

# МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.1

DOI <https://doi.org/10.32838/2707-0581/2019.5/39>**Єфіменко Ю.О.**

Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого

## ШЛЯХИ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО СУДНА В НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

*Стаття присвячена оцінці стану та дослідженню шляхів імплементації міжнародно-правового статусу капітана морського торговельного судна у національне законодавство України. Розглядаються питання процесуального забезпечення імплементації норм міжнародного законодавства стосовно статусу капітана морського флоту. Наводяться приклади міжнародного нормативного забезпечення та подальшої імплементації необхідних прав та свобод капітана. Адже Україна, як суб'єкт міжнародного права, беручи до уваги нормативні положення міжнародних конвенцій, світовий досвід розвинутих країн, з самого початку суверенного розвитку і побудови державності приділяє належну увагу питанням імплементації норм міжнародного права у сфері використання ресурсів Світового океану, забезпечення безпеки мореплавства та вантажоперевезень, охорони морського середовища, визначення правового статусу моряків.*

*Досліджені та проаналізовані основні міжнародно-правові угоди, які стосуються регламентації прав та свобод капітана морського торговельного судна, наведені конкретні приклади цих норм. Акцентовано увагу на необхідності належної уніфікації впроваджених міжнародним морським правом норм стосовно капітана морського торговельного судна, адже проблема конкретизації та деталізації цих норм вельми актуальна в українському законодавстві. Проблема відсутності конкретизації міжнародних приписів ставить українське морське законодавство у статус «правового мінімуму» та заважає належній реалізації міжнародних багатосторонніх угод в області морського права, учасником яких є Україна. Встановлено недосконалість Кодексу торговельного мореплавства України в питанні визначення статусу капітана морського торговельного судна та його застарілість, як наслідок – прогалини в питаннях імплементації та їх невизначеність ставлять під загрозу успішне працевлаштування українських моряків за кордоном.*

**Ключові слова:** капітан, морське торговельне судно, міжнародне право, правовий статус, імплементація.

**Постановка проблеми.** Інтеграція України як морської держави до світових та європейських структур неможлива без забезпечення ефективного процесу імплементації норм міжнародного права в національному законодавстві, виконання державою міжнародно-правових зобов'язань у сфері безпеки мореплавства, охорони морського середовища, визначення правового статусу моряків, в тому числі капітанів морських торговельних суден. Актуальність цієї проблематики знаходить своє підтвердження в резолюціях ООН щодо Світового океану й морського права, де Генеральна Асамблея наполегливо закликає держави прапора, що не мають чинної морської адміністрації й належної правової бази, створити або зміцнити

необхідні інфраструктурні, законодавчі й правозастосовні можливості, домагаючись ефективного дотримання своїх міжнародно-правових зобов'язань [1, с. 25].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблеми міжнародного морського права, безпеки мореплавства та імплементації відповідних норм міжнародного права до національної правової системи досліджувалися у наукових працях Г. Анцелевича, О. Балобанова, К. Бекаша, М. Блажилевської, В. Гуцуляка, В. Демиденка, А. Кіптя, А. Колодкіна, О. Щипцова тощо.

**Постановка завдання.** Метою статті є оцінка стану та дослідження шляхів імплементації міжнародно-правового статусу капітана морського

торговельного судна у національне законодавство України.

**Виклад основного матеріалу.** Зміцнення позицій України як морської держави вимагає дотримання глобальних тенденцій світової морської торгівлі з урахуванням тенденцій розвитку Чорноморського та Азовського регіонів. Потреба у розвитку внутрішнього морського господарського комплексу зумовлена високою прибутковістю ринку транспортних послуг завдяки загальновизнаним конкурентоспроможним перевагам водного перевезення (екологічна сумісність, низькі ціни, інвестиційна привабливість тощо). Однак законодавча база, яка регулює морську галузь, досі залишається недосконалою, хоча українське правове суспільство об'єднує свої зусилля, спрямовані на поліпшення законодавчої бази з основних питань морського права, що зумовлює внесення необхідних змін до національного законодавства внаслідок імплементації норм міжнародного права.

