обеспечения безопасности судоходства, что, в свою очередь, приводит к возникновению вопросов относительно подтверждения квалификации судоводителей ММС, получивших удостоверение на право управления прогулочным судном в другом государстве.

Именно поэтому введение единого минимального стандарта к подготовке судоводителей маломерного судна с выдачей общепризнанного документа является актуальным вопросом для международного сообщества.

Резолюция № 40 Рабочей группы по внутреннему водному транспорту Европейской Экономической Комиссии ООН "Международное удостоверение на право управления прогулочным судном" (далее по тексту — Резолюция № 40), принятая еще 16 октября 1998 г., направлена как раз на решение этой проблемы посредством следующего механизма.

Прежде всего, Резолюция № 40 рекомендует государствам при выполнении условий данной резолюции выдавать международное удостоверение на право управления прогулочным судном, соответствующее установленному резолюцией образцу.

Такое удостоверение может быть выдано своим гражданам или постоянно проживающим на территории государства лицам либо гражданам любой североамериканской страны или любой страны, не являющейся членом Европейской экономической комиссии.

При этом выдается оно при условии, что данные лица являются держателями национального удостоверения, выданного правительством применяющей резолюцию страны, либо сдали экзамен в соответствии с приложением к данной резолюции.

Приложение I к Резолюции № 40 содержит Требования, касающиеся выдачи международного удостоверения на право управления прогулочным судном. Они содержат требования к возрасту (не моложе 16 лет), здоровью и теоретической и практической подготовке такого лица на предмет знания правил, касающихся управления прогулочным судном, навигационных и технических знаний, требуемых для

безопасного плавания по внутренним водным путям и/или в прибрежных водах.

Следует отметить, что это минимальные требования и государство может выдвигать и другие более жесткие требования для получения удостоверения. Ярким примером этого является возраст кандидатов на получение удостоверения, который в Украине составляет не менее 18 лет.

Далее, если государство соглашается с Резолюцией № 40, то Рабочая группа по водному транспорту просит такое государство признавать на своей территории такие же документы в рамках общих правил надзора за судоходством, если они выданы компетентными органами или органами, уполномоченными правительствами других стран.

В связи с этим складывается классическая ситуация, когда государство своими действиями и декларациями принимает и имплементирует в национальное законодательство общие минимальные стандарты в той или иной сфере жизнедеятельности человека, как, например, с выдачей указанного международного удостоверения, а также соглашается на условиях взаимности признавать документы, которые выданы компетентными органами других стран в соответствии с такими минимальными стандартами.

Резолюция № 40 не является по своей сути международным договором, поскольку она не заключена в письменной форме с иностранным государством или другим субъектом международного права. Эта резолюция является скорее источником "мягкого" права, то есть не обязательна на данный момент, но при дальнейшем развитии тех правоотношений, которые она регулирует, она может дать толчок к разработке и принятию соответствующего международного договора.

Именно поэтому данная резолюция не может быть ратифицирована Верховной Радой Украины для того, чтобы стать частью национального законодательства. Однако это не означает, что государства не могут выразить своего согласия исполнять положения данного документа на своей территории посредством их имплементации в национальное законодательство, что и сделала Украина.

Так, удостоверение ММС выдается в Украине в соответствии с Положением о порядке выдачи удостоверения судоводителя малого/маломерного судна, утвержденным приказом Мининфраструктуры от 7.05.2013 г. № 283, зарегистрированным в Минюсте 29.05.2013 г. под № 831/23363.

Однако данное положение было изложено в новой редакции в 2014 г. в соответствии с приказом Мининфраструктуры от 26.08.2014 г. № 413, зарегистрированным в Минюсте 25.09.2014 г. под № 1169/25646.

Причиной для такого быстрого принятия новой редакции положения является как раз желание Украины имплементировать положения Резолюции № 40.

На 61-ой сессии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту, которая прошла 6—7 октября 2017 г., Постоянное представительство Украины в Женеве передало в Секретариат ЕЭК ООН ноту от 7.09.2017 г. с переводом упомянутого положения, разработанного в соответствии с требованиями Резолюции № 40, и информацией о том, что компетентным органом, который санкционирует выдачу удостоверения судоводителя ММС, является Укртрансбезопасность.

В настоящее время в ЕЭК ООН ведется работа по оценке степени имплементации и соответствия требованиям Резолюции № 40 новопринятого Украиной Положения о порядке выдачи удостоверения судоводителя малого/маломерного судна.

Следует надеяться, что решение по проведенной Украиной работе будет положительным и удостоверения судоводителей ММС, выдаваемые Укртрансбезопасностью, будут признаваться странами, которые также реализуют на национальном уровне положения Резолюции № 40. К таким странам следует отнести Австрию, Бельгию, Болгарию, Венгрию, Германию, Ирландию, Италию, Латвию, Литву, Люксембург, Нидерланды, Словакию, Финляндию и др.

Необходимо отметить, что некоторые государства сделали оговорку относительно признания такого свидетельства, выданного другими странами.

К примеру, Нидерланды готовы признавать международное удостоверение на основе взаимности. Однако в случае, если длина прогулочного судна составляет 15 м и более, либо моторное судно способно развивать скорость, превышающую 20 км/ч, компетентные органы Нидерландов оставляют за собой право проверить, был ли сдан соответствующий экзамен держателем международного удостоверения.

Германия же признает международное удостоверение, предусмотренное резолюцией, на внутренних водных путях при эксплуатации прогулочных судов длиной менее 15 м.

Таким образом, следует отметить, что Резолюция № 40 является одним из первых шагов на пути не только международного признания документов, удостоверяющих право управления маломерным судном, выданных в соответствии с ней компетентными органами, но и согласование минимальных стандартов подготовки судоводителей таких судов.

Безусловно, это значительное улучшение для тех, кто любит путешествовать на яхте. Однако, несмотря на это не следует забывать, что работа по облегчению признания международных удостоверений судоводителей ММС в процессе развития и единая практика государств по порядку выдачи и признанию таких документов только формируется. Поэтому путешествуя, следует всегда предварительно проверять требования к документам в тех государствах, которые вы планируете посетить на яхте.

*РАБОМИЗО Денис, Управляющий партнер
в Адвокатском бюро "Рабомизо"*