

Юридические аспекты международного яхтенного судоходства

МОДУЛЬ 17 ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ МЕЖДУНАРОДНОГО ЯХТЕННОГО СУДОХОДСТВА.

Введение

Плавание в международных водах было бы весьма затруднительно без устоявшейся единой практики урегулирования правовых вопросов. Необычность проблемы закона и права здесь органически вытекает из-за столкновений на море интересов и традиций применения закона множества государств, составляющих береговую линию, отправляющих свои суда в море и чьих граждан можно встретить на этих судах. Любительское судоходство утверждает право каждого человека на выход в море. Однако это не всегда совпадает с установками государства, стремящегося обеспечить контроль над своими границами и перемещением своих граждан. Путешествие на яхте таит в себе множество юридических проблем и необычных возможностей для их решения. Отправляясь в море, имеет смысл хотя бы приблизительно представлять себе общие принципы морского законодательства и некоторые частные случаи его применения.

Международная морская организация ИМО

В настоящее время основным международным законодательным органом в области мореплавания является ИМО (International Maritime Organization) –влиятельная организация, созданная в 1948 году, под эгидой ООН. Страны-участницы ИМО вырабатывают основные положения относительно безопасности мореплавания и формулируют их в виде конвенций. Страна-участница, подписавшая конвенцию, принимает на себя обязательства по приведению своего морского законодательства в соответствии с требованиями конвенции. Путь от формирования требований конвенции до их введения в практику международного судоходства занимает несколько лет, а иногда и десятилетий. В ходе введения конвенции в законодательную практику стран-участниц проявляется множество нюансов и деталей, которые учитываются в резолюциях и дополнениях к концепции. Большинство оригинальных текстов конвенций и резолюций размещаются на сайте этой организации (www.imo.org).

Некоторые конвенции ИМО, имеющие отношения к яхтенному судоходству:

ИМО

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)

МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ

Цель ИМО как специализированного агентства ООН:

обеспечение сотрудничества правительств для регулирования вопросов международного судоходства и принятия необходимых стандартов по безопасности и защите окружающей среды на море

SOLAS (Safety of Life at Sea) – как следует из названия, устанавливает приоритет сохранности человеческой жизни на воде. Учитывая богатый опыт мореплавания, регламентирует минимальные требования к оснащению судов спасательным оборудованием, средствами пожаротушения и связи.



GMDSS (ГМССБ) (Global Maritime Distress and Safety System) – стандарт, выработанный в рамках конвенции SOLAS, определяющий минимальный состав необходимой аппаратуры связи и регламент ее использования.



STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) – стандарт, регламентирующий минимальный объем и уровень навыков и знаний, соответствующих квалификаций, а также порядок обучения, сертификации и несения вахты. Соответствующие разделы этого документа легли в основу учебных программ большинства яхтенных организаций (IYT или RYA).



IRPC (МППСС) (Collision Regulations) – свод правил по предупреждению столкновений на море. Принят в 1972 году. Исчерпывает все возможные ситуации расхождения судов в море. К счастью, данная конвенция признана подавляющим большинством мореходных держав, так что движение организовано по одним правилам для всех.



Некоторые основополагающие принципы морского права:

Сохранность жизни на воде.

Несмотря на мощь и техническую оснащенность современных судов, человек и по сей день бессилён перед лицом стихии, а мореплавание всегда остается сферой деятельности, полной риска и опасности.

Спасение жизни на воде и оказание помощи потерпевшим бедствие в море было и остается основой как морских традиций, так и морского законодательства. Этот принцип был законодательно закреплен конвенцией SOLAS. Любая береговая служба, любое рядом находящееся судно обязано прийти на помощь терпящему бедствие судну с целью спасения жизней экипажа и пассажиров. В соответствии с этой конвенцией в национальных законах подавляющего большинства мореходных держав предусмотрена уголовная ответственность за уклонение от оказания помощи, терпящим бедствие. Спасение жизни терпящих бедствие осуществляется без каких-либо предварительных коммерческих договоренностей и, как

правило, безвозмездно. Однако в некоторых случаях в дальнейшем может быть предъявлен иск о покрытии расходов на спасательную операцию виновным в крушении судна. Виновником могут признать капитана потерпевшего судна. Некоторые страны, предполагая возможность возникновения подобных ситуаций, обязывают яхтсменов иметь финансовое покрытие (гарантию) перед тем, как позволить им выход в море.