Імплементація в буквальному сенсі становить фактичне здійснення міжнародних зобов'язань на внутрішньодержавному рівні шляхом трансформації міжнародно-правових норм у національні закони й підзаконні акти [2, с. 381]. Цей термін одержав закріплення в численних резолюціях Генеральної Асамблеї ООН, міжнародних конвенціях, а також в інших нормативно-правових актах. Імплементація норм міжнародного права в національне законодавство розуміється як процес, що складається із сукупності процедур і засобів, що сприяють підвищенню ефективності реалізації цих норм. У результаті імплементації відбувається, з одного боку, запозичення положень міжнародного права (процедури, інститути, фрагменти мови, нормативні правові акти, принципи, цінності, правові ідеї тощо), а з іншого боку, відбувається трансформація національного законодавства з метою відновлення й удосконалювання норм національної правової системи. Головна мета імплементації норм міжнародного права в національне законодавство полягає не в масштабних змінах принципів і цінностей, на яких базується національна правова система, а в поступовій її трансформації з метою зближення правових систем. Питання про співвідношення міжнародного й національного права є одним з найскладніших, адже зачіпає державний суверенітет, втім сьогодні примат міжнародного права над національним законодавством визнається практично всіма державами. Зокрема, примат міжнародного права над внутрішньодержавним законодавством України був проголошений ще в Декларації про

державний суверенітет України, прийнятій Верховною Радою України 16 липня 1990 року, в якій встановлено, що Україна «виступає рівноправним учасником міжнародного спілкування, активно сприяє зміцненню загального миру і міжнародної безпеки, безпосередньо бере участь у загальноєвропейському процесі та європейських структурах. Україна визнає перевагу загальнолюдських цінностей над класовими, пріоритет загальновизнаних норм міжнародного права перед нормами внутрішньодержавного права» [3].

Метою імплементації норм міжнародного права у внутрішньодержавне право є створення умов для забезпечення відповідності норм національного права загальновизнаним принципам і нормам міжнародного права, а також нормам міжнародних договорів, прийнятих на себе тією або іншою державою.

Отже, приведення в дію норм міжнародного права на території держави вирішується кожною країною самостійно, оскільки форми та методи забезпечення виконання прийнятих державою міжнародних зобов'язань (норм) належать до виняткового суверенного права кожної держави [5, с. 117–119]. На думку В. Денисова, взаємодія міжнародного і внутрішнього права з практичної точки зору вимагає засвоєння норм міжнародного права таким чином, щоб вони могли практично застосовуватися у правовій системі і насамперед, у необхідних випадках, національними судами, і що сама ідеологія міжнародного права не пов'язує пріоритет міжнародного права з його безпосередньою дією, вважаючи такий підхід ірраціональним [6, с. 34].

Слід зауважити, що імплементація норм міжнародного права не зводиться до правотворчої діяльності держави в особі її органів щодо прийняття норм міжнародного права внутрішнім законодавством, але припускає проведення комплексу заходів правозастосовного характеру, що забезпечують фактичну реалізацію приписань міжнародно-правових норм. Крім того, імплементація норм міжнародного права не обмежується лише внутрішньодержавною правотворчою або правозастосовною діяльністю. Зокрема, з підвищенням ролі й значущості міжнародних міждержавних організацій держави-члени все частіше вдаються до використання їх як органів імплементації багатосторонніх міжнародних договорів [7].

Під механізмом імплементації норм міжнародного права розуміють певну сукупність нормативних і інституційних (організаційно-правових) засобів, що використовуються суб'єктами між-

народного права на міжнародному та національному рівнях з метою реалізації міжнародно-правових норм. На практиці взаємозв'язок правового й організаційного проявляється в тому, що заходи правового характеру, що вживаються із метою імплементації міжнародно-правових норм на міжнародному або національному рівні, завжди супроводжуються проведенням комплексу заходів організаційно-виконавчого характеру, здійснюваних міжнародними або національними органами відповідно до правових приписів.

