


Министерство образования и науки Российской Федерации  
«Южно-Уральский государственный университет»

Факультет «Юридический»  
Кафедра «Трудового и социального права»

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ  
Зав.кафедрой ТиСП

 к.ю.н., доцент  
Г.Х. Шафикова

19.06 2016 г.

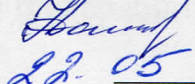
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА НА МОРСКОМ  
ТРАНСПОРТЕ

ЮУрГУ – 030900.62 2016.779-1878-12 Ю-412

Научный руководитель выпускной  
квалификационной работы


к.ю.н. доцент кафедры

 Н.П. Дацко

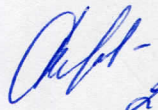
22.05 2016 г.

Автор выпускной  
квалификационной работы  
студент группы № Ю-412,

В.Г. Закиров

 2016 г.

Нормоконтролер  
доцент кафедры

 Э.М. Филиппова

22.05 2016г.

## ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента

Закирова Вадима Галиевича

Группа Ю-412

1 Особенности регулирования труда на морском транспорте

2 Срок сдачи законченной работы 15.02. 2016г.

3 Исходные данные к работе

1. Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999г. N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – N 18. – Ст. 2207.

3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001г. N 24-ФЗ // Российская газета. – 2001. – 13 марта.

4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.

5. Трудовое право: учебник / под ред. С. Ю. Головиной, Ю. А. Кучиной. – М.: Юрайт, 2012. – 379 с.

6. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву./ Е.Н. Номоконова. Авторефер. дис... канд. юрид. наук – Владивосток, 2003. – С. 123.

4. Перечень вопросов, подлежащих разработке

1. Определить правовые особенности статуса работника морского транспорта;

2. Охарактеризовать трудовой договор моряками, его специфику и содержание;

3. Проанализировать способы охраны и защиты прав как на национальном так и на международном уровне;
4. Проанализировать проблемы возникающие: во время заключение трудового договора с моряками, выполнения ими трудовых функций и при расторжении договора;
5. Рассмотреть перспективы дальнейшего развития трудового регулирования на международном и национальном уровне;
5. Иллюстративный материал не предусмотрен
6. Календарный план

Разделы выпускной квалификационной работы	Дата выполнения
Выбор темы	11.11.2015 <i>Hand</i>
Подбор источников	30.11.2015 <i>Hand</i>
Введение	20.12.2015 <i>Hand</i>
Глава 1	04.01.2016 <i>Hand</i>
Глава 2	20.01.2016 <i>Hand</i>
Глава 3	02.02.1016 <i>Hand</i>
Заключение	15.02.2016 <i>Hand</i>

Руководитель работы,  
доцент, к.ю.н.

*Hand*

Н.П. Дацко

(подпись)

01.09

2015 г.

Автор работы, студент  
группы Ю-412  
(номер группы)

*Hand*

В.Г. Закиров

(подпись)

01.09

2015 г.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
Глава 1 Правовые особенности труда моряков .....	6
1.1 Правовой статус субъектов морского транспорта .....	6
1.2 Международное регулирование труда моряков .....	13
Глава 2 Особенности трудового договора с моряками .....	31
2.1 Особенности заключения трудовых договоров с членами экипажа корабля.....	31
2.2 Рабочее время и время отдыха.....	42
2.3. Особенности оплаты труда .....	48
Глава 3 Охрана труда и ответственность за нарушение безопасных условий труда.....	55
3.1 Организационные основы охраны труда членов экипажа корабля .....	55
3.2. Безопасность судоходства и ответственность за нарушение правил охраны труда. ....	63
Заключение .....	79
Библиографический список .....	82

## ВВЕДЕНИЕ

Морское судоходство остается одной из самых безопасных и экологически чистых видов коммерческой перевозки грузов. Тем самым еще с древних времен человечество осуществляла перевозки между континентами по воде, что стало причиной быстрого освоения данного вида деятельности особенно в современном мире. Сегодня экономика и глобализация рынка не сможет существовать без торгового мореплавания, так как практически более половины всех грузовых трансфертов осуществляется через океаны.

По причинам международной природы появления отрасли судоходства, трудовые нормы принимаются различными отделениями Организации Объединенных Наций, а именно Международной организацией труда (далее МОТ) и Международной морской организацией, которые смогли разработать комплексную систему регулирования трудовых отношений. Важное внимание Международная организация труда уделяет работникам на судне, как категории, требующей особой заботы. К настоящему времени МОТ разработан около тридцати конвенций в отношении моряков. Но не смотря на то что, в каждом документе содержатся весьма функциональные и ценные юридические нормы, они часто вызывают трудности по применению ввиду несоответствия друг другу.

Ввиду специфики трудовой деятельности моряков, те договорные отношения, складывающиеся между работодателем и моряком имеют важное значение для доступа к четкой, регулируемой и эффективной системе их трудоустройства. Нужно также учитывать, что морское судно долгое время находится в дали от местонахождения организации и сухопутной инфраструктуры. Помимо этого на корабле работник взаимодействует с опасными механизмами, требующие особого внимания, и со всем совокупным воздействием производственных факторов: смена часовых поясов, вибрация, судовая качка, шум, повышенная психофизическая

нагрузка и высокая ответственность, ко всему прочему на экипаж морских судов налагаются опасности связанные с человеческим фактором и угрозами пиратства. Именно такие условия для работы моряков является основанием для отраслевого разделения правового регулирования их труда. И именно правовая регламентация труда каждого из членов экипажа способствует более безопасному нахождению в море.

Однако регулирование труда также осуществляется на уровне национального законодательства, в том числе и в России. Ежедневная трудовая деятельность моряков связана с определенными рисками, и в силу этого они являются одними из наиболее уязвимых социальных групп, требующих дополнительной поддержки со стороны государства. Для РФ, где общее количество всех моряков довольно велико, главное значение представляет социальное и трудовое регулирование. Оно заключается в трудовом законодательстве и Кодексе торгового мореплавания. Большая часть более конкретных норм закреплена в различных уставах служб на судах, дисциплинарных уставах, отраслевых и генеральных соглашениях, в трудовых и коллективных договорах.

Необходимо учесть, что, являясь весьма требовательной профессией, к моряку предъявляются особые требования в виде специальных навыков и умений, при поступлении на рабочее место. Данные требования должны быть согласованы с международными нормами, внутренним законодательством и непосредственно с трудовым договором. Услуги по найму рабочей силы моряка, заключенные через кьюинговые компании, часто заключаются с иностранными судовладельцами и такое обстоятельство требует точного соблюдения норм и своевременный учет требований международного морского права.

Таким образом, международное трудовое право все больше уделяет внимание социально-трудовым отношениям работников морского транспорта их работодателей, требуя от них полного соблюдения не только в угоду своей безопасности, но и беспрепятственному нахождению в море других лиц.

Целью исследования является определение основ регулирования труда на море, анализ международных и национальных источников в сфере морского труда выявление особенностей заключения трудового договора.

Задачей данной выпускной квалификационной работы является:

- анализ международных норм морского права, а именно раскрытие содержания некоторых наиболее важных актов принятых ООН и их применения в национальном законодательстве России;
- рассмотрение особенностей заключения трудовых договоров, в том числе анализ взаимоотношений субъектов трудового договора и раскрытие содержания специальной правосубъектности;
- определение основных способов охраны и защиты трудовых отношений;

Объектом исследования являются трудовые отношения на морском транспорте.

Предметом исследования являются нормативные правовые акты в области регулирования труда на морском транспорте.

Методологическая основа. При написании выпускной квалификационной работы применялись как специальные методы, так и общенаучные методы исследования. Диалектический и сравнительно-правовой метод.

Разработанность темы. Данная тема разработана достаточно широко, в том числе по причинам того, что половина территории РФ омывается Мировым океаном. В российском научном сообществе разрабатывается достаточно большое количество научных статей, диссертационных исследований на различные проблемы судоходства. Но постоянные изменения нормативной правовой базы в настоящее время вносит определенные коррективы в регулировании труда на морском транспорте и требует анализа и реализации для специальных субъектов.

## ГЛАВА 1 ПРАВОВЫЕ ОСОБЕННОСТИ ТРУДА МОРЯКОВ

### 1.1 Правовой статус субъектов морского транспорта

В правовом статусе отражаются все основные стороны юридического бытия индивида в качестве моряка: его интересы, потребности, взаимоотношения с государством, трудовая и иная деятельность, социальные притязания и их удовлетворение. Это собирательная аккумулирующая категория.

В самом кратком виде правовой статус определяется в науке как юридически закрепленное положение личности в обществе. В основе правового статуса лежит фактический социальный статус, т.е. реальное положение человека в данной системе общественных отношений, а именно в тех, которые складываются в морском праве. Право лишь закрепляет это положение, вводит его в законодательные рамки.

Юридическое оформление фактического положения индивида, в качестве лица работающего на морском транспорте осуществляется различными путями и способами, с помощью ряда специфических средств. Оно начинается уже с признания человека субъектом действующего в данной отрасли права и наделения его при этом особым качеством - правдееспособностью, после чего он может вступать в соответствующие отраслевые правоотношения, нести ответственность за свои поступки.

Сердцевину, основу правового статуса моряка составляют ее права, свободы, обязанности и ответственность, закрепленные в Конституции РФ и других важнейших российских и международных законодательных актах. Это главным образом и определяет правовое положение лица, работающего в море, его роль, возможности, участие в профсоюзах. Разумеется, это положение зависит и от ряда других факторов.

Правовой статус таких субъектов объективно отражает как достоинства, так и недостатки реально действующей политико-юридической системы, принципов, государственных основ и направлений в данной сфере. В



Российской Федерации правовой статус моряка является специальным, т.е. это статус определенных категорий граждан, чья трудовая и профессиональная деятельность непосредственно связана с работой на судне морского или речного транспорта.

