

**Протопопова Полина Олеговна**

студентка

**Деменева Наталья Анатольевна**

канд. социол. наук, доцент

ФГБОУ ВО «Государственный университет морского  
и речного флота им. адмирала С.О. Макарова»

г. Санкт-Петербург

DOI 10.21661/r-114754

## **ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ ЗА АБАНДОН МОРЯКОВ И ОТКАЗ РЕПАТРИИРОВАТЬ ИХ В СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПОРТ**

***Аннотация:** статья посвящена абандону и процессу репатриации. также законодательно установленной ответственности судовладельца за ее непроведение. Рассмотрены основные аспекты понятий «абандон» и «репатриация». В работе исследована проблема проведения репатриации моряков в случае абандона. Автором отмечена трудность финансирования репатриации в случае абандона.*

***Ключевые слова:** абандон, страхование, репатриация, судовладелец, судно, экипаж, Международная Морская Организация, Ассамблея ООН.*

Актуальность выбранной нами темы исследования обуславливается тем, что судоходство, в частности морское, связано с широким спектром опасностей и рисков. Именно поэтому вопросы страхования моряка, включая репатриацию и абандон нуждаются в наиболее детальном обсуждении. Безусловно, расходы по проведению репатриации и ответственность за оставление моряков без помощи ложатся на судовладельца, но, принимая во внимания, что подобные действия связаны с финансовыми затратами, имеет место быть пренебрежение выполнением данных обязанностей.

Вопросами репатриации и абандону, а также ответственности судовладельца за отказ от выполнения необходимых действий занимались такие ученые, как Д.К. Бекашев, Н.А. Деменева, Н.Д. Джунусова.

Согласно данным Международной Морской Организации каждый год происходит более 60 случаев абандона моряков, т.е. оставление моряков без помощи. В базе данных МОТ на март 2014 г. значились 159 оставленных торговых судов и эти случаи до сих пор не разрешены, хотя некоторые из них произошли еще в 2006 г.

В России, как и во многих других государствах, которые имеют крупнотоннажный флот, нормативно-правовые документы не предусматривают определение термина «абандон». Однако, в практике Международной Морской Организации (далее – ИМО), он детерминируется как «оставление без помощи». Под этим термином подразумевается, что судовладелец не выполняет своих обязанностей перед моряками, которые заключаются в своевременной репатриации и выплате неуплаченного вознаграждения, предоставление необходимого количества питания, медицинского обслуживания и прочих услуг.

Наиболее широко вопрос абандона освящается в практике неправительственной организации, а именно Международной Федерации транспортных рабочих. Данная организация занимается ежегодной публикацией случаев абандона, дает информацию о названии судна, его флаге, количества оставленных без помощи моряков.

Абандон – отказ страхователя от имущественных прав на застрахованное судно (груз) в пользу страховщика с целью получения от него полной страховой суммы. Основанием для абандона являются: полная конструктивная гибель судна (груза), пропажа без вести, нецелесообразность ремонта судна (груза), захват судна, застрахованного от такой опасности [1]. Удостоверяется заявлением об абандоне, которое в письменной форме составляет страхователь и передает страховщику для окончательного решения по данному вопросу. Согласно п.1 ст. 278 Кодекса Торгового Мореплавания Российской Федерации – отказ страхователя или выгодоприобретателя от своих прав на застрахованное имущество, а именно судно или груз. Страхователь осуществляет отказ путём подачи заявления, в 5 случаях, предусмотренных статьей 278 КТМ РФ. Если статья

278 КТМ рассматривает абандон как право страхователя, то статья 279 КТМ вносит определенные ограничения, а именно временные. Речь идет о том, что заявление об абандоне может быть сделано страховщику в течение 6-ти месяцев с момента окончания или наступления случаев, указанных в статье 277 и 278 КТМ [2].

Морской абандон, согласно Кодексу Торгового Мореплавания, определяется как отказ от своих прав на застрахованное имущество. Стоит отметить, что данное понятие отличается от отказа, содержащегося в статье 236 Гражданского Кодекса Российской Федерации. Следовательно, морской абандон, несмотря на похожесть на отказ от права собственности по ст. 236 ГК (в силу схожести формулировки КТМ), прямого отношения к этому основанию прекращения права собственности не имеет [3]. Его можно рассматривать только как адресный отказ от права собственности, но мы установили, что адресный отказ – это договор. В договоре необходима воля двух сторон, что подтверждается всеми вариантами (основаниями) морского абандона. В отличие от абандона, безадресный отказ от права собственности – это односторонняя сделка, для совершения которой достаточно воли одной стороны.