То ж всі засоби реалізації міжнародно-правових норм слід розглядати як систему імплементації норм міжнародного права, яка складається з двох підсистем імплементації, кожна з яких складається зі специфічного набору організаційно-правових засобів імплементації. Так, міжнародна підсистема складається із сукупності міжнародно-правових засобів (міжнародний правовий механізм) і міждержавних органів (міжнародний інституційний механізм), які у цілому утворюють міжнародний організаційно-правовий механізм імплементації. Національна (внутрішньодержавна) підсистема імплементації містить у собі відповідні органи державної влади й управління, уповноважені на реалізацію зобов'язань, що випливають із норм міжнародного права (внутрішньодержавний інституційний механізм), а також комплекс національних правових засобів, що забезпечують імплементацію норм міжнародного права (внутрішньодержавний правовий механізм), які утворюють внутрішньодержавний організаційно-правовий механізм імплементації. При цьому система імплементації міжнародного права становить єдність відповідних структурних елементів, адже обидва механізми імплементації (міжнародний і внутрішньодержавний) слугують реалізації норм міжнародного права [7].

Внутрішньодержавний механізм імплементації норм міжнародного права становить сукупність правових засобів і заходів, застосовуваних державою, а також діяльність національних органів влади з виконання міжнародних договорів. Внутрішньодержавна імплементаційна діяльність держави здійснюється в наступних напрямках: видання нормативно-правових актів, що регулюють порядок вступу міжнародних договорів у силу, їх ратифікацію й затвердження; узгодження норм міжнародних договорів з нормами національного законодавства і визначення заходів і засобів забезпечення договірних зобов'язань, в тому числі шляхом видання нормативно-правових актів; внесення змін до чинного законодавства з метою

виконання міжнародного договору; видання адміністративних актів про вжиття необхідних заходів з виконання міжнародного договору.

Правове становище капітана морського торговельного судна у національному законодавстві широко регламентується міжнародними договорами та іншими міжнародно-правовими актами. Так, із 800 резолюцій Асамблеї Міжнародної морської організації, прийнятих за останні 40 років, близько 85 відсотків покладають на капітанів додаткові права та обов'язки. До цих міжнародно-правових актів слід додати численні обов'язкові до виконання постанови, інструкції та правила, які приймаються державами, під прапором яких плаває судно [8, с. 376]. Значною мірою ці положення відтворені у нормах Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) України.

Так, відповідно до ст. 58 КТМ України, капітан судна – це особа, на яку покладається управління судном, у тому числі судоводіння, а також 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. Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судовласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судовласника або вантажовласника [9].

Положення, що визначають міжнародно-правовий статус капітана судна, містяться, зокрема, в таких міжнародних джерелах, як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС 74) [10], Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню моря з суден (МАРПОЛ 73/78) [11], Міжнародна конвенція з підготовки та дипломування моряків і несення вахти (ПДНВ 1978/95 або ж STCW 78/95) [12]. Багато міжнародних конвенцій містять обов'язки і права капітана відносно рятування. Так, згідно з Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (ст. 98) [13] та СОЛАС 74 [10] капітани морських суден зобов'язані, не піддаючи серйозній небезпеці судно, екіпаж або пасажирів: надавати допомогу будь-якій виявленій в море особі, якій загрожує загибель; надавати з усією можливою швидкістю допомогу особам, що потерпають, якщо капітанові повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати; після

зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу і його пасажирам і, коли це можливо, повідомити це іншому судну, а також повідомити найменування свого судна, порт його реєстрації й найближчий порт, у який воно зайде. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року (ч. 2 ст. 6) [14] передбачає, що капітан судна має право укладати договори про здійснення рятувальних операцій від імені власника судна. Капітан або власник судна мають право укладати такі договори від імені власника майна, що перебуває на борту судна. П. 17 Ллойдовської стандартної форми угоди про рятування (LOF 1990) і стандартна форма договору про здійснення рятувальних операцій Морської арбітражної комісії Китайської ради зі сприяння міжнародній торгівлі (ст. 9) містять аналогічні положення [15].