Принимая на себя обязательства по обеспечению прав работающих на море, государство имеет право требовать от них правомерного поведения, которое соответствовало бы эталонам, зафиксированным в юридических нормах. Без организованности и дисциплины, без согласованного поведения экипажа с юридическими предписаниями, выражающими государственную, а тем более международную волю, невозможно будет создать благоприятную обстановку для лиц, находящихся на судне, а также с максимальной эффективностью выполнять трудовую функцию. Поэтому государство формулирует свои требования к гражданам работающих в системе морского транспорта, устанавливает меры юридической ответственности за их невыполнение.

Думается, что правовой статус моряков должен указываться в законе как специальный. Так Н.Г. Александров, выделяя специфический характер в дополнении в общей правоспособности, отнес обязательное наличие у моряка ученого звания и диплома.<sup>1</sup> Некоторые ученые возражали против такого подхода к понятию, замечая, что такие условия выражают лишь индивидуальную разницу и не влияют на наличие правосубъектности. В более широкой форме, согласно логики Н.Г. Александрова изменение квалификации влияло бы и на позицию в отношении других по каким либо привилегиям.<sup>2</sup> В отношении работников рыбопромыслового флота Н.Н. Озерина выделяет помимо специальной правосубъектности в отрасли, еще и «исключительную» для конкретных участков работы.<sup>3</sup> Таким образом мнений по поводу исключительности правового статуса в науке достаточно

---

<sup>1</sup>Александров Н.Г. Трудовое правоотношение. – М.: Юридическое издательство Минюста СССР, 1948. – С. 195.

<sup>2</sup>Пашерстник А.Е. Право на труд. – М.: Издательство АН СССР, 1951. – С.30

<sup>3</sup>Озерина Н.Н. Правовое регулирование труда работников плавсостава флота рыбной промышленности СССР. Автореферат диссертации канд. юрид. наук. – Л., 1972. – С.7.

много, можно также заметить, что законодатель, предъявляя к членам судна особые требования определяет их специальную правосубъектность, эти требования касаются состояния здоровья, возраста, гражданства, а также предоставление необходимых документов. Кроме того, по словам В.Н. Парохина когда увеличивается количество судов в морском флоте, тем самым повышаются требования к профессионализму судоводительского экипажа и влияние человеческого фактора, изменяя отношение к качеству каждого специалиста.<sup>1</sup>

Если разграничить специальную и общую правосубъектность то она будет равной для всех граждан, однако, наличие дееспособности у всех граждан разное. Нельзя, например, работать гражданам не достигшим разрешенного возраста. (ст. 63 Трудового кодекса РФ).

Как и любой правовой статус отдельных категорий граждан, правовой статус моряка имеет формальное выражение в законодательстве в виде отдельных норм либо совокупности норм. Основное внутреннее законодательство тесно связано с международными актами регламентирующие права и обязанности моряков. Ратифицированная Федеральным законом РФ от 507.2012 N 56-ФЗ Конвенция МОТ 186<sup>2</sup> О труде в морском судоходстве закрепила основные трудовые и социальные права моряков. К ним относятся:

1. Каждый моряк имеет право на безопасное и надежное рабочее место, соответствующее нормам безопасности. Данное положение означает, что работодатель обязан предоставить рабочее место на судне соответствующее условиям охраны труда, применение обязательных сертификатов соответствия и безопасная эксплуатация оборудования на судне.
2. Справедливые условия занятости каждого моряка. Это оценочная категория которая представляют минимальный уровень того, что человек

<sup>1</sup>Парохин В.Н. Психологические критерии оценки тренажерной подготовки судоводителей. – Л.: Транспорт, 1986. – С.27.

<sup>2</sup>Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013 г. N 34. Ст. 4429

заслужил. Категория справедливости имеет близкое отношение к категории благоприятных условия труда - те условия которые способны дать человеку комфортно и успешно развиваться ему и его семье.<sup>1</sup>

3. Право на достойные условия труда и жизни на борту судна имеет каждый моряк. Данное право закрепляется в любом демократическом государстве в качестве принципа. В России данный принцип закреплен в ст. 7 Конституции РФ<sup>2</sup>, а также в ст. 25 ратифицированной Всеобщей декларации прав человека<sup>3</sup> и содержит право человека на тот уровень жизни, который необходим для поддержания благосостояния и здоровья его самого и его семьи.

4. Любой моряк сохраняет за собой право на охрану здоровья, социально-бытовое и медицинское обслуживание, и иные формы соцзащиты. Право на социальную защиту характеризуется социальной направленностью государства проведение политики социального обеспечения граждан работающих на судне в связи с наступлением факторов ухудшающих их материальное и социальное положение.

5. Государство, ратифицирующее Конвенцию, реализует права изложенные в предыдущих пунктах на уровне национального законодательства, коллективных договоров, практической реализации или в иных формах.<sup>4</sup>

Немаловажным фактором, для того чтобы защитить моряков и удостоверить наличие прав у лиц работающих на морском судне будет являться документ удостоверяющий личность моряка, а именно удостоверение личности моряка и мореходная книжка. Такие меры,

<sup>1</sup>Черняева Д.В. Право на справедливые и благоприятные условия труда // Справочник кадровика. Рубрика Международное право – кадровику. – 2005. – N 7. – С.83-91.

<sup>2</sup>Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ) // Собрание законодательства РФ. – 2009. – N 4. – Ст. 445

<sup>3</sup>Всеобщая декларация прав человека. Принята в г. Париж 10.12.1948 на 3-ей сессии Генеральной Ассамблеей ООН // Российская газета. – N 67. – 05.04.1995

<sup>4</sup>Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429

принимаются в связи с борьбой с терроризмом и с целью повышения уровня идентификации личности моряка. Они предусматривает введение биометрических данных об их владельцах.

Удостоверение личности выдается тем, кто занят на борту судна, как по найму, так и для лиц проходящих учебную практику. Это могут быть и иностранные граждане, постоянно проживающие в России. Удостоверение имеет самостоятельный статус и не является паспортом. На данный момент удостоверение личности начинает вытесняться применением заграничного паспорта, таким образом, при нахождении в порту другого государства в большинстве случаев требуют наличие не только УЛМ но и загранпаспорта.

Мореходная книжка, она не удостоверяет личность моряка, а лишь является документом, который содержит сведения о работе лица в качестве члена экипажа корабля. Такой документ не будет заменять трудовую книжку и должна быть в наличии у каждого члена экипажа судна, плавающего под флагом Российской Федерации в качестве подтверждения занятия определенной должности на борту данного судна.<sup>1</sup>

В структуру любого правового статуса входят не только права, но и корреспондирующие им обязанности, не исполнение которых влечет ответственность лица. Что же касается наибольшей ответственности, то она возлагается на капитана судна.

В Российском Кодексе торгового мореплавания выделяется отдельный параграф 2 в главе 4. Общей обязанностью капитана является непосредственно управление судном и его координация, обеспечение безопасности груза и людей путем поддержания порядка. Капитан будет нести ответственность за соблюдением всех, находящихся на судне, правил техники безопасности, санитарных правил и пожарной безопасности. А при

---

<sup>1</sup>Постановление Правительства РФ от 18.08.2008г. – N 628 (ред. от 21.03.2013) «О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки» // Собрание законодательства РФ», 25.08.2008. – N 34. – Ст. 3937

возникновении опасности для корабля созвать судсовет куда входят старший помощник, первый помощник, старший механик и иные.

Если же возникла необходимость в срочной медицинской помощи при аварийной ситуации капитан судна обязан оказать неотложную помощь, как своему экипажу, так и членам корабля терпящего бедствие. Человек признается терпящим бедствие, если он находится на тонущем судне, спасательной шлюпке или лодке во время шторма и т.п. жизни и здоровью которого угрожает опасность. Нарушение данной нормы влечет привлечение к уголовной ответственности и наказывается штрафом в размере двухсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода за период до 18 месяцев, либо работы принудительного характера на срок до 2 лет с лишением возможности занимать определенные должности, либо лишением свободы до 2 лет.<sup>1</sup>

Возникновение военной опасности, которая угрожает пассажирам или грузу, возлагает на капитана обязанность к установлению перечня мер, необходимых для сохранения груза и недопущения захвата судна.

При оставлении корабля капитан должен покинуть его последним, собрав как можно больше ценной документации, судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, лент навигационных приборов и т.п.

Капитан судна обязан вести журнал о каждом случае рождения или смерти на судне. В случае последнего оповестить близких умершего принять меры по отправке тела на родину.

Все эти действия могут обеспечиваться изданием приказов по судну, которые подлежат беспрекословному исполнению всеми находящимися на судне лицами. В случае несоблюдения, капитан имеет право отстранить лицо от служебных обязанностей либо изолировать в особом помещении.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – N 25. – Ст. 2954

<sup>2</sup>Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999г. N 81-ФЗ (ред. от 13.07.2015) // Собрание законодательства РФ. – 1999. – N 18. – Ст. 2207.

Помимо некоторых обязанностей перечисленных выше, капитан как главное лицо на корабле имеет и ряд правомочий, присущих только ему.

Это и нотариальные полномочия капитана, которые предоставляют ему право составлять акт рождения ребенка и вносить запись в судовой журнал. В журнале указывается место рождения ребенка, в каких водах находилось судно, по каким причинам судно находилось в этих водах, содержание сообщения своему судовладельцу о каких либо странных обстоятельствах. Капитан также имеет право составлять акт о смерти и удостоверить завещания, с дальнейшей его передачей начальнику Морской администрации порта или консулу РФ. Таким образом выполняя функции нотариуса, капитан действует не как частный нотариус, а как доверенное лицо государства.<sup>1</sup>

Капитан судна может осуществлять полномочия по дознанию, согласно ст. 60 КТМ РФ, если есть основания полагать, что в действиях лиц имеются признаки состава преступления. При этом капитан, после обнаружения преступления осуществляет максимально количество дознавательных действий: освидетельствование, допрос, обыск, выемка, осмотр и задержание. О случившемся на судне капитан информирует прокурора по месту регистрации судна.<sup>2</sup>

К судовому экипажу, помимо капитана, включают другие лица офицерского состава это - старший помощник капитана, второй помощник капитана, старший механик и 2,3 механики и электрик. И неофицерский состав: мотористы, боцман, матросы и т.д.

Судовой персонал вступает в должность после того как подписана должностная инструкция, проведен инструктаж на рабочем месте, с этого же времени возлагаются обязанности на членов экипажа.