Например, норвежские власти для разрешения плавания на Шпицберген требуют наличия банковской гарантии до 10 000 евро на каждого участника. Таким образом, расходы на проведение спасательной операции, как правило, оплачиваются налогоплательщиками либо покрываются за счет принудительного страхования яхтсменов. Еще одной такой формой принудительного страхования является приобретение транзитлога – разрешения на право плавания в оговариваемой акватории.

Сохранность имущества и окружающей среды.

В отношении имущества международная правовая практика придерживается старинного пиратского правила – найденное имущество в море является собственностью нашедшего. Эта юридическая хитрость во время рейдерских войн между Испанией и Англией была удобной лазейкой, позволяющей корсарам легализировать право обладания награбленным добром или захваченным в бою судном. Этот принцип актуален и по сей день. В отличие от спасения жизней экипажа судно, пришедшее на помощь не обязано заниматься спасением имущества или самого судна, терпящего бедствие. После завершения операции по спасению людей, капитан терпящего бедствия судна и пришедшие на помощь спасатели могут приступить к переговорам о размере вознаграждения за спасение имущества и самого судна. Если таких переговоров не было, спасатели могут претендовать на вознаграждение по своему усмотрению, вплоть до полной стоимости судна. Оставленное экипажем терпящее бедствие судно является брошенным и может рассматриваться спасателями как призовое.

Ущерб, причиненный окружающей среде, если такой имел место, должен быть возмещен собственниками судна. Как правило, такие риски страхуются и носит принудительный характер.

Ответственность.

Несут персональную ответственность за безопасность плавания, сохранность жизней экипажа и имущества, а также за охрану окружающей среды капитан и собственник судна.

Капитан находится перед лицом нескольких ответственностей:

1. Квалификационная. В случае нарушений правил плавания, пренебрежения к требованиям безопасности, некачественных действий и т.д. его квалификация может быть аннулирована.
2. Материальная. Любой ущерб, нанесенный имуществу третьих лиц, собственнику яхты или окружающей среде, регулируется административным правом. При нарушении местных правил на виновного может быть наложена административная ответственность: штраф, лишение права пребывания в стране и т.д. Ущерб окружающей среде может обернуться судебным иском для виновного.

3. Уголовная. При тяжелых последствиях, таких, как ранение или смерть экипажа, неоказание помощи терпящему бедствие судну, нарушение законов страны юрисдикции и т.д., может быть применена уголовная ответственность.

Из всех указанных видов ответственности страхование покрывает только материальную ответственность капитана, но не полностью и не всегда. Как правило, чартерная яхта застрахована. Однако страховой договор предусматривает франшизу в размере от 1000 до 5000 евро. Эта сумма замораживается на время чартера. Обычно этим и ограничивается материальная ответственность капитана. При отягчающих обстоятельствах, таких как состояние опьянения, грубая неосторожность, неквалифицированные действия, нарушение условий чартерного контракта и т.д., страховая компания может отказаться от возмещения ущерба. Тогда сумма материальной ответственности капитана возрастает – вплоть до полного возмещения ущерба, если речь идет о гибели яхты, то до полной ее стоимости.

Юрисдикция.

Яхтсмен может оказаться сразу в перекрестье трех юрисдикций:

1. Флаг регистрации судна. Яхта является территорией, находящейся под юрисдикцией государства, чей флаг она несет.
2. Юрисдикция территориальных вод. Если яхта находится в территориальных водах какого-либо государства, законодательство этой страны может быть применено к экипажу и пассажирам.
3. Юрисдикция государства гражданства. Юрисдикция государства, чье гражданство имеет экипаж, может также рассматриваться как возможный фактор.