У сфері морського страхування діє принцип «граничної сумлінності», відповідно до якого капітан зобов'язаний від імені застрахованої особи вчасно повідомити страховика про настання страхового випадку або можливості його настання, почати подальші необхідні дії. Капітан морського судна, як представник судно- і вантажовласників, може бути залучений у процес врегулювання морських вимог і позовів. Так, у п. 8 ст. 9 Частини V - «Вимоги й позови» Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) [16] зазначається, що повідомлення про втрату, пошкодження або затримку вантажу, яке зроблено особі, що діє від імені перевізника, включаючи капітана, або особі, що діє від імені відправника вантажу, вважається зробленим відповідно до перевізника, фактичного перевізника або відправника вантажу. Крім того, капітан судна наділений певними правами й обов'язками щодо збирання й зберігання доказів у випадку виникнення ситуацій, які можуть спричинити надалі пред'явлення претензій і судові розгляди. Капітан судна, як член екіпажу, може брати участь у правовідносинах, пов'язаних з морською заставою. Так, згідно з п. а, ч. 1, ст. 4 Міжнародної Конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року [17] вимоги відносно заробітної плати й інших сум, що належать капітанові, командному складу й іншим членам екіпажу судна у зв'язку з їх роботою на судні, включаючи витрати з репатріації й внески до фонду соціального страхування, які були виплачені від їх імені власнику, фрахтувальнику з димайз-чартеру, керуючому або операторові судна, забезпечується морською заставою судна. Уніфіковані правила й звичаї для документарних акредитивів, розро-

блені й опубліковані Міжнародною торговельною палатою (ст.23 «Морський/океанський коносамент», ст.24 «Безумовний морський транспортний документ», ст.25 «Коносамент чартер-партії» і т.д.), встановлюють права капітанів суден щодо підписання коносаментів. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (Гаазькі правила) [18], що встановлюють права й обов'язки капітана як представника вантажоперевізника в цих правовідносинах, і Гамбурзькі правила 1978 року містять аналогічні норми [15].

Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ), який був прийнятий Резолюцією А.741 (18) Міжнародної морської організації у листопаді 1993 року [19], і який є обов'язковим конвенційним документом, покладає на капітана морського торговельного судна низку обов'язків щодо оцінювання ризиків безпечного судноплавства та перевезення вантажів. Для того щоб одержати достовірну й своєчасну інформацію про пріоритети безпеки, ефективність роботи системи управління ризиками й про потенційні небезпеки, оцінка ризиків проводиться капітанами судів суб'єктивно на підставі свого досвіду, кваліфікації й знань на основі методу формалізованої оцінки ризиків (Formal Risk Assessment). Наразі істотною проблемою є те, що незважаючи на введення МКУБ у дію, на капітанів морських торговельних суден нерідко справляється сильний тиск, змушуючи порушувати принципи безпеки на догоду комерційним інтересам компаній, хоча в правилі V/34-1 Конвенції СОЛАС – 74 безпосередньо зазначається: «Власник, фрахтувальник або компанія, що експлуатує судно, зазначена в правилі IX/1, або будь-яка інша особа не повинні тиснути на капітана або обмежувати його під час прийняття рішень або під час виконання будь-якого рішення, яке за професійною оцінкою капітана необхідно для охорони людського життя на морі й захисту морського навколишнього середовища». Отже, аби забезпечити реалізацію зазначеної норми, на рівні національного законодавства має бути регламентоване впровадження незалежної системи оцінки можливих ризиків, яка б гарантувала врахування інтересів капітана [20].