Каждому члену экипажа отведена своя трудовая деятельность, которую он обязан выполнять.

---

<sup>1</sup>Гуцуляк В.И. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – С. 368

<sup>2</sup>Воронов В.В., Перфильев В.К., Яловенко А.В. Технические средства судовождения: Конструкция и эксплуатация: Учебник для вузов. – М.: Транспорт, 1988. – С.335

Старший помощник подчиняется капитану, отвечает за эксплуатационно-коммерческую деятельность судна, обеспечивает организацию и дисциплину труда и отдыха подчиненных ему членов экипажа, осуществляет контроль над службой на судне, подготавливает экипаж к борьбе за живучесть и т.д. Нужно учитывать, что к старшему помощнику также предъявляются требования к гражданству, т.к. являясь первым заместителем капитана он в некоторых случаях представляет интересы России наравне с капитаном.

Второй помощник подчиняется старшему помощнику, руководит медицинской, санитарной и бытовой частью на корабле.

Старший механик замещает капитана корабля по технической части, ведает энергетической установкой, судовыми механизмами, топливом, техобслуживанием и ремонтом, соответственно все обязанности вытекающие из данных трудовых функций.

Второй и третий механики ответственны непосредственно за ту или иную техническую систему перед старшим механиком.

Боцман руководит работами по судовому корпусу, следит за его техническим состоянием, обслуживанием и т.д.<sup>1</sup>

Таким образом, правовой статус моряка определяется как общим, так и специальным законодательством, которое устанавливает специальные требования, тем самым делая работника морского транспорта, независимо от должности, специальным субъектом.

## 1.2 Международное регулирование труда моряков

Любая деятельность в основе которого лежат основные нормы международного морского права, не имеют зависимости от внутренней и внешней политики государства различных стран. Такая международная

---

<sup>1</sup>Приказ Минморфлота СССР от 09.01.1976 N 6 «Об утверждении Устава службы на судах Министерства морского флота Союза ССР» // Сборник нормативных актов о транспорте. Часть II. – М.: Юридическая литература. – 1985. – С.134.

деятельность по охране и защиты моряков опирается на принцип открытого моря в мирных целях, и позволяет мировому сообществу регулировать отношения между субъектами международных отношений по причине их деятельности в мировом океане.<sup>1</sup>

Формами международного регулирования труда моряков являются нормативные правовые акты Организации Объединенных Наций и конвенции специализированного учреждения Международной организации труда, которые устанавливают нормативное регулирование труда на судне.

Международная организация труда в дальнейшем МОТ, является специальным учреждением, состоящей в системе Организации Объединенных Наций. Структуру МОТ составляют: правительства, работодатели, работники. Регулирующей функцией МОТ является нормотворчество в форме рекомендаций и конвенций, которые отражают основы трудовых прав человека в отдельных отраслях его трудовой деятельности. К особому характеру труда МОТ относят и выполнение трудовой функции на транспорте, так как такая деятельность неразрывно связана с глобализацией, межгосударственным сотрудничеством и повышением транспорта как системообразующего фактора в мировой экономике, через человеческий фактор который имеет прямое отношение на эффективную работу транспортной системы. Это относится не только к авиа- и наземному транспорту, но и к морскому судоходству.

Профсоюзные органы и их международные объединения активно реализуют нормы МОТ для защиты прав своих работников, вне зависимости от национальности членов экипажа и национальной принадлежности судна. Нынешние морские конвенции регулируют вопросы профессионального обучения, репатриации, рабочего времени, безопасности, оплаты труда и отдыха, медобслуживания, социального обеспечения, занятости, общими словами труд на морском судоходстве.

---

<sup>1</sup>Бекашева К.А. Международное публичное право: Учебник. – М.: Проспект, 2006. – С. 485.



Государства-члены МОТ обязаны предоставить принятые на конференции рекомендации и конвенции внутренним компетентным органам для вынесения решения о тех мерах которые должны быть приняты. Нельзя не отметить мнение ученых, занимающихся проблемами реализации международных норм, которое закрепляет принцип одновременного сопоставления норм международного права с нормами национального права в регулировании труда моряков. Таким образом, в государстве изначальное регулирование основано на принципе параллельности, т.е. на одновременном и соответствующем развитии международной и национальной системы.<sup>1</sup> Конвенции регулируют обширный перечень труда и трудоустройства. Одной из главных конвенций, как было указано выше, является конвенция 186 «О труде в морском судоходстве» принятая 23.02.2006г. на 94-й Международной конференции труда.<sup>2</sup> В ней излагаются условия для достойного труда в глобализирующемся морском секторе. Конвенция устанавливает минимальные требования для моряков их работе на судах, содержит положения об условиях занятости, часы работы и отдыха, питания и здоровья, медицинского обслуживания и социальной защиты. Соблюдение и принуждение обеспечивается за счет бортовых и наземных процедур рассмотрения жалоб моряков, и через положения, касающиеся судовладельцев и капитанов судов, а именно контролем за условием на своих кораблях осуществляется юрисдикцией государства под чьим флагом плавают судно и портовой инспекцией для иностранных судов. Конвенция также предусматривает сертификат, который может быть выдан судну, как только принадлежащее государству судно пройдет проверки на соответствие национальным стандартам и правилам, касающимся применения Конвенции.

Среди новых особенностей Конвенции являются ее форма и структура,

---

<sup>1</sup>Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву./ Е.Н. Номоконова. Авторефер. Дис...канд. Юрид. наук – Владивосток, 2003. – С.123

<sup>2</sup>Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429

которая включает в себя юридические обязательные стандарты и принципы совместно с необязательными предписаниями. Это значительно отличается от традиционных конвенций МОТ.

Конвенция об удостоверении личности моряка №185 2003 года. Она заменяет Конвенцию №108, принятую в 1958 году и устанавливает более жесткий режим идентифицирования моряков с целью обеспечения эффективной защиты от международного терроризма и благополучия в профессиональной деятельности. Конвенция устанавливает основные идентифицирующие параметры - ID, позволяющие легко удостоверить личность и идти в ногу с технологическими разработками. Так основным признаком ID будет являться биометрический шаблон на основе отпечатков пальцев. Это также дает упрощение по получению берегового отпуска и транзита, включая освобождение от необходимости наличия визы для моряков, находящихся в отпуске на берегу. Такие процедуры, охватывают не только аспекты безопасности, но и все необходимые гарантии индивидуальных прав, включая защиту данных, они должны быть транспарантными и доступными для международного контроля.

Помимо МОТ, еще одной специализированной организацией является Международная Морская Организация (ИМО), которая несет ответственность в соответствии с Уставом ООН. В феврале 1948 г. на конференции ООН по морскому праву была принята Конвенция о Международной морской консультативной организации, которая в 1982 г. была преобразована в Международную морскую организацию. Данная организация поощряет принятие максимального количества норм, касающихся безопасности на море и повышения эффективности судоходства. Такие цели можно сравнить с теми, которые ставит перед собой МОТ, т.е. по улучшению труда, условий в целом в морской сфере для моряков, условия их занятости на борту судна.

В настоящее время под именем ИМО принято около 47 Международных Конвенций 15 Кодексов обязательного характера и более 20

Кодексов носящих рекомендательный характер, больше двух тысяч рекомендаций в форме резолюций и циркулярных писем.<sup>1</sup>

Большинство ключевых вопросов связанных с трудом в морском судоходстве охвачены пунктами международного права, имеющими обязательный характер. Эти пункты, содержащиеся в документах ИМО носят специфический характер, так как являются обязательными даже для тех, кто не является участником конкретного соглашения. Тем самым следует говорить о морском международном законодательстве, выполнение которого обязательно для всех, кто имеет морской и внутренний флот. Контроль за выполнением осуществляется с помощью международных механизмов, независимо от принадлежности судна и с использованием реальных мер к судам, не выполняющим данные требования.

Круг вопросов обсуждаемых в ИМО постоянно расширяется и количество используемых мер увеличивается. Большинство рекомендаций и решений получают на практике статус обязательных требований, что придает особую важность участию стран в принятии и обсуждении согласованных решений.

Значение принимаемых ИМО решений возрастает так как значительные силы Организации направлены на внесение поправок к уже принятым решениям, что улучшает и дополняет тем самым возникает рост все новых и новых требований в рамках одних и тех же конвенций. Однако аварийная статистика показывает, что количество нештатных ситуаций на судах под флагом одних государства выше чем в других. Такая разница появляется по причине того, что в действительности выполнение стандартов идет по-разному.

В соответствии с межведомственным соглашением 1959 между МОТ и ИМО существует договоренность по совместному достижению целей. Это сотрудничество включает в себя мероприятия по взаимным

---

<sup>1</sup>Лукьянович Н.В. «Морской транспорт в мировой экономике». – М., Моркнига, 2009г. – С.46

представительствам на конференциях, совместной подготовке документов, касающихся безопасности на море, загруженности торговых путей и предотвращению столкновений.<sup>1</sup> Отсюда можно сделать вывод, что основной задачей ИМО является поддержка и развитие комплексной нормативной базы для судоходства, в ее полномочия входят безопасность, решения экологических проблем, юридические вопросы и техническое сотрудничество.

Во главе ИМО находится Генеральный Секретарь ИМО, а главным коллективным органом ИМО является Ассамблея, она проводит свои заседания публично и является основным политическим органом. Вторым органом, в период между сессиями Ассамблеи, выполняющий функции Организации, является Совет ИМО, который состоит из 40 членов, избираемых тайным голосованием в Ассамблеи. Заседания Совета происходят как правило два раза в год, где заслушиваются доклады комитетов, проекты работ и распределение бюджета Организации. Комитеты подразделяются на следующие: по безопасности на море, по защите морской среды, по техническому сотрудничеству, юридический комитет и т.д. Такие специализированные комитеты ИМО обновляют текущее законодательства, разрабатывают и принимают новые правила в совещаниях при участии морских экспертов и государств-членов.

