

характеризується необережною формою вини. Сама дія чи бездіяльність може вчинюватись як *необережно*, так і *умисно*. Але визначення наявності вини державного морського лоцмана є **дуже складним**.

Як показує практика взаємовідношень лоцмана і капітана, капітан судна після прибуття лоцмана на борт судна фактично передає йому функції управління судном і досвідчений *капітан* ніколи не буде ризикувати та завжди визнає пріоритет лоцмана, як спеціаліста плавання у незнайомих капітану водах [9, 24]. При цьому капітан дещо відсторонений від управління судном. Але формально, згідно з нормативно-правовими актами та міжнародними нормами, існує положення, що “присутність на судні державного морського лоцмана *не звільняє* капітана від відповідальності за управління судном” (ст. 97 КТМ України, п. 5. 5. Положення про державну морську лоцманську службу). Така норма однаково розповсюджується як при *необов’язковому* так і *обов’язковому* лоцманському проведенню.

Саме це є особливістю правового статусу державного морського лоцмана на судні. *Слід розрізняти обов’язки капітана судна і лоцмана*. Так, управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття 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, є *обов’язком капітана* судна (ст. 58 КТМ України). Такого зобов’язання капітан судна ніколи не позбавляється, навіть при наявності на борту судна лоцмана (за винятком випадків примусового проведення суден). Навіть у випадках залишення капітаном судна командного містка він зобов’язаний вказати державному морському лоцману особу, відповідальну за управління судном у його відсутність (ст. 97 КТМ України).

Лоцман же є тільки радником для капітана. Так, капітан використовує практичні знання лоцмана і його досвід плавання в даному районі. Усі накази кермовому і в машинне відділення капітан віддає *особисто*. Якщо для прискорення маневру капітан дозволяє лоцману віддавати накази безпосередньо кермовому, то і в цьому разі вони вважаються виконаними за наказом капітана (п. 5. 5. Положення про державну морську лоцманську службу).

Проаналізувавши правовий статус капітана судна і лоцмана, можна зробити висновок, що такі стосунки діють за схемою “начальник — радник”, коли “начальник” вислуховує поради, але останнє рішення все ж таки залишається за ним. Такі взаємовідношення можна прослідкувати за таблицею, що надається нижче.

Таблиця 1

№	Капітан судна	Державний морський лоцман
1	Здійснює управління судном та несе відповідальність за таке управління (ст.97 КТМ України, п.5.5. Положення про державну морську лоцманську службу)	Здійснює лоцманське проведення. Присутність лоцмана на судні й виконання ним своїх обов’язків не знімає з капітана відповідальності за управління судном (ст. 97 КТМ України, п. 5.5. Положення про державну морську лоцманську службу)
2	Капітан судна має право відмовитись від послуг лоцмана при наявності достатніх підстав для сумнівів щодо правильності рекомендацій лоцмана (п.5.9 Положення про державну морську лоцманську службу)	І після відмови капітана судна від проведення лоцман зобов’язаний залишатися на містку і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман зобов’язаний повідомляти їх. Якщо ж капітан зажадає, щоб лоцман відновив проведення, то останній не має права відмовитися і зобов’язаний продовжити лоцманське проведення (ст.5.10 Положення про державну морську лоцманську службу)

У результаті, оскільки присутність на судні лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном, капітана судна було притягнуто до кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, а лоцман був звільнений з займаної посади.

Випадок 2.