Згідно з вимогами МКУБ судновласницька компанія повинна чітко визначити й оформити у вигляді документів відповідальність капітана щодо: реалізації політики компанії в області безпеки й захисту навколишнього середовища; спо-



нукання екіпажа до дотримання цієї політики; видання відповідних наказів і інструкцій у ясній і простій формі; перевірки виконання пропонованих вимог; перегляд системи управління безпекою і передачі повідомлень про недоліки системи управління безпекою береговим службам управління. Крім того, згідно з МКУБ компанія повинна наділити капітана судна відповідними повноваженнями, що дозволяють йому в певних випадках ухвалювати необхідні рішення, що стосуються в тому числі захисту навколишнього середовища, надати йому так звану «верховну владу». Необхідно зауважити, що в окремих національних законодавствах, наприклад, у законодавстві Великобританії, капітан вважається роботодавцем інших членів екіпажа. Згідно з даною схемою рівень надаваних повноважень капітанові з управління судном до деякої міри може бути значно вищим, ніж мінімально необхідний за положеннями МКУБ [13]. У той же час Преамбула МКУБ містить посилання на Резолюцію А.443(XI), прийняту Асамблеєю Міжнародної морської організації (далі – ММО), якою вона запропонувала всім урядам вжити необхідних заходів для захисту капітана судна, який належним чином виконує свої обов'язки [21].

Важливий аспект міжнародно-правового статусу капітана морського торговельного судна зумовлений наділенням його правами та обов'язками щодо охорони судна та вантажу у випадках піратських нападів. У 2004 році ММО був прийнятий акт, який регулює окремі питання попередження актів піратства – Міжнародний кодекс з охорони суден та портових споруд. ММО також неодноразово приймала циркуляри для держав-членів цієї організації з питань піратства, а також розробляла рекомендації з метою боротьби з піратством та пограбуванням суден. Водночас складність і специфіка боротьби з піратством зумовлені різним міжнародно-правовим статусом і правовим режимом морських просторів, особливостями географічних умов регіонів, де скоюють злочини пірати, а також різним рівнем сил, засобів і способів здійснення піратської діяльності. Тому поряд з важливістю розвитку національного законодавства держав та міжнародного морського та міжнародного кримінального права вбачається необхідним повніше використання потенційних можливостей, закладених у нормах міжнародного права, в інтересах підтримки правопорядку на морі [22–23].

Права й обов'язки капітана можуть визначатися також у положеннях трудового договору,

укладеного з відповідним судновласником або фрахтувальником судна. При цьому різноманітність умов трудових договорів, що укладаються з капітанами в різних країнах, породжує ситуацію, у якій в абсолютно ідентичних за своєю правовою природою правовідносинах у капітанів морських суден можуть виникати різні права й обов'язки. Вирішенню цієї проблеми могло б сприяти застосування роботодавцями уніфікованої форми трудового договору капітана, який буде регламентувати права й обов'язки капітана з урахуванням вимог міжнародного законодавства. Своєю чергою це акцентує увагу на імplementації до національного законодавства України міжнародних норм щодо впорядкування трудових відносин моряків, в тому числі капітанів морських торговельних суден [15].

Розглядаючи проблеми імplementації норм міжнародного права у національне право України щодо регулювання праці моряків, слід відмітити, що норми міжнародних договорів про працю безпосередньо не регулюють трудові відносини, а лише встановлюють певні стандарти у галузі праці, які через їх імplementацію у національне право кожної держави, що бере в них участь, конкретизуються й наділяються певним правовим механізмом реалізації [24, с. 72–75].

Від належної імplementації норм міжнародного трудового права у національне законодавство держав, важливе місце серед яких займають конвенції Міжнародної організації праці, залежить можливість моряків отримати роботу на судах іноземних судновласників. Міжнародні стандарти у галузі праці моряків повинні знайти своє віддзеркалення у внутрішньодержавних стандартах у галузі праці й соціальній сфері моряків, на базі яких визначається б рівень основних державних гарантій у цій галузі.