Международная защита распространяется не только на сектор работы в качестве члена экипажа корабля, но и для лиц, работающих в таких подотраслях как доставка грузов, рыболовство на судне, деятельность на морских портах и плавание на внутренних водных путях. Так содействие Международной морской организации с различными неправительственными организациями ООН позволяет более тщательно регулировать отношения в

---

<sup>1</sup>Labour standarts on merchant ships. General Survey of the Reports on the Merchant Shipping (Minimum Standarts) Convetion (No. 147) and the Merchant Shipping (Improvement of Standarts) Recommendation (No. 155), 1976. ILC, 77th Session, 1990. Report III (Part 4 B). Geneva ILO [http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1992/92B09\\_48\\_engl.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1992/92B09_48_engl.pdf)

конкретной отрасли экономики. Это совместное сотрудничество с продовольственной и сельскохозяйственной организацией ООН (ФАО), ЮНЕСКО, МАГАТЭ и т.д.

Делая выводы о вышесказанном, на наш взгляд, Международная морская организация условно имеет три функции:

1. ИМО устраняет дискриминацию, предотвращает ограничительную практику в сфере международного мореплавания и судоходства, тем самым способствует развитию процесса максимально свободного предоставления морских транспортных услуг.
2. ИМО как специализированная организация в этой сфере осуществляет консультирование и координацию деятельности других учреждений ООН (Конференции по торговле и развитию, Международной организации труда, Региональные комиссии ООН), в том числе и иных организаций имеющих интерес в вопросах охраны морской среды и морского судоходства.
3. Имея фактически законодательский статус и международное признание, ИМО имеет реальные инструменты воздействия как на целые государства и судоходные компании, так и на отдельные суда. вплоть до каждого члена экипажа. В результате этого, Организация способствует сотрудничеству между государствами в любых технических, трудовых вопросах и, прежде всего, в вопросах эффективности и безопасности.

Российская федерация подписывает большинство кодексов и конвенции принятых ИМО и они имеют обязательную силу в отношении российских судов, судовладельцев и членов экипажей.

Тем не менее, можно заметить недостаточно продуктивную и активную работу РФ в законодательстве ИМО, так А.С. Журонов в своей работе отмечает что:

- замедляется процесс ратификации России новых принятых ИМО документов. Присоединение занимает много времени, в результате чего, некоторые вступившие акты, все еще не ратифицированы. Однако вне

зависимости от их официального подписания они должны исполняться судовладельцами.

- отсутствие четкой системы ввода в действие актов ИМО, а также поправок к ним;
- российские суда с 1997-2001 находились в черных списках Токийского и парижского меморандумов, как имеющие наиболее количество недостатков в портах контроля, после выхода их этих списков ситуация все еще остается нестабильной;
- отсутствие органа по облегчению реализации требований Конвенций и упрощению формальностей в судоходстве;<sup>1</sup>

По нашему мнению, заниженное представление А.С. Журонова о роли России в данной организации некорректны, так как в настоящее время РФ оказывает активное участие в жизни ИМО, участвуя в различных Ассамблеях. Так в 2015 году Россия избрана в совет ИМО до 2017 года в категорию «А», т.е. категория ведущих морских государств.

Морские работники, для защиты своих интересов могут создавать профсоюзы, как на государственном уровне, так и на международном. Одной из таких организаций является Международная Федерация профсоюзов Транспортников (ITF – International Transport Workers' Federation). Она представляет интересы транспортников в международных организациях, осуществляющих принятие решений, касающиеся рабочих мест, условий найма или безопасности на транспорте, таких как Международная морская организация, Международная организация труда и Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

Целями МТФ является:

- стремление в соблюдении прав профсоюзов человека во всем мире;
- основанная на экономическом прогрессе и социальной справедливости борьба за мир;

---

<sup>1</sup> Журонов А.С., Роль межгосударственного и национального регулирования в развитии морского торгового флота. / А.С. Журонов. Авторефер. дисс...канд. эконом. Наук – М.: 2009. – С.215

- помощь членским профсоюзам в защите интересов своих членов;
- проведение исследований и информационное обслуживание;
- помощь транспортникам в трудных ситуациях общими указаниями;

Работа моряков на судне не ограничивается защитой их трудовых функций и социального положения, это прежде всего профессиональная деятельность, требующая определенных навыков, предварительной подготовки. Деятельность моряков содействует устойчивой глобализации, процветания и развития мировой экономики. Морские грузоперевозки занимают около 90% всех грузоперевозок в мире, это около 100000 торговых судов, укомплектованных более чем 1250000 мореплавателей со всех континентов. В связи с этим, важность наличия квалифицированных экипажей для укомплектования тоннажа нельзя переоценить.<sup>1</sup> Поэтому нормотворчество МОТ и ИМО непосредственно связано с установлением минимальных требований к квалификации будущих моряков.

Эта сфера регулируется Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несения вахты (ПДНВ). Согласно данной конвенции не беря в счет диплом, выданный лицу для подтверждения его владельца права на занимаемую должность, разрешенную в национальном законодательстве и указанную в документе, каждый квалифицированный специалист должен получить документ, удостоверяющий выдачу этого диплома. Например наличие специальных теоретических и практических знаний, стаж, специальная подготовка, сдача соответствующих экзаменов, т.е. требований указанных в образовательных стандартах национального законодательства.

Признание дипломов, выданных другим государством, являющимся участником Конвенции ПДНВ происходит путем подтверждения их другим участником конвенции. Такие договоренности должны оформляться в письменные соглашения и включать определенные реквизиты. Со стороны

---

<sup>1</sup> Лопатина Ю. Особенности развития рынка труда моряков в международном аспекте // Аналитический журнал РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011. – N 3. – С. 305-308.

Российской Федерации заключением и подписанием соглашений уполномочен заниматься Министерство транспорта с согласованием с Министерством иностранных дел.<sup>1</sup> Дипломирование персонала морских судов осуществляется на основе Приказа Министерства транспорта РФ 15 марта 2012 года №62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов»<sup>2</sup>, данное положение указывает, что для занятия должности члена экипажа командного состава или на рыболовецком судне, помимо утвержденного перечня документов, персоналу могут выдаваться специальные свидетельства, перечень которых утверждается Минтрансом РФ. В Положении также содержится информация, определяющая какой категории работников выдаются квалификационные свидетельства, какой дипломы, а какой специальные свидетельства специалиста.<sup>3</sup> Кандидаты на получение соответствующего свидетельства или диплома должны достигать возраста 18 лет, иметь какое либо морское образование, иметь медицинское удостоверение годности, трудовой стаж работы на морском судне и пройти испытания в квалификационных комиссиях.<sup>4</sup> Все эти нормы разработаны во исполнение статьи 54 Кодекса торгового мореплавания.

Также при приеме на работу с 2012 года действует Указ Президента РФ № 597 от 7 мая 2012 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики»<sup>5</sup>, где до 1 декабря 2012 утверждается план разработки профессиональных стандартов и уже к 2015 году разработано и утверждено не менее 800 профессиональных стандартов. Профессиональный стандарт –

---

<sup>1</sup> Гуреев С.А. Международное морское право: учеб. пособие. – М.: ИНФРА-М, 2011. – С.263-265

<sup>2</sup> Приказ Минтранса России от 15.03.2012 N 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2012, N 40, № 24456

<sup>3</sup> Бекашев Д.К. Трудовые договоры рыбаков // Морское право. – 2003. – N 2. – С.16

<sup>4</sup> Постановление Правительства РФ от 23.05.2000 № 395 «Об утверждении устава о дисциплине работников морского транспорта» // Собрание законодательства РФ – 2000. – N 22. – Ст. 2311

<sup>5</sup> Указ Президента РФ от 07.05.2012 N 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики» // Российская газета, – 2012. – N 102. – 09.05.2012



это характеристика квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности. Такие стандарты позволяют устанавливать более конкретные требования к работникам судового персонала, судостроения и т.п. В данном перечне имеются такие профессии как: механик судов с ядерно-энергетической установкой, электромеханик, машинист двигателей внутреннего сгорания в атомной энергетике, мастер по добычи рыбы, судовой маляр, матрос или капитан на судах рыбопромыслового флота и т.д.

Нужно заметить, что в реальности при поступлении на работу от моряка требуют не только обязательные документы, но и сертификаты. Например, вакансии на трудоустройство в Мурманское морское пароходство кандидат предоставляет не только учебный и рабочий диплом, диплом глобальной морской системы с связи при бедствии (ГМССБ), но и девять других свидетельств (начальная подготовка безопасности, подготовка к управлению неорганизованной массы людей и т.д.).

Вышесказанная Конвенция ПДНВ регулировала трудовую деятельность моряков и несение вахты. Защита человеческой жизни на море регулируется Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (International Convention for the Safety of Life at Sea). Из всех международных конвенций, касающихся морской безопасности, принятая в 1974 году СОЛАС является наиболее важной, она включает широкий спектр мер направленных на повышение безопасности на морском судне. Конвенция также является одной из самых старых, первый вариант был принят после гибели Титаника, после были приняты еще четыре издания. Нынешняя версия представляет собой сводную конвенцию со всеми изменениями и поправками, она имеет большой объем, содержащий многочисленные требования в отношении к оборудованию конструкции, снабжению пассажирских и грузовых судов и их освидетельствования.

Основной целью Конвенции СОЛАС является указание на минимальные стандарты для строительства и эксплуатации судов,

обеспечиваемых безопасность для экипажа. Государства-члены несут ответственность за соблюдение требований предусмотренных данным актом.