30 січня 2000 року в порту Мапуту (Мозамбик) сталася аварія з т/х “В. Курнатовский” (прапор — Україна), який навалився на вуглеперевантажувальний комплекс, заподіяв йому значні пошкодження. На борт т/х “В. Курнатовский” прибув лоцман для швартування судна. Лоцман повідомив, що на місці швартування біля причалу стоїть вуглеперевантажувач та біля причалу діє відбійна течія. При цьому був сильний притискний вітер. Судно почало рух до причалу, та виявилось, що вуглеперевантажувач не був пересунутий з місця швартовки. Лоцман наполягав, щоб з підходом судна вуглеперевантажувач був пересунутий. Коли до причалу залишилось 30 м, а вуглеперевантажувача не було пересунуто, капітан запропонував віддати правий якір. Але лоцман порадив не робити цього, зважаючи на відбійну течію біля причалу. Через декілька хвилин капітан все ж таки наказав віддати якір, але цього було вже замало. І т/х “В. Курнатовський” навалився на вуглеперевантажувальний комплекс, заподіяв йому значні збитки. За результатами розслідування встановлено, що причиною аварії стало:

1. Неграмотні дії лоцмана, надання ним неправдивої інформації капітану судна, помилковий спосіб швартування.

2. Припущення капітаном т/х “В. Курнатовский” помилок в управлінні судном через неналежне виконання своїх зобов’язань по управлінню судном та надмірну довіру лоцману. Своєчасно не віддано правий якір. Не скористався капітан своїм правом, згідно з ст. 105 КТМ України, відмовитись від послуг лоцмана. Капітан не відмовився від проведення швартовних операцій при наявності обґрунтованих причин, порушив статті 58, 97 КТМ України [9, 33].

Оскільки присутність на судні лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном, лоцман був звільнений з займаної посади, але до відповідальності не притягнутий.

Підсумуємо.

1. Як бачимо, аналіз обставин аварійних випадків показує, що при нормальній навігаційній обстановці та нескладній, відпрацьованій процедурі швартування суден відсутність узгоджених дій між капітаном, лоцманом та іншими стають перш за все причиною серйозного аварійного випадку, що говорить про *вплив людського фактору на безпеку мореплавства*. Зокрема, це стосується взаємостосунків капітана і лоцмана, які регламентуються положеннями міжнародних конвенцій і КТМ України (ст. 97).

2. Але таке співвідношення норм національного та міжнародного права не завжди одразу свідчить, що при аварійній морській події, винен тільки капітан судна. Так, наприклад, *лоцман може бути визнаний винним* у випадку, коли причиною аварії є невірні відомості про особливості району проведення, які капітан судна не повинен був та не міг знати [3, 648].

Крім цього, у випадку непогоди проведення суден може бути здійснено способом лідування до місця, де можна буде безпечно прийняти лоцмана на борт судна (п. 4. 5. Положення про державну морську лоцманську службу). Суть такого способу в тому, що лоцман, який знаходиться на борту свого лоцманського катера, вказує судну, яке проводиться, шлях до того місця, де можливо прийняття його на борт. При цьому і лоцман, і капітан судна управляють своїми суднами самостійно. Тому при порушенні правил безпеки мореплавства кожен з них буде відповідати згідно з статтею 276 КК України.

Притягнення до кримінальної відповідальності лоцмана може бути також

застосоване при примусовому проведенні суден. У цьому випадку правовий статус лоцмана змінюється: він є не тільки радником капітана судна, але особою, якій на рівних правах з капітаном надано право управління рухом судна. Але слід одразу зазначити, що примусового проведення суден сьогодні в Україні не встановлено. Такий різновид лоцманського проведення зустрічається досить рідко, наприклад, у Панамському каналі та на Філіппінах.

3. Крім державної морської лоцманської служби існує *служба регулювання руху суден* (далі СРПС), що є невід'ємною частиною забезпечення безпеки судноплавства. Такі СРПС створюються у районах інтенсивного судноплавства і здійснюють радіолокаційне обслуговування суден, а саме: контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання. Такі функції виконують лоцмани-оператори СРПС. Радіолокаційне проведення здійснюється “дистанційним” способом. Лоцман-оператор СРПС виявляє судно на підходах до зони дії СРПС, встановлює зв'язок з судном, його ідентифікацію та отримує необхідні дані про судно, передає навігаційні попередження та виконує інші дії, закріплені у Положенні про лоцмана-оператора СРПС та посадовими інструкціями. Так, недбале виконання посадових обов'язків лоцмана-оператора можна знайти у Випадку № 1 (вказаного вище з т/х “Pretty Ruby”), коли лоцмани-оператори не забезпечили належний контроль за рухом судна у зоні відповідальності посту регулювання руху суден, а також не попередили капітана судна про те, що судно слідує до небезпеки. Але, суб'єктами злочину, передбаченого статтею 276 КК України лоцмани-оператори не можуть бути, оскільки вони не беруть безпосередню участь у проведенні судна, а тому не можуть порушити правила безпеки руху на транспорті.