**Висновки.** Належне закріплення на нормативному рівні прав і обов'язків капітана морського торговельного судна відіграє важливу роль у забезпеченні стабільності й безпеки морського судноплавства, адже регламентує дії капітана під час звичайної діяльності судна та у надзвичайних ситуаціях забезпечує їх відповідність вимогам щодо безпеки судноплавства й охорони навколишнього середовища, підвищення рівня освіти й підготовки капітанів, їх здатність швидко реагувати на ситуацію й ухвалювати правомірні рішення.

Важливим у досягненні єдиного підходу до правового статусу капітана морського торговельного судна є уніфікація основних прав і обов'язків капітана, їх подальшого нормативного закріплення

на державному й корпоративному рівнях, а також необхідним є приведення документів капітанів (та моряків в цілому) до єдиних форми, структури, складу, спрямоване на усунення різноманітності їхніх типів та форм, що притаманні різним національним системам. Саме такій меті слугує імплементація міжнародно-правового статусу капітана морського торговельного судна, адже міжнародно-правові акти містять єдині стандарти з цього приводу.

Імплементація норм міжнародного морського (особливо публічного) права в законодавстві України здійснюється на досить високому рівні. При цьому КТМ України встановлює лише загальні положення, які конкретизуються й знаходять своє логічне продовження у відповідних нормативних актах, що видаються органами державного управління. Водночас кількість цих актів не

завжди свідчить про їх належну якість та про підвищення рівня та ефективності правового регулювання суспільних відносин, зміцнення законності й виконання вимог норм міжнародних договорів, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

Отже, наразі національне морське право становить «правовий мінімум» для здійснення морської діяльності. Відтак існує об'єктивна необхідність подальшої деталізації й комплексного моніторингу реалізації міжнародних багатосторонніх угод в області морського права, учасником яких є Україна. Представляється, що такого роду заходи необхідно проводити за безпосередньої взаємодії з компетентними міжнародними організаціями, паралельно вивчаючи доцільність ратифікації інших багатосторонніх угод в області міжнародного морського права.

#### Список літератури:

1. Мировой океан и морское право: доклад Генерального секретаря ООН: док. ООН А/61/63. Нью-Йорк, 2006. 106 с.
2. Юридическая энциклопедия / под ред. М.Ю. Тихомирова. Москва, 2008. 972 с.
3. Про державний суверенітет України: Декларація від 16 липня 1990 р. № 55-ХІІ: / *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/55-12> (дата звернення 18.09.2019).
4. Тиунов О.И. Международное гуманитарное право. Москва, 2000. 315 с.
5. Анисимов Л.Н. Имплементация норм международного права в национальное законодательство. *Международное право в современном мире*. 1991. С. 117–119.
6. Денисов В.Н. Статус міжнародних договорів в Конституції України. *Вісник Академії правових наук України*. 1997. № 1(8). С. 29–36.
7. Лучинин Алексей Леонидович. Особенности механизма имплементации европейского права : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 Казань, 2006. 177 с. URL: <http://www.dslib.net/pravo-evropy/osobennosti-mehanizma-implementacii-evropejskogo-prava.html> (дата звернення 20.09.2019).
8. Попов А.В. Особенности правового статуса моряков. *Актуальные проблемы государства и права*. Киев. 2002. № 18. С. 374–377.
9. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 року. №176/95-ВР / *Верховна Рада України*. URL: [www.zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр](http://www.zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр). (дата звернення 15.09.2019).
10. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS). *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_251) (дата звернення 22.09.2019).
11. Міжнародна конвенція із запобігання забруднення з суден (МАРПОЛ 73/78). *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_009) (дата звернення 22.09.2019).
12. Міжнародна конвенція з підготовки й дипломування моряків і несенню вахти 1978 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_053) (дата звернення 22.09.2019).
13. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_057) (дата звернення 22.09.2019).
14. Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896\\_045](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_045) (дата звернення 24.09.2019).
15. Руан Вэй. Обеспечение безопасности на море путем нормативного урегулирования прав и обязанностей капитана судна. Шанхай, 2012. URL: [http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc\\_Gum/Ms/2012\\_5/107.pdf](http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ms/2012_5/107.pdf) (дата звернення 18.09.2019).
16. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила). *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_391) (дата звернення 23.09.2019).
17. Міжнародної Конвенції про морські застави й іпотеки 1993 року. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_471](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_471) (дата звернення 23.09.2019).
18. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (Гаазькі правила).