Таким образом, в период эксплуатации судна в качестве транспортного средства все члены экипажа обязаны поддерживать его в нормальном технико-эксплуатационном состоянии, требования к которому обеспечиваются положениями СОЛАС. Для обеспечения соблюдения всех обязательных правил данной конвенции проводятся проверки со стороны многочисленных органов, а именно судовладельцев, должностных лиц морской администрации государства под чьим флагом плавает судно, сюрвейеров фрахтователя, инспекторов классификационного общества, страховых компаний и офицеров инспекций государства порта посещения. В настоящее время создана глобальная система по контролю за судами посещающие порты (PSC – Port State Control). Однако нужно заметить, что по информации PSC самыми частыми причинами задержки судов, начислении штрафов и иных мер связаны с нарушением правил СОЛАС.<sup>1</sup>

PSC – это государственный портовый контроль, т.е. инспекция, проводимая в отношении к иностранным судам в национальных портах, в целях проверки соответствия судна и его оборудования соответствию требованиям международных правил и техническим конвенциям ИМО, а также тому, что судно укомплектовано и эксплуатируется в соответствии с этими правилами. Это гарантирует, что, многие суда, по возможности проверяются, тем самым, предотвращая аварийные ситуации на рабочем месте и обеспечивая безопасность для рабочих на морском судне. Основная ответственность за стандарты безопасности для судов возлагается на государство под чьим флагом плавает судно. Непосредственно контроль со стороны государства порта обеспечивается через систему органов.<sup>2</sup> В России помимо представителей PSC, действует государственный портовый контроль.

---

<sup>1</sup> Топалов В.П., Торский В.Г. Управление судовыми экипажами: учебно-практическое пособие. – Одесса: АстроПринт, 2000. – С. 210.

<sup>2</sup> Port State Control [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159)

Одним из важнейших институтов в международном морском праве является репатриация моряков. На международном уровне, данный институт закреплен в Правиле 2.5 Конвенции о труде в морском судоходстве 2006г., где закреплено что в права моряков входит репатриация без каких-либо личных затрат своих средств в условиях предусмотренных Конвенцией. Такими обстоятельствами является:

- истечение срока трудового договора, когда судно находится за пределами территории государства где оно приписано;
- если происходит расторжение трудового договора по инициативе работодателя или моряка по законным причинам;
- когда моряк не имеет возможности выполнять свою трудовую функцию;

Право на репатриацию сохраняется в случае:

- заболевания моряка;
- кораблекрушения;
- если судовладелец более не способен выполнять свои обязательства;
- по причине направления судна в зону боевых действий;
- если по решению промышленного арбитража или коллективного договора, трудовой договор приостановил свое действие, или же по иным аналогичным причинам;<sup>1</sup>

А также в ряде специальных документов Международной организации труда (МОТ) это Конвенции: №23 «О репатриации моряков»<sup>2</sup> (Женева, 07.06.26), №166 «О репатриации моряков» (пересмотренная) (Женева, 09.10.87).

Вместе с тем, сегодня в некоторых морских государствах вопросы репатриации моряков регулируются следующим образом. Так в Бельгии репатриация моряков работающих на судах под национальным флагом

<sup>1</sup> Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429

<sup>2</sup> Конвенция N 166 «О репатриации моряков (пересмотренная)». Принята в г. Женеве, 9.10.1987 на 73-ей сессии Генеральной конференции МОТ // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

регулируется специальным законом от 05.06.1928г. В соответствии с которым репатриация должна быть оплачена судовладельцем и контракт между судовладельцем и моряком предусматривает такое обязательство. В случае же, когда бельгийский моряк работает на судне под иностранным флагом, вопросы репатриации регулируются законами государства – флага судна.

В отношении репатриации английских моряков на судах под флагом Великобритании действуют положения Закона о торговом судоходстве 1995г. и Правила репатриации в торговом судоходстве 1979г. Так, если английский матрос работает на судне под иностранным флагом, то в отношении его репатриации действуют требования, предусмотренные государством - флага судна и пункты соглашения о найме. Если же моряк испытывает проблемы с репатриацией, то к нему относятся также как и к любому другому своему гражданину, оказавшемуся в трудной ситуации, и он имеет право обратиться за помощью в любое дипломатическое английское представительство. Правда, в этом случае, моряк обязан возместить расходы по своей репатриации на родину. В отношении иностранных моряков, испытывающих проблемы с репатриацией в портах Великобритании действует Закон об иммиграции 1971г. и в этом случае моряк будет выслан за пределы страны за счёт судовладельца или при помощи посольства страны, гражданином которой он является.

Согласно нормам Закона о торговом судоходстве Мальты капитан судна под мальтийским флагом обязан репатриировать члена экипажа по окончании срока его трудового соглашения.

Вместе с тем, в мире по отношению к иностранным морякам, оставленным на территории государства, существуют различные механизмы репатриации. Они могут быть отражены в двух- или многосторонних международных соглашениях, а также на основе страхования рисков. В основном, применяются правила иммиграционных властей государства. Однако, законные права моряка и, в частности, на репатриацию вытекающие

из его трудового договора могут быть защищены и судом. Если, указанными международными соглашениями не предусмотрено иное.

В странах Содружества для комплексного и единообразного подхода к правовому обеспечению надлежащего выполнения условий достойного и безопасного труда моряков, а также эффективной защиты их законных прав, в том числе и права на репатриацию, Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ был разработан и принят модельный закон «Об особенностях регулирования труда моряков». В нем условиям и порядку репатриации посвящена целая глава №18. Согласно её положениям ответственность за организацию и расходы по репатриации моряка несет судовладелец. Эти расходы включают в себя проезд, квартирные, заработную плату, стоимость провоза багажа с момента, когда моряк сходит с судна и до момента прибытия к месту репатриации, а также лечение в случае необходимости до тех пор, пока моряк не будет способен к переезду к месту репатриации. Судовладелец обязан и страховать расходы на репатриацию

Однако на современном этапе существуют некоторые проблемы связанные с репатриацией моряков, что способствует возникновению пробелов в защите их социально-трудовых прав. Все это связано с практически бесконтрольным увеличением судов, плавающих в международном море под так называемым «удобным» или «дешевым» флагом.

И.Т. Балабанов в своем учебном пособии раскрывает понятие удобного флага как возможность открытой регистрации морских судов для того чтобы получить дополнительную прибыль от льгот в классификации, налогообложении и т.п., получаемых судовладельцами, не являющимися резидентами в странах этой регистрации.

Только в России около 30 тыс. российских моряков работают под иностранными флагами. Именно на этих судах зафиксировано большинство конфликтных ситуаций, возникающих из-за нарушения судовладельцами международных норм в области трудовых отношений.

Главным критерием отличия будет принадлежность факта владения и контроля над судном лицом, который имеет отличную от флага, под которым плавает судно национальность. Существуют определенные критерии по надзору за удобными флагами, выработанные Международной федерацией транспортных рабочих (ITF), к ним относятся:

- 1) разрешение в регистрации владельцам судов, которые не являются резидентами данной страны;
- 2) упрощенная смена регистраций судна;
- 3) экономическая заинтересованность государства от перевозимого груза;
- 4) наем иностранцев;
- 5) государство не принимает жестких мер по соблюдению международных норм;<sup>1</sup>

На судах плавающих под таким флагом фиксируется наибольшее количество нарушений международных норм в сфере трудовых отношений, по причинам конфликтных ситуаций. Причины по которым судовладельцу предпочтительнее выбрать «удобный флаг» весьма очевидны, таким образом, владелец стремится уменьшить численность экипажа, но с сохранением объема обязанностей и требований на экипаж по несению вахты. Отсюда следует увеличение трудовой нагрузки на работающих моряков, ухудшается их психофизиологическое состояние, возникают эмоциональные срывы и в целом страдает состояние экипажа в целом, что может привести к несоблюдению норм техники безопасности. С другой стороны, на судах, плавающих под национальными флагами собственники судов вынуждены соблюдать трудовые нормы своего государства. На них также возлагается обязанность по отчислениям в государственный фонд социального

---

<sup>1</sup> Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Внешнеэкономические связи: Учеб. пособие. – М.: Финансы и статистика, 2000. – С. 512

страхования, пенсионные фонды и т.д. все это влечет к увеличению общих затрат судовладельца.<sup>1</sup>

Возможность перевода судна под флаг иностранного государства также дает возможность судовладельцам обойти запрет входа судов под каким-либо государственным флагом в порты иных стран или избежать политических осложнений при нахождении в портах других государств и получить разрешение на груз для перевозки какого-либо государства. Бывает что и осуществление промысла на территории иностранного государства разрешается только при смене флага.<sup>2</sup>

В борьбе за уменьшение доли количества судов, плавающих под «удобными флагами» помимо Международной морской организации и государственной политики большинства стран занимается и вышеуказанная МФТ, она проводит кампанию против такого использования для уклонения от соблюдения национального законодательства и обеспечения надлежащих условий труда. Эта борьба имеет два аспекта: в политическом плане – ликвидация системы «удобных флагов» и воссоздание отрасли с подлинной связью между судном и государством флага, под которым оно ходит; в производственном плане – установление минимальных уровней заработной платы и условий найма, которые МФТ пытается ввести на судах под «удобными флагами». Так с 3-7 февраля 2014 года в странах Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) проходила Неделя действий против удобных флагов. Под прицел морских профсоюзов и Международной федерации транспортников (МФТ) попали свыше 60 портов. Инспекторы посещали суда с проверками и общались с членами экипажей. Особое внимание уделялось условиям труда и быта моряков. Только в портах Дальнего Востока России было проверено 23 теплохода, более 100 судов – в Японии и Корее. Во

---

<sup>1</sup> Конталев В.А. Анализ состояния и перспективы современного рынка труда моряков. Характеристика российского рынка труда моряков // Транспортное право. – Москва, 2005. – N 4. – С. 325.

<sup>2</sup> Глоба Л. Н. Некоторые аспекты правового регулирования международного торгового мореплавания // Вестник МГЛУ. – 2008. – N 550. – С. 37–42.

Владивостоке, Находке и Восточном суда проверяли представители Российского профсоюза моряков (РПСМ).<sup>1</sup>

Благодаря эффективным действиям членских профсоюзов МФТ во многих портах владельцы судов под «удобными флагами» зачастую вынуждены соглашаться с необходимостью подписания приемлемого для МФТ договора. При этом МФТ имеет право приостановить членство профсоюзов, которые постоянно нарушают ее политику.<sup>2</sup>

Таким образом, можно сделать вывод, что главная ценность международного правового регулирования это поддержание достойного уровня жизни моряков во время выполнения ими своих трудовых функций на международном уровне и при этом принятые Конвенции предполагают определенную гибкость в принятии конкретных методов в реализации прав на уровне национально законодательства. Различные требования, в том числе и технического характера, и международная конкуренция привели к тому, что установление качества условий труда для моряков стало главным пунктом для преимущества той или иной компании.