Право мирного прохода.

Во время плавания в нейтральных водах яхта является территорией государства флага регистрации. Как правило, при заходе в чужие территориальные воды этот статус яхты сохраняется (принцип экстерриториальности). Экипаж яхты и сама яхта получают от государства, в чьих территориальных водах она находится, право неприкосновенности. Этот иммунитет заканчивается с выходом экипажа на берег или в случае подозрения в деятельности, противоречащей принципу мирного прохода. Согласно этому принципу, любое судно имеет право мирного прохода в территориальных водах иного государства, если при этом оно не осуществляет деятельность, противоречащую законодательству данного государства. Например, распространение наркотиков, провоз оружия, контрабанды или нелегальных иммигрантов, не проводит разведывательных и исследовательских работ, не занимается подводной археологией и т.п.

Такой проход осуществляется при крайней необходимости, либо при транзитном пересечении территориальных вод, либо при следовании к порту входа с намерением выполнить таможенные формальности, либо в силу экстренных обстоятельств, таких как погодные условия, необходимость ремонта или пополнение запасов.

Обычно граница территориальных вод располагается на расстоянии 12 миль от очертаний береговой линии, в некоторых случаях это пространство может быть расширено до 24 миль,

при близком же соседстве, например, Турция и Греция, граница, наоборот, будет значительно меньше.

Необходимо помнить, что не все государства в одинаковой мере признают право мирного перехода. Перед заходом в территориальные воды какого –либо государства нужно ознакомиться с особенностями этой страны из книг Water Pilots и просканировать Интернет.

Применимость международных конвенций к яхтенному судоходству

Обоснованность распространения требований конвенций на яхты.

В большинстве основополагающих конвенций существуют прямые указания на применимость этих требований к судам коммерческого флота и возможность упрощения этих требований для малых прогулочных и спортивных судов. Границей, разделяющий коммерческий и прогулочный флот, может являться малый размер, использование судна для коммерческих перевозок или некоммерческих рейсов. Во всяком случае конвенции оговаривают возможность для яхты до 24 метров/200 тонн водоизмещения не руководствоваться требованиями, обязательными для коммерческого флота. Тем не менее большинство национальных правительств стран-участниц ИМО приводят требования к оборудованию яхт и обучению капитанов в соответствии с требованиями конвенций. Так, одним из рычагов давления на владельцев яхт, побуждая их привести оборудование и квалификацию капитанов в соответствие с конвенциями, являются регистрация национальности судна и выдача транзитлога (разрешение на посещение территориальных вод). Страховые фирмы, минимализируя свои риски, связывают свои выплаты с соблюдением собственниками и шкиперами требований конвенций. Следовательно, несмотря на то, что формально яхтенный флот находится вне юрисдикции ИМО, национальные правительства, общественные организации, например, RYA и страховые фирмы берут за ориентир стандарты, сформулированные для коммерческого судоходства.

Некоторые из национальных правительственных и общественных организаций:

- a) USCG – Береговая охрана Соединенных Штатов Америки (www.uscg.mil);
- b) MCA- Морское агентство безопасности Великобритании (www.mcga.gov.uk);
- c) RYA – Королевская яхтенная ассоциация (www.rya.org.uk);
- d) EMSA – Европейское агентство морской безопасности (www.emsa.europa.eu).

Демонстрируя свою озабоченность проблемой безопасности любительского судоходства и опираясь на конвенции ИМО, государства стараются взять под контроль техническое состояние яхт и квалификацию шкиперов.

Контроль за пригодностью к плаванию и технической оснащенности яхты.

Свидетельство о регистрации судов (судовой билет/Registry) говорит о принадлежности судна к судовому регистру одного из государств. Этот документ подтверждает от лица государства права собственности на судно. Таким образом, яхта получает право ношения флага и попадает в юридическое поле государства, чей регистр выдал указанное

свидетельство. Помимо констатации факта правообладания, регистр осуществляет надзор над техническим состоянием судна и его оснащенностью необходимыми средствами спасения и радиосвязи.