База даних «Законодавство України». URL: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221) (дата звернення 23.09.2019).

19. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения. База даних «Законодавство України». URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_304](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_304) (дата звернення 17.09.2019).

20. Клюев В.В., Кондратьев С.И., Тульчинский В.И. Оценка рисков и управление рисками в практике судовождения. *Эксплуатация морского транспорта*. 2016. Вып. №3(80). С. 18–25. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=27349193> (дата звернення 18.09.2019).

21. Резолюція А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» (Міжнародний кодекс з управління безпекою від 04 листопада 1993 р.). База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_304](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304) (дата звернення 25.09.2019).

22. Панфілова Ю.М. Міжнародно-правове регулювання у сфері протидії проявам піратства та морського тероризму. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2012. Вып. № 6. С. 146–150.

23. Потапчук Г. Протидія морському піратству як нагальна проблема світового співтовариства. *Вісник Центральної виборчої комісії*. 2008. Вып. № 4 (14). С. 86–88.

24. Лазор Л.І. Теоретичні і практичні проблеми співвідношення трудового законодавства України з міжнародним. *Актуал. пробл. формування правової держави в Україні: До 50-ї річниці Конвенції про захист прав людини та основних свобод*: Тези доп. та наук. повід. всеук. наук. -прак. конф. молодих учених. Харків : Нац. юрид. акад. України, 2000. С. 72–75.

#### **Yefimenko Yu.O. WAYS OF IMPLEMENTATION OF THE INTERNATIONAL LEGAL STATUS OF THE CAPTAIN OF THE MARITIME MERCHANT VESSEL IN THE NATIONAL LEGISLATION OF UKRAINE**

*The article is devoted to the assessment of the state and the study of ways of implementing the international legal status of the captain of a sea merchant vessel in the national legislation of Ukraine. Procedural issues are being considered ensuring the implementation of the rules of international legislation on the status of the captain of the navy. Examples of international normative provision and further implementation of the necessary rights and freedoms of the captain are given. In fact, Ukraine, as a subject of international law, taking into account the normative provisions of international conventions, the world experience of developed countries, from the very beginning of sovereign development and the construction of statehood, pays due attention to the implementation of the norms of international law in the field of the use of the resources of The World ocean, ensuring the safety of navigation, protection of the marine environment, definition of the legal status of seafarers.*

*The main international legal agreements concerning the regulation of the rights and freedoms of the master of the merchant marine vessel have been studied and analyzed, and specific examples of these norms are given. Attention was drawn to the need for proper unification of the norms introduced by the international law of the sea with respect to the captain of the merchant ship, because the problem of concretization and detailing of these norms is very relevant in Ukrainian legislation. The problem of the lack of concretization of international regulations puts Ukrainian maritime legislation in the status of "legal minimum" and prevents the proper implementation of international multilateral agreements in the field of the law of the sea, to which Ukraine is a party. The imperfection of the Code of Commercial Navigation of Ukraine in the issue of determining the status of the captain of a merchant ship and its obsolescence, and as a result, the gaps in the implementation and their uncertainty jeopardize the successful employment of Ukrainian sailors abroad.*

**Key words:** Master, sea merchant vessel, international law, legal status, implementation.