---

<sup>1</sup>Павлов И.Н. Российский флаг: проблемы не исчезли // Морской профсоюзный вестник N 1(94). – 2014. – С. 42.

<sup>2</sup> Кузьменко Ю. В. Новые международно-правовые стандарты защиты трудовых прав моряков // Актуальные вопросы современной науки. – 2012. – N 24. – С.268-276.



## ГЛАВА 2 ОСОБЕННОСТИ ТРУДОВОГО ДОГОВОРА С ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА КОРАБЛЯ

### 2.1. Особенности заключения трудовых договоров с членами экипажей корабля

Трудовые отношения, складывающиеся между работодателем и моряком имеет важное значение для того, чтобы обеспечить доступ к эффективному регулированию их взаимоотношений по трудоустройству и найму. Эта цель является одной из тех, которую международное и национальное трудовое право стремится достигнуть. Она выражается в рациональном и эффективном доступе заинтересованных лиц к поискам занятости на борту судна. Законодательство РФ, регулирующее данную сферу отношений, не ограничивается только трудовым законодательством. Для этих целей дополнительно применяются нормы транспортного, морского и гражданского права.

В связи со значительной спецификой профессии моряков, необходимо комплексное применение законов, в которых содержатся нормы трудового права. Одним из них является Кодекс внутреннего торгового транспорта РФ статья 28, в ней предусмотрено, что между судовладельцем и членами экипажа судна, трудовые отношения регулируются трудовым законодательством, данным Кодексом, уставами утвержденными Правительством РФ и отраслевыми и коллективными соглашениями.<sup>1</sup> Другим является Кодекс торгового мореплавания (КТМ), который в статье 57 регулирует трудовые отношения, путем порядка приема на работу членов экипажа, содержание их прав и обязанностей, и основания расторжения трудового договора, в том числе и использование иных уставов, генеральных отраслевых соглашений, трудовых и коллективных договоров.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 N 24-ФЗ // Парламентская газета. – N 45. – 12.03.2001

<sup>2</sup> Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – N 18. – Ст. 2207.

Из ратифицированного законодательства в России действует Конвенция МОТ 2006г. «О труде в морском судоходстве»<sup>1</sup>, где устанавливается обязательство государствам, ратифицировавшим ее, в отношении к морякам обеспечивать предоставление услуг служб найма и трудоустройства в соответствии с установленными требованиями уважения и защиты прав моряков в сфере трудоустройства. Деятельность частных организаций по набору и трудоустройству моряков должны регулироваться специальными лицензионными нормами и сертификатами. За всеми организациями должен устанавливаться надзор, все предоставленные сертификаты, лицензии и иные разрешения на осуществление трудоустройства продлеваются или предоставляются только после соответствия требованиям национального законодательства и нормативных правовых актов. Услуги данных служб должны соответствовать условиям:

- взаимодействия службы найма и трудоустройства с судовладельцем, через принятие коллективных договоров;
- государственного регулирования службы найма и трудоустройства;
- принадлежности судовладельца и организации службы найма и трудоустройства к одному государству;

Независимо от разрабатываемого документа при заключении договора, должно быть учтено положение о том, что на моряков запрещается возложение оплаты прямо или косвенно, комиссионных или иных издержек связанных с предоставлением рабочего места, за исключением случаев предоставления моряку медицинского свидетельства, паспорта и иных проездных документов, кроме расходов на получение виз.<sup>2</sup>

По общим правилам договор должен содержать:

---

<sup>1</sup> Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429

<sup>2</sup> Там же– С.25.

- сведения о том, что моряки были надлежащим образом проинформированы путем проведения мер по их ознакомлению содержания трудового договора, который в дальнейшем был подписан и получен в виде копии экземпляра;
- указание на обладание необходимой квалификации для выполнения работ, таким образом, каждому выдается документ, в котором находятся сведения о службе на борту корабля;
- пункты, соответствующие действующим нормативным правовым актам и законодательству;
- данные о проведении рассмотрения обращений и жалоб к судовладельцу по поводу их деятельности;
- обязанности по защите судовладельцем моряков от возможности остаться без средств в иностранном порту;
- положения о страховании моряков и компенсации им денежного ущерба, по случаю невыполнения судовладельцем или службой найма и трудоустройства своих обязанностей в соответствии с трудовым договором;<sup>1</sup>

Что касается практики, то некоторые судоходные компании часто включают в содержание трудового договора сведения о родственниках моряка и их адреса. Такую ситуацию можно рассматривать двояко, т.к. с одной стороны это продиктовано безопасностью, защитой от несчастных случаев при котором родственники должны получать информацию при первой возможности, ведь профессия моряка считается наиболее опасной чем, например горнодобывающая, либо обрабатывающая промышленность в 3 и в 30 раз соответственно. С другой стороны это своего рода вмешательство в личные данные и личную жизнь человека.<sup>2</sup>

Определение трудового договора с моряками дается в ст. 12 Модельного закона «Об особенностях регулирования труда моряков» под ним понимается контракт об условиях и сроках найма, соответствующих

---

<sup>1</sup> Мудролюбова А.В. Договор найма моряков // Пробелы в российском законодательстве. – 2012. – № 3. – С.114-117.

<sup>2</sup> Шебшевич В.С. Международные космические радиотехнические системы обнаружения терпящих бедствие. – М.: Инфра-М, 1987. – С.5-6.

законодательству и положениям коллективного договора, подписывается судовладельцем или его уполномоченным представителем с одной стороны и моряком с другой стороны. Моряку предоставляются соответствующие условия для ознакомления и изучения своих прав и обязанностей, устанавливаемых договором до его подписания. Моряку выдается экземпляр подписанного трудового договора.<sup>1</sup>

Непосредственным содержанием самого трудового договора согласно Конвенции является:

- ФИО моряка, возраст, дата и место рождения;
- Информация о судовладельце;
- Время и место подписания договора;
- Должность на судне;
- Размер заработной платы и то, как она рассчитывается;
- Размер оплачиваемого ежегодного отпуска;
- Условия расторжения контракта, включая срок уведомления о расторжении, если договор заключен на неопределенное время;
- Если договор заключен на определенный срок, то указание точной даты его прекращения;
- Если договор заключен на один рейс указывается порт назначения;
- Медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые судовладельцем;
- Подробную информацию для права на репатриацию;
- Другая информация в соответствии с требованиями национального законодательства.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> «Модельный закон об особенностях регулирования труда моряков» (Принят в г. Санкт-Петербурге 4.11.2001 Постановлением 18-14 на 18-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств. – 2002. – N 28. – С. 284–321.

<sup>2</sup> Сухоруков Ю.Ю. Моряки получили новый «Билль о правах» // Морской бюллетень. – 2010. – N 24. – С. 27-32

В свою очередь российское законодательство в ст.57 ТК РФ устанавливает те условия по которым должны быть достигнуты соглашения в обязательном порядке:

- Место работы. Здесь указывается информация о судне: его название, флаг под которым он плавает, название судоходной компании, владеющей этим судном и валовая вместимость. Также, по возможности оговаривается различные производственные случаи, при которых моряк может быть переведен на другое судно той же компании.

- Трудовая функция, род и характер работы, а именно принятие, при вступлении в трудовые правоотношения, выполнения вмененного работнику круга обязанностей, под его персональную ответственность.<sup>1</sup> Трудовой кодекс РФ устанавливает два вида конкретизации трудовой функции: уточнение вида поручаемой работы или указание на специальность, должность, профессию. Это обуславливается наличием у работника квалификационных свидетельств и дипломов, подтверждающих его квалификацию и специальность. Под квалификацией понимается соответствие установленному государством конкретному разряду, по соответствующей специальности работника, практических и теоретических знаний. Профессия же это набор практических и теоретических знаний, которые предоставляют право на выполнение работы установленного вида и рода.<sup>2</sup> Работодатель, не вправе привлекать, за исключением некоторых случаев, работника выполнять функции, не предусмотренные его трудовым договором и накладывать дополнительные обязанности.

- Дата начала работы, т.е. день когда работник обязан выполнять трудовую функцию. В момент начала работы сведения о моряке вносят в судовую роль, согласно принятыми приказами Минтранса от 03.04.02г. №28 Правила о ведении судовой роли, это документ, который содержит сведения о составе и

---

<sup>1</sup> Пашков А.С. Обязанность трудиться по советскому праву. – М.: Юридическая литература, 1970. – С. 154.

<sup>2</sup> Глозман В.А. Еще раз о трудовой функции работника // Проблемы трудового права и права социального обеспечения. – М.: Наука. – 1975. – С. 94-95.

количестве экипажа по прибытии и отбытии судна. Если заключен срочный трудовой договор, то дополнительно указывается период работы. Решение о времени прекращения договора принимает работодатель когда есть подходящий порт для замены экипажа судна. В нем также должны быть прописаны условия его прекращения:

- если срок не определен, тогда устанавливается срок уведомления о расторжении;
- если действие договора равно одному рейсу, то определяются время и порт назначения, где будет списан моряк;
- точную дату при определенном сроке;

При заключении срочного договора моментом начала работы будет считаться с даты и места найма моряка, а период исчисляется в месяцах.

- Заработная плата. Заработная плата, тарифы, материальное поощрение в иных формах устанавливаются судовладельцем по согласованию с профсоюзной организацией и должны закрепляться в коллективном соглашении. Конкретные размеры должностных окладов и тарифных ставок зависят от минимального размера оплаты труда в организации с учетом соотношения должностных окладов и тарифных ставок.<sup>1</sup> Нужно отметить, что Конвенция МОТ предусматривает и указания формулы расчета заработной платы, где это применимо.

Нужно заметить, что ТК РФ не учитывает сведения о включении пункта места, где находится работодатель и место проживания работника, т.к. они указаны в качестве обязательных в Конвенции МОТ О труде в морском судоходстве.

В соответствии со ст. 57 Трудового кодекса РФ договор, являясь двусторонним соглашением, имеет и две стороны, которыми является работник и работодатель.