Многие страны, такие как США, Канада, Великобритания, Нидерланды и т.п., вообще не требуют от своих граждан – владельцев прогулочных яхт – регистрации судна. Право ношения флага дается автоматически по праву принадлежности гражданства владельца. Что до правообладания, то для его подтверждения необходимо иметь купчую (Bill of Sale). Тем не менее власти этих стран рекомендуют владельцам зарегистрировать свое судно, если они собираются в плавание в международные воды, так как многие страны не разделяют такого упрощенного подхода, считая наличие Registry обязательным.

Свидетельство о регистрации (Registry) дает право говорить о принадлежности судна (Flag of Registry). Отсутствие флага регистрации на малом судне само по себе не является нарушением международного законодательства, но вызывает пристальное к себе внимание портовых властей и береговой охраны и может привести к некоторым проблемам при получении транзитлога.

Легитимность и распознавание квалификации

При получении яхты в аренду при прохождении пограничных формальностей или страховании своей яхты возникает вопрос о подтверждении компетентности шкипера. Документом, удостоверяющим его квалификацию, является сертификат компетентности (Certificate of Competence, или Skipper is Licence). В настоящее время, в отличие от прав на управление автомобилем, не существует единого образца этого документа. Это означает, что в решении вопроса о легитимности той или иной квалификации скорее всего придется ориентироваться на зыбкие контуры разнообразных претендентов, нежели опираться на твердую букву закона.

Легитимность (Approvals)

Чаще всего подразумевает наличие четко прописанного государством критерия определения законности сертификата. Все участники при этом обязаны придерживаться установленных государством правил.

Сертификат компетентности может выдаваться только государственным органом либо организацией, официально уполномоченной выдавать их.

Распознаваемость (Recognition)

Распознаваемость сертификатов опирается на опыт работы множества чартерных и страховых компаний, материально заинтересованных в сохранности человеческих жизней и яхт и, соответственно, заинтересованных в объективном выяснении качества квалификации капитанов, берущих яхты в аренду или страхующих свои суда.

И распознаваемость, и легитимность сертификатов всегда условны. Одни и те же документы могут быть как отвергнуты, так и приняты в зависимости от конкретной страны и от конкретной чартерной компании. Вопрос о легитимности возникает, когда мы имеем дело с ответственностью. Вопрос же о распознавании встает, когда мы только собираемся брать яхту в аренду или страховать ее. Одна и та же компания при возникновении страхового