Висновки.

1. *Державні морські лоцмани мають спеціальний статус* на морському транспорті. Питання кримінальної відповідальності державного морського лоцмана та її розмежування з кримінальною відповідальністю капітана судна — досить суперечливі, що пов'язано із різними статусами зазначених суб'єктів при дійсному (фактичному) стані справ при лоцманському проведенні та при законному (формальному).

2. Характер взаємовідношень лоцмана з капітаном судна залежить від виду, способу проведення судна, а також від впливу людського фактору на безпеку мореплавства, яке досить повно представлене у Резолюції ІМО А. 884 (21), що тягне за собою розподіл відповідальності за порушення правил безпеки судноплавства.

Література

1. *Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України*. — 2-ге вид., переробл. та доповн. / відп. ред. С. С. Яценко. — К.: Вид. А. С. К., 2002. — 968 с.
2. *Кодекс торговельного мореплавства України*. Офіц. видання. — К.: Видавничий Дім “Ін Юре”, 2000. — 200 с.
3. *Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР*, М.: 1973. — 648 с.
4. *Положення про державну морську лоцманську службу*. — Наказ Міністерства транспорту України від 11 вересня 2000 р. № 498. // Офіційний вісник України. — № 42. — Ст. 1809.
5. *Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден*. — Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. — N 341 // Офіційний вісник України. — № 26. — Ст. 1196.
6. *Водоп'янов Б. П. Морская лоцманская служба*. — М.: Транспорт. — 1978. —

126 с.; Багрий-Шахматов Л. В., Дришлюк И. А. Некоторые вопросы уголовной ответственности лоцманов за нарушения правил безопасности мореплавания, допущенные при проводке судов. — Томск: Университет. — 1988. — 196.

7. Мишальченко Б. В. Международно-правовые аспекты лоцманской деятельности. 2-е изд. Доп. СПб: СПбУЭиФ. — 1996. — 238 с.

8. Багрий-Шахматов Л. В., Дришлюк И. А. Некоторые вопросы уголовной ответственности лоцманов за нарушения правил безопасности мореплавания, допущенные при проводке судов. — Томск: Университет. — 1988. — 196.

9. Соснов Э. Попов Ю. Авария в порту Мануту. / /Судоходство. 2002. — №1. — С. 33-34.

10. Інформація Держфлотінспекції України про стан аварійності на морі.

11. Архів Державної морської інспекції з безпеки судноплавства Держфлотінспекції України. Справа аварійного випадку з т/х "Pretty Ruby" 6. 10. 2000 р.

А. А. Куприй

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра уголовного права, уголовного процесса и криминалистики,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ МОРСКИХ ЛОЦМАНОВ ПРИ НАРУШЕНИИ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА

РЕЗЮМЕ

Деятельность государственных морских лоцманов характеризуется особой сложностью и спецификой, что отражается на состоянии аварийности в морских судоходных компаниях. При возникновении аварийного события, которое влечет уголовную ответственность согласно ст. 276 УК Украины, возникает спорная ситуация при установлении вины в связи с разграничением фактического и формального статуса морского лоцмана, с одной стороны, и в связи с разграничением правового статуса капитана судна и лоцмана, с другой. Опыт приведенных исследований аварийных событий с судами позволит правильно ориентироваться в разрешении непростых ситуаций, в которых могут оказаться капитаны судов, судовладельцы и лоцманы.

Ключевые слова: лоцманская служба, государственный лоцман, лоцман-оператор, капитан судна, лоцманская проводка, безопасность судоходства.