---

<sup>1</sup> Дмитриев В.И. Справочник капитана. – СПб.: Элмор, – 2009. – С. 816.

В лице работника выступает член экипажа, который выполняет свою трудовую функцию на корабле. Некоторые нормы МОТ используют определение «морьяк», вместо «работник» или «член экипажа».

Понятие «морьяк» раскрывается в требовании Минтранса от 18.03.1998, где под ним подразумевается любое лицо, которое имеет гражданство РФ и отвечает тем условиям, требуемым для трудоустройства или получения работы в любом качестве на борту морского судна, кроме военного судна.<sup>1</sup> В международном законодательстве единого понятия «морьяка» не выработано, разные акты приводят разные определения. По словам С.Ю. Головиной, в современном трудовом законодательстве не хватает достаточной проработки терминологии, с помощью которых будет осуществляться единообразное применение юридических терминов.<sup>2</sup>

При заключении трудового договора, член экипажа корабля обязан предоставить необходимые документы, подтверждающие его соответствие определенным требованиям международного и национального законодательства. Общие обязанности, которые возлагаются на работника, закреплены в статье 21 Трудового кодекса, а также в Уставе о дисциплине для работников на судне, где основными обязанностями членов морского судна является: выполнение обязанностей по трудовому договору, соблюдение дисциплины и охраны труда, технических регламентов, технической эксплуатации и т.д.

В лице работодателя выступает непосредственно судовладелец или его представители, например агенты крьюинговой компании.

Что касается термина «работодатель» то можно высказать мнение, что некоторые ученые не согласны с термином «работодателя» в трудовом кодексе и считают его менее удачным, потому что лицо, которое может

---

<sup>1</sup> Требования Минтранса России к услугам по найму и трудоустройству российских морьяков на суда под иностранным флагом от 18 марта 1998 N 31.9.01-98 //Права человека. – 1998. – N 14. // <http://www.kodeks.ru/>

<sup>2</sup> Головина С.Ю. Понятийный аппарат трудового права./ дисс...док. юрид. наук – Екатеринбург, 1998. – С.5

предоставлять работу является и заказчики подряда или поручители и т.п.<sup>1</sup> Другие авторы считают более приемлемым использование термина «наниматель», что использовался в Кодексе закона о труде 1922 г., т.к. работник не теряет свое право собственности на свою же рабочую силу, а лишь временно предоставляет ее обществу.<sup>2</sup>

В соответствии со статьей 20 ТК РФ работодателем является физ. лицо либо организация, вступившее в трудовые отношения с работником, чей главной обязанностью будет предоставление работы, обусловленной договором и осуществление руководства. Таким образом, возникает зависимость между работником и работодателем, в сторону последнего и труд становится уже несамостоятельным, что означает осуществление его под руководством и интересами других лиц в сфере хозяйственной деятельности.<sup>3</sup>

Помимо статьи 22 Трудового кодекса, где закреплены общие права и обязанности работодателя, которые при этом корреспондируют с правами и обязанностями работника, регулированию обязанностей судовладельца осуществляется и ст. 60 КТМ РФ, где он должен обеспечить:

1. безопасные условия труда, которые обеспечиваются соблюдением правил техники безопасности, пожарной безопасности, а также санитарными правилами для судов. Все эти требования закрепляются в международных конвенциях СОЛАС 78/74 О безопасных условиях труда и охраны здоровья, МОТ №3, 134, 126 и 123;
2. охрану здоровья, осуществляется путем обязательного социального страхования от профессиональных заболеваний и несчастных случаев на производстве, взносы которого уплачиваются организацией, страхуются за

---

<sup>1</sup> Хохлова Е.Б. Курс российского трудового права. В 3 т. Т. 1. – СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 1996. – С. 573.

<sup>2</sup> Бегичев Б.К. К вопросу о предмете и методе трудового права // Проблемы трудового права и права социального обеспечения. – М.: РАН СССР, 1975. – С. 59-60.

<sup>3</sup> Пашков А.С. Договоры о труде в многоукладно экономики // Государство и право. – 1993. – N 6. – С.60.



счет судовладельца и заработная плата, расходы вызванные репатриацией, жизнь и здоровье экипажа;

3. наличие спасательных средств;

4. снабжение водой и продовольствием без каких-либо перебоев, тут имеется ввиду то, что экипажи должны обеспечиваться бесплатным рационом питания, во время нахождения на море, в порту, болезни на борту корабля или выполнения ремонтных работ. Может устанавливаться одно- двух- или трехразовое питание в зависимости от продолжительности нахождения на судне. Если работают на плавучих объектах, то поставка питания осуществляется по договору, через организации питания на берегу. Нужно учитывать, что места приема пищи, кухни должны быть оснащены всем необходимым оборудованием для приготовления горячей пищи. Посуда, столовые принадлежности должны быть надлежащего качества и отвечать санитарным требованиям Госсанэпиднадзора. Обычно данные нормы о питании не включаются в индивидуальные трудовые договоры, так как в соответствии с международными требованиями они закрепляются на уровне федерального законодательства;

5. культурно-бытовое обслуживание подразумевает снабжение морских судов культурным и спортивным инвентарем, спортивной формой, оборудованием для занятий спортом, обеспечения культурного отдыха членов экипажей;<sup>1</sup>

В дополнение вышесказанного, можно указать что работодатель, в отличие от работника имеет право возложить на себя дополнительные обязательства, не входящие в перечень ТК РФ. Например, обязанности закрепленные в Уставе о дисциплине работников морского транспорта включают в себя: предоставление для моряков достойные социальные и бытовые условия, осуществлять подбор работников с учетом их

---

<sup>1</sup>Симоненко А.М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года N81-ФЗ (постатейный) / А.М. Симоненко // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

квалификации, предоставлять надлежащий режим труда и отдыха, производственной и трудовой дисциплины и т.п.

Как было сказано выше, работодателем может выступать судовладелец, тогда возникает вопрос, как осуществляется руководство на судне, когда оно находится в плавании и каким образом органы юридического лица могут осуществлять власть. Статья 20 ТК устанавливает, что работодатель может передать часть своих прав на представителей. Н.В. Щукина дала определение таким лицам как «сосубъекты».<sup>1</sup> Таким образом, командный состав корабля реализует часть прав, наделенную работодателем. По своей сути командный состав осуществляет управление судном и является своеобразной администрацией с административным центром в лице капитана.

Так как капитан имеет специальные знания в области мореходства, судоходства, что не всегда имеет судовладельческая компания, то он имеет представление о знаниях и квалификации работника и наделяется законом одной из главных функций. Как сказано в ч.2 ст. 57 Кодексе торгового мореплавания, принятие на работу нельзя осуществить без согласия капитана судна. Т.е. капитан, в отличие от всех членов экипажа имеет особый статус и законодатель подчеркивает это. Помимо своих нормативно установленных функции капитан должен организовать наиболее благоприятную обстановку в коллективе,<sup>2</sup> что является объективно обусловленной обязанностью не регулирующей законом. В отличие от РФ от западного законодательства, комфортом в плане психологического состояния на работе является предметом регулирования права.<sup>3</sup>

Если учесть приведенные права и обязанности капитана, то их можно поделить на пять категорий:

- осуществление руководства в качестве представителя работодателя;

<sup>1</sup> Щукина, Н.В. Ответственность руководителя, иных ответственных лиц работодателя за нарушение законодательства о труде./ Н.В. Щукина Авторефер.дис...канд. юрид. наук – М., 2001. – С.168.

<sup>2</sup> Лившиц Р.З. Трудовое право и научно-технический прогресс. – М.: Наука, 1974. – С.112.

<sup>3</sup> Кисилев И.Я. Сравнительное и международное трудовое право. Учебник для вузов. – М.: Проспект, 1999. – С. 180–184

- деятельность по представлению интересов судо- грузовладельца;
- руководство членами экипажа и обеспечения безопасности в море;
- выполнение функций в качестве представителя государственной власти
- эксплуатация судна в коммерческом плане;<sup>1</sup>

Нами было указано, что стороной трудового договора может выступать не только работодатель, но и крьюинговая компания. Крьюинговый бизнес - это система социально-психологических, правовых и экономических отношений, складывающиеся для реализации кадрового управления в сфере судоходства, которые возникают и функционируют на рынке крьюинговых услуг между компаниями-агентами и судовладельцами.<sup>2</sup> Таким образом, если судовладелец имеет нехватку кадрового состава, он заключает договор с посредником, который должен ему гарантировать предоставление нужного количества работников с требуемой квалификацией и навыками.<sup>3</sup> Крьюинговая компания выходит на рынок труда с целью реализовать услугу, которую заказал судовладелец, тем самым, выполняя управленческие функции взамен на вознаграждение. Как правило, судовладелец выплачивает вознаграждение, устанавливаемое процентом от фиксированной ставки по той должности, куда направляют работника, либо процентом от суммы договора.

Услуги, предоставляемые судовладельцу, являются производственными, в содержание которых входит менеджмент персонала в функциональном блоке системы управления персоналом, например развитие человеческих ресурсов, обеспечение безопасности здоровья и труда, вознаграждение или функциональном блоке обеспечения персоналом, т.е. это отбор, подбор, оформление, территориальное перемещение и т.д.

Моряку, в свою очередь, предоставляется услуга личного характера, которая создает для него определенные выгодные варианты в которых он,

---

<sup>1</sup> Баринава И.И., Хейфец Б.С., Гицу М.А., Современное морское право и практика его применения. - М.: Гранзас Авиция., 1985. – С.5–11

<sup>2</sup> Галиулина Е.О. Крьюинговые компании. Обзор отрасли. – М.: Проспект, 2012. – С.7

<sup>3</sup> Монди, У. Р. Управление персоналом. – СПб.: Изд. дом «Нева», 2004. – С. 640.

принимая решение о варианте трудоустройства сопоставляет свои ограниченные ресурсы с позитивным и негативным влиянием материальных и многочисленных нематериальных факторов. Механизм принятия решения о максимизированном благоприятном варианте поведения моряка при трудоустройстве на основе экономического подхода. Данная услуга заканчивается в момент подписания договора с судовладельцем.