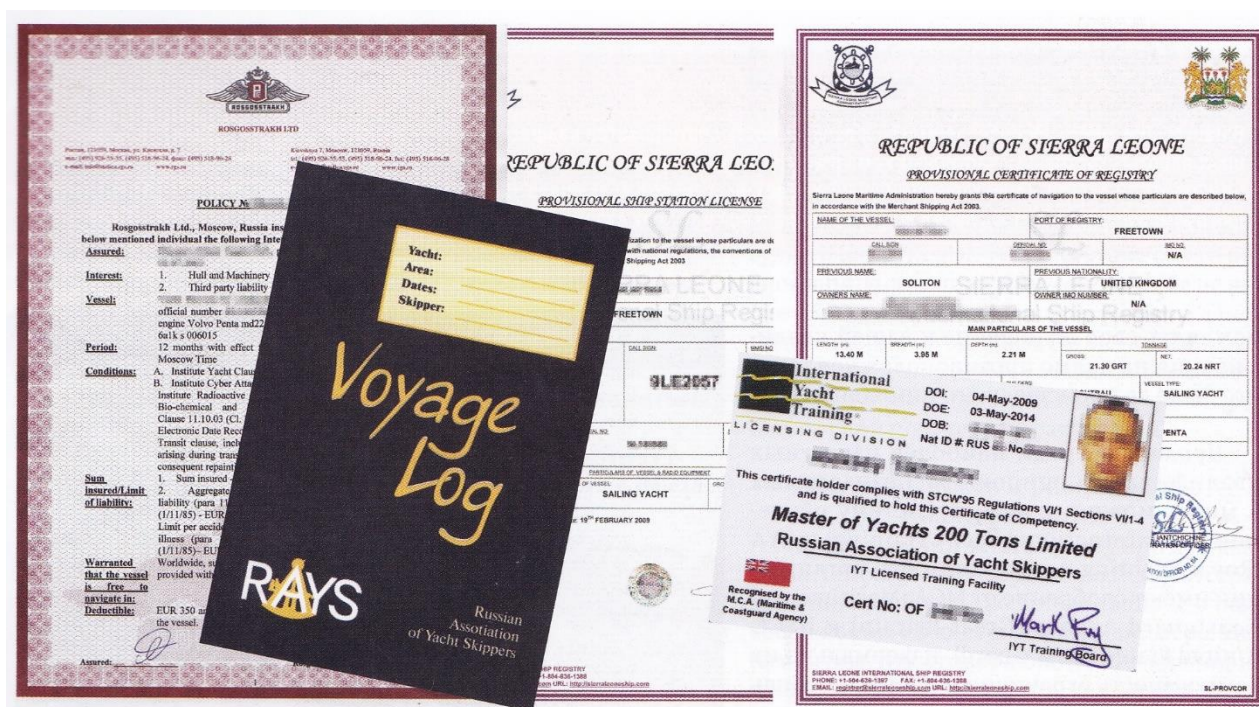
случая может поменять свое решение к вашей квалификации на прямо противоположное тому, что было до происходящего инцидента.

Пример 1: наиболее известные квалификации в мире IYT и RYA. Эти организации имеют одобрение от MCA (Maritime and Coastguard Agency) и USCG (United States Coast Guard) и формально их легитимность ограничивается только лишь использованием на судах с американским и «красными» лагами (GB и Острова Содружества). Однако в силу авторитета этих организаций ряд стран законодательно легализовал их использование у себя.

Пример 2: ICC (International Certificate of Competence). Этот сертификат отображает попытку реализации резолюции 40 транспортного комитета Европейской экономической комиссии при ООН. Идея была в выработке единого образца сертификатов компетентности для европейских стран и выпускать их могут только страны-участницы резолюции. Но чартерные компании и страховые, осведомленные о стандартах обучения не доверяют этому документу.

Полезные частности

Типовой набор документов, требующихся при плавании в международной акватории



Судовой билет (Registry)

Свидетельство регистрации судна в регистре одного из государств. Флаг регистрации – один из важных элементов дресс-кода, галстук, без которого в приличное общество не пустят, однако и за его отсутствие в тюрьму не сажают.

Страховой полис (Insurance)

Декларация вашей платежеспособности. Обычно страховое покрытие состоит из двух частей: ущерб яхте и гражданская ответственность.

Сертификат компетентности шкипера (Skipper is Licence)

Ваша визитная карточка, косвенная гарантия, что яхта вернется з морей с минимальными повреждениями. Одновременно это отличный повод для страховой компании уклониться от возмещения ущерба, если яхту не удалось спастись.

Радиолицензия (Radio License)

Сертификат на используемое на судне радиооборудование, выпускаемый судовым регистром при регистрации судна. Этим документом судну присваиваются уникальный девятизначный номер MMSI (Maritime Mobile Service Identity) и позывной, применяемый при радиотелефонной связи.

Судовая роль (Crew List)

У каждого на судне своя роль. Отсюда и название. Это перечень экипажа и пассажиров с паспортными данными. В шапке документа указываются имя и технические детали судна и подробности планируемого путешествия – порт выхода/порт следования (Last Port of Call/ Next Port of Call). Как подтверждение своих перемещений для властей полезно хранить судовые роли с отметками портовых служб выхода.

Разрешение на пребывание в территориальных водах (Transit Log)

Оформляется один раз при прохождении границы. После никаких формальностей: можно свободно выходить и заходить обратно. Деньги от покупки транзитлога идут на поддержание портовой инфраструктуры и страхование риска спасательной операции.

Доверенность от владельца или чартерный контракт (Power of Attorney).

Подтверждает права на владение яхтой от лица ее собственника на срок чартера.

Паспорт членов команды. Наличие виз.

Проверьте даты истечения действия паспортов, проверьте наличие виз, если таковые требуются.

Судовой журнал (Logbook)

В судовом журнале может находиться любая запись, но портовые власти интересуют маршрут перемещения, записи о сеансах связи, отметки о происшествиях, смене состава

экипажа, расхождений, технических неисправностях и погодных условиях. Книга может быть использована в суде при разборе случаев как за, так и против своих авторов.

Вход в территориальные воды другого государства

При подготовке маршрута необходимо ознакомиться с особенностями процедуры входа, которые можно найти в лоции (Water Pilot). После входа в территориальные воды судно должно направляться в порт входа, где обязано выполнить все таможенные формальности и получить разрешение на вход и плавание в территориальных водах.

Портом входа называется ближайший из списка, опубликованного правительством страны посещения, где возможно выполнить необходимые формальности. При пересечении границы обычно требуются прохождение проверки и разрешение от следующих служб: портполиция проверяет законность нахождения данного экипажа на судне, таможня – наличие контрабанды и уплаты налогов, иммиграционные службы осуществляют пограничный контроль (проверяют право въезда и т.п.). В регионах, дружелюбно настроенных к яхтингу, все эти службы могут быть объединены в одном лице – капитане порта (Harbourmaster). Если правила требуют наличия визы, нужно позаботиться об этом заранее. В некоторых странах возможно получение визы на месте. При благополучном решении вопроса с формальностями яхта получает разрешение на вход (Transit Log), а экипаж – в паспорта штампы о въезде в страну.

Если вы все делаете по правилам, максимальной проблемой может быть только отказ в посещении страны.

Помимо входа в территориальные воды с целью пребывания в стране, право мирного прохода предусматривает возможность аварийного захода в таких случаях, как технические проблемы, болезнь членов экипажа, погодные условия, экстренное пополнение запасов и т.п.

Вход яхты в территориальные воды не рассматривается как въезд экипажа в страну, а фиксируется с момента окончания пограничных формальностей.

Выход на берег экипажа до получения штампов в паспорта может быть квалифицирован как незаконное пересечение границы.

Смена экипажа в иностранном порту

Можно сказать, что смена экипажа в иностранном порту является возможной, но хлопотной. Сохраняется принцип «кто пришел на яхте – уходит на яхте, кто прилетел самолетом – улетает самолетом». Замена экипажа требует замены судовой роли. Для этого требуется не только время и деньги, но иногда и участие владельца яхты или доверенность от него. Если член команды самостоятельно покинет судно, останется в стране или улетит самолетом, то капитан может быть обвинен в возе незаконных иммигрантов. Соберите паспорта членов команды, когда зайдете в порт и не выдавайте их, пока не покинете территориальных вод.

Бербоут - чартер яхты

Любительский сертификат позволяет брать в бербоут яхту до 20 метров. Однако из практики чартерных компаний следует, что он ограничивается размером в 50-54 фута. Документы, которые потребуются для взятия яхты в аренду: Certificate of Competence, VHF Operator License.

Иногда чартерные компании требуют наличия в команде одного квалифицированного яхтсмана с квалификацией Competent Crew.

Чартерная яхта должна быть застрахована. При приеме яхты вносится страховой депозит в размере от 1000 до 5000 евро на случай незначительных поломок, крупные же неприятности покрывает страховка. Но страховая компания может отказаться от своих обязательств в случае грубой неосторожности, управлении в нетрезвом виде, неквалифицированными действиями экипажа, нарушения условий плавания согласно чартерному контракту и т.п.