Договорная природа абандона, в свою очередь, означает применение общих правил о моменте перехода права собственности, предусмотренных ст.223 и 224 ГК. Таковы рассуждения об абандоне в традиционном понимании, так, как его формулирует законодатель в КТМ [4].

Абандон порождает правовые последствия двоякого рода. Во-первых, он переносит на страховщика права на застрахованное имущество, ранее принадлежащее страхователю. Страховщик теперь несет и все расходы, связанные с этим имуществом. Установив при рассмотрении одного из дел, что страхователем был в установленном порядке заявлен абандон ввиду полной конструктивной гибели застрахованного груза, МАК отметила, что поскольку права на испорченный груз вследствие абандона перешли к страховщику, то, начиная с даты абандона, расходы по хранению и последующему уничтожению груза должны быть возложены на страховщика. Во-вторых, страхователь приобретает право на получение

полной страховой суммы. Так, в приведенном деле МАК обратила внимание на неправильность позиции страховщика, выплатившего страхователю 35% страховой суммы, и обязала его перечислить страховую сумму целиком. В отличие от большинства норм о морском страховании, носящих диспозитивный характер, правила настоящей статьи сконструированы как императивные.

С понятием «абандон» тесно связан другой юридический термин, а именно «репатриация». Сегодня одна из самых серьезных проблем, с которой сталкиваются моряки всех стран, это оставление их в чужой стране без средств к существованию, а порой даже без пищи и воды. Это не обязательно злой умысел недобросовестного судовладельца. Чаще это стечение неблагоприятных обстоятельств, которые судовладелец просто не в состоянии оперативно разрешить. Например, на судне серьезная поломка или испорчен груз, или грузоотправитель вовремя не расплатился, и у судовладельца не хватает оборотных средств. Люди неделями сидят на судне без зарплаты, а порой даже без воды и еды, продолжая выполнять свои рабочие обязанности.

Главная проблема – недостаточное финансовое обеспечение, именно поэтому моряки не могут получить причитающее им вознаграждение, также не могут быть в кратчайшие сроки репатрированы. Обеспечение репатриации в случае абандона, а также выплата вознаграждения должны являться правом моряков и быть включены в договор или в законодательный акт.

Обеспечение репатриации в случае абандона, а также выплата вознаграждения должны являться правом моряков и быть включены в договор или в законодательный акт.

Подобные проблемы рассматриваются Объединенной специальной рабочей группой экспертов ИМО и МОТ. Она была создана в 1999 г. на основании Соглашения о сотрудничестве между ИМО и МОТ. Целью являлось соблюдение прав моряков при помощи использования международного законодательства, в случаях, когда они оказываются без помощи судовладельцев или операторов судов, зачастую в иностранных государствах. Главными результатами работы Объ-

единенной рабочей специальной группы экспертов стали два разработанных документа: Резолюция, касающаяся финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи и «Руководство по обязанностям судовладельцев, касающимся возникающих из договора требований в отношении телесных повреждений и смерти моряков» [5].

В первом документе Ассамблея ООН предлагает правительствам-членам признать тот факт, что международными трудовыми нормами предусмотрено, в случае, если судовладелец не выполнил свои обязательства, а система финансового обеспечения или государство флага не смогли обеспечить репатриацию моряков, оставленных без помощи, то государство порта или государства, гражданами которого являются моряки, могут взять на себя расходы по репатриации с правом их возмещения.

Данная Резолюция предусматривает меры, которые необходимо предпринять судовладельцу, чтобы гарантированно предоставить морякам соответствующее финансовое обеспечение в случае оставления из без помощи. Судовладельцы обязаны обеспечить наличие на борту судна свидетельства, подтверждающего наличие финансовой системы обеспечения, предусмотренной для случаев оставления моряков без помощи.

Необходимо привести пример из практики. В 2012 г. российский экипаж, нанятый для того, чтобы перегнать судно «Тюлень-б» в Демократическую республику Конго застрял там, потому что у судовладельца не оказалось средств для выплаты зарплаты, приобретения продуктов, воды и топлива. Мы совместно с посольством России и МИДом оказывали помощь. Сначала выделили средства на продукты для моряков, доставку которых организовало посольство, потом добились репатриации наших граждан МИДом за счет бюджетных средств. В федеральном бюджете, кстати, на эти цели предусмотрены специальные средства [6].

Специальный трехсторонний комитет Международной организации труда, в который входят представители моряков, судовладельцев и правительств, при-

нял существенные поправки к Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судостроении. Они гарантируют морякам финансовую безопасность в случае оставления их в чужой стране, а также выплаты компенсации в случае гибели моряка или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или воздействия профессиональных рисков.

Согласно правилам Конвенции, о репатриации должен позаботиться судовладелец. Но если он неплатежеспособен, то ситуация становится неразрешимой. Поэтому и были приняты поправки в Конвенцию МОТ, согласно которым судовладельцы обязаны застраховать свою финансовую ответственность перед моряками на случай оставления моряков без средств к существованию и их дальнейшей репатриации. То есть, если судно брошено судовладельцем, страховка должна покрыть затраты на его проживание на берегу, питание, проезд домой, а также зарплату до 4 месяцев [7].

Поправки обязывают иметь на судах сертификаты или иные документы, подтверждающие наличие финансовых гарантий для работающих на этих судах моряков. При отсутствии таких документов судно может быть задержано в порту.

Вторая группа поправок в Конвенцию касается гарантий компенсационных выплат в случае смерти моряка или долговременной утраты трудоспособности. Моряки, которые ходят под российским флагом, застрахованы в системе Фонда социального страхования. Но, как известно, далеко не все российские моряки работают на российских судах, они полагаются только на порядочность своего работодателя. Но и в этом случае нет гарантий получить все выплаты и гарантии по трудовому и коллективному договору.

В заключении следует сказать, согласно изменениям, моряк признается оставленным без средств к существованию, если судовладелец не в состоянии нести расходы на репатриацию или оставляет экипаж без необходимой поддержки в порту, или в одностороннем порядке прекращает трудовые отношения с моряком.

Анализируя внесенные изменения, специалисты пришли к выводу, что это стало шагом к борьбе против судовладельцев, бросающих экипажи на «произвол судьбы».

Безусловно, принятые поправки дают больше возможностей для защиты моряков и их семей от действий недобросовестных судовладельцев, позволяет свести к минимуму случаи оставления моряков без средств к существованию в иностранном порту или в результате несчастного случая.

### *Список литературы*

1. Захаров А.В. Краткий словарь морских терминов / А.В. Захаров, Р.Г. Захарьян, С.С. Кургузов, А.В. Лихачев, С.Ю. Развозов, В.И. Самарин, А.Н. Страшко, Н.В. Чекрыгин; под ред. А.В. Лихачева. – СПб.: ГМА им. адм. С.О. Макарова, 2003. – 44 с.

2. Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации ст. 277–278 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [pravo.gov](http://pravo.gov)

3. Гражданский Кодекс Российской Федерации ст. 236 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [pravo.gov](http://pravo.gov)

4. Чебунин А.В. Абандон в теории и практике страхования / А.В. Чебунин // Сибирский юридический вестник. – 2003. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/abandon-v-teorii-i-praktike-strahovaniya> (дата обращения: 02.11.2016).

5. Резолюция А.930(22) Руководство по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ilo.org>

6. Моряки получают гарантии финансовой безопасности – Российская газета [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rg.ru>

7. Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ilo.org>

8. Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование репатриации моряков // Московский журнал международного права.

9. Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование труда моряков: Дис. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.dissercat.com/>
10. Деменева Н.А. Проблемы формирования понятия «защита трудовых прав» / Н.А. Деменева // Приднепровский научный вестник. – 2016. – Т. 9. – С. 25–50.
11. Деменева Н.А. Запрет дискриминации: международный аспект: Научно-практическое пособие. – Т 1. – Новосибирск: Экор-книга, 2011. – 164 с.
12. Деменева Н.А. Запрет дискриминации: международный аспект: Научно-практическое пособие. – Т 2. – Изд-во Экор-книга, 2012. – 136 с.
13. Джунусова Д.Н. Правовые проблемы репатриации моряков. В сборнике: Международная научная школа «Парадигма». Лето-2015 сборник научных статей в 8 томах / Под ред. Д.К. Абакарова, В.В. Долгова. – 2015. – С. 166–177.
14. Чебунин А.В. Абандон в теории и практике страхования // Сибирский юридический вестник. – 2003. – №1 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/abandon-v-teorii-i-praktike-strahovaniya> (дата обращения: 02.11.2016).
15. Кодекс Торгового Мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [pravo.gov](http://pravo.gov.ru)
16. Конвенция МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ilo.org>