Рынки, с сделками такого рода, являются локальными. Такого типа рынок может быть назван рынком по оказанию услуг морякам в трудоустройстве. Этот рынок также является вторичным по отношению к рынку труда моряков, т. к. существует в рамках его инфраструктуры.<sup>1</sup>

Однако в крьюинговой системе существует проблема учета нематериальных интересов моряка. Моряка часто полностью не информируют об условиях работы, что может идти вразрез с его личными предпочтениями и возможностями для максимальной пользы использования своих ресурсов. В итоге это сводится к тому, что часто возникают ситуации досрочной репатриации моряка по дисциплинарным нарушениям, конфликтам в коллективе и состоянию здоровья, что в свою очередь несет ущерб судовладельцу.<sup>2</sup>

## 2.2 Рабочее время и время отдыха

Рабочее время и время отдыха является важной частью любого трудового договора, она затрагивает основные конституционные права гражданина на установленную продолжительность работы и права на отдых.

В Российской Федерации 20.02.1996 был утверждено постановление Минтруда о рабочем времени и времени отдыха, работающих на плавсоставе морского флота, согласованное с Минтранспортом РФ и Центральным

---

<sup>1</sup> Лукашевич В. М. Методологические подходы к определению основных понятий кадрового менеджмента в сфере морского судоходства // Вестник АГТУ. – 2013. N 2. – С.112-117.

<sup>2</sup> Лукашевич В. М. Определение сущности концептуальных подходов к введению крьюингового бизнеса // Журнал ТАРП. – 2014. – N 2 (19). – С.43–47.

комитетом профсоюза работников водного транспорта. Данное постановление является нормативным правовым актом и обязательно для членов экипажей морских судов, принадлежащих судовладельцам зарегистрированных на территории Российской Федерации вне зависимости от формы собственности организации и занимающиеся:

- научно-исследовательскими работами;
- учебным процессом;
- перевозкой пассажиров и груза;
- дноуглобительными работами
- гидрографическими работами;
- ледокольными работами;

И не распространяется на экипаж судна являющийся:

- членами рыболовецкого судна;
- членами судна Министерства обороны РФ, МВД РФ и ФПС РФ;

Под рабочем временем постановление, в пункте 2.1 указывает время «в течение которого член экипажа судна обязан выполнять работу по обслуживанию судна и поддержанию его в нормальном эксплуатационно-техническом состоянии». Можно отметить, что в Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве данное определение дано немного некорректно, а именно в Стандарте А2.3, по рабочем временем понимается время, в течение которого работник (морьяк) должен выполнять работу в интересах судна. Сразу возникает вопрос, какие интересы может иметь судно, являясь имуществом? Таким образом, определение данное в российском положении более правильное.

Длительность рабочего времени устанавливается в 8 часов в день и не более 40 часов в неделю с двумя выходными. Такое время не совпадает с не ратифицированной Россией Рекомендацией Конвенцией № 180, где рабочий день предполагается не более 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любой семидневки.. Однако, на практике во многих

договорах рабочее время устанавливается относительно рабочего дня, а не недели и в сутки равна 12 часам.

В Конвенции МОТ О труде в морском судоходстве в стандарте А2.3 п.5 устанавливается максимальная продолжительность рабочего времени и минимальная продолжительность времени отдыха, что составляет 14 часов в течение 24-часового периода работы и 72 часа в период 7 дней и 10 часов в течение 24 часового периода и 77 часов в течение 7-ми дней соответственно. Следует сделать вывод, что данная международная норма существенно ухудшает положение моряка, чем по сравнению с российским законодательством.

Некоторой особенностью распределения рабочего времени у моряков, является то, что в зависимости от различных моментов работы корабля меняется и степень уплотненности рабочего графика. Это может быть связано со стоянкой, погрузки и разгрузки, портовые переходы и т.д.<sup>1</sup>

Если речь идет о работниках плавсостава, то рабочее время подразделяется на:

- внеэксплуатационный период (постановка судна на предприятие судоремонта и ремонт без такого вывода);
- в период рейса;<sup>2</sup>

Положением предусматривается сокращенная продолжительность рабочего времени для отдельных категорий экипажа:

- 36 асов в неделю с 2 выходными, т.е. по 7.2 часа в день с понедельника по пятницу устанавливается для женщин членов экипажа корабля, лиц, работающих на Крайнем Севере и приравненных к ним местностях, при нахождении судна в морях Северного Ледовитого океана и северной части Тихого океана.

<sup>1</sup> Нефедов В.И. правовое регулирование труда работников морского транспорта СССР./ В.И. Нефедов. Автореферат. дис...канд. юрид. наук. – Л., 1965. – С. 13.

<sup>2</sup> Чекалина Н.Н. Особенности правового регулирования труда работников плавсостава флота рыбной промышленности./Н.Н. Чекалина. Автореферат дис...кан. юрид. наук. – М., 1972. – С. 9–10.

- для членов экипажа на атомоходах - 6 часов с понедельника по субботу т.е. 36 часов в неделю.

Работа на каждом корабле, во время его эксплуатации, подразумевает несение членом экипажа вахтенной службы, это особый вид служебных обязанностей, при котором от лица требуется непрерывное присутствие на своем рабочем месте или выделенном посту и повышенное внимание.<sup>1</sup> Если обратиться к трудовому кодексу, то выясняется что вахтенная служба это одна из видов рабочей смены. Такая служба обеспечивает нормальную эксплуатацию судна, его управление, безопасность и живучесть во время экстренных ситуаций, а также выполнение производственного труда. Максимальная продолжительность вахты не должна превышать 4 часов, а во время стоянки 8 часов. Длительность ходовой вахтенной службы на кораблях с круглосуточной и не с круглосуточной эксплуатацией разные: в первом случае устанавливается в 3 сменных графика, и 4-х сменный если судно является атомоходом или АТО, во втором случае 2-ух или 1-сменный график, по 8 часов но не более 12 ч. в сутки. Согласно Положению о рабочем времени и времени отдыха норма ТК РФ, сокращающая продолжительность ночной смены на один час, не действуют в отношении вахтенной службы моряков.

График работ формируется и утверждается капитаном судна по поручению судовладельца или же самим судовладельцем. График должен быть согласован с профсоюзным органом работников или иными органами трудового коллектива, уполномоченные представлять интересы моряков.

Согласно Положению о рабочем времени и времени отдыха для работников судна устанавливается суммированный учет рабочего времени. Длительность учетного периода определяется по согласованию с профсоюзными органами работников и утверждается судовладельцем. В зависимости от установленного графика работ и его конкретных условий и от

---

<sup>1</sup> Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование труда моряков./ Д.К. Бекашев. Автореф. дис...канд.юрид.наук.– М., 2001. – С.146

того, что максимальная продолжительность работы между периодами отпуска не должна быть больше 120 календарных дней. Если существуют сложности в предоставлении отпуска в виду задержки рейса в иностранных и арктических портах, где сменить экипаж представляется значительно затратным, то продолжительность календарного периода работы может быть увеличена до 150 дней.<sup>1</sup>

Неотъемлемым фактором жизни члена экипажа на борту судна являются авральные и аварийные работы. Такими работами считаются те работы, для выполнения которого требуется использование труда всего экипажа или его части в помощь, находящимся на вахте. Они производятся по распоряжению капитана корабля и обязательны для всех членов судна. Могут протекать в рамках рабочего времени или же сверх установленного рабочего дня.<sup>2</sup> Авральными работами являются работы части или всеми членами экипажа, для входа судна в порт или выхода из него т.е. это установка и уборка трапов, швартовка и отшвартовка, спуск и подъем якорей, открытие грузовых люков, прохождение таможенных формальностей и т.п.<sup>3</sup> Авральные работы оплачиваются как сверхурочные, если они осуществлялись моряками с нормированным рабочим днем и сверх нормальной продолжительности рабочего дня. Учет авральных работ выполняется табелем об авральных работах.<sup>4</sup>

Аварийные работы это экстренные работы, которые требуется выполнить для устранения опасности, которая угрожает экипажу или имуществу, и связаны со восстановлением нарушенного производственного процесса.<sup>5</sup> К аварийным работам относятся работы:

---

<sup>1</sup> Явич Ю.Н. Рабочее время и время отдыха плавсостава // Организация и безопасность труда плавсостава. – М.: Транспорт. 1990. – С. 12.

<sup>2</sup> Новиков Т.Н. Основы трудового законодательства на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1968. – С. 90-91.

<sup>3</sup> Нефедов В.И. правовое регулирование труда работников морского транспорта СССР./В.И. Нефедов. Автореферат. дис...канд. юрид. – Л., 1965. – С. 9.

<sup>4</sup> Самохоткин И.М. Оплата труда на морском транспорте. – М.: Транспорт, 1991. – С. 58.

<sup>5</sup> Ельцов С.П. Рабочее время и время отдыха работников морского транспорта. – М.: Морской транспорт, 1961. – С. 32.



- по снятию судна с мели либо сброса груза для облегчения корабля если оно терпит бедствие;

- работы по устранению пожарных ситуаций на своем или соседнем корабле;

Положение о рабочем времени и времени отдыха выделяет следующие виды времени отдыха для работников морских судов и плавсостава:

- ежедневный отдых, который включает время для приема пищи;

- еженедельный отдых;

- отдых в установленные праздничные дни;

- ежегодные оплачиваемы отпуск и дополнительные отпуска установленные согласно законодательству России и коллективным соглашениям;

Кроме того, заметим, что определения и разделение на виды времени отдыха в Положении и Трудовом кодексе имеют различия, что как было сказано относится к проблеме единства законодательной терминологии в трудовой отрасли. Так ТК РФ закрепляет не ежедневный отдых, включая прием пищи, а «перерыв в течение рабочего дня (смены)» и «ежедневный междусменный отдых». В Положении указывается «отдых в праздничные дни», а ТК рассматривает это как «нерабочие праздничные дни».

В условиях трудового договора обязательным также является содержание условия о перерыве во время работы для питания и отдыха, который не будет включаться в рабочее время, а следовательно не будет и оплачиваться. В Постановлении о рабочем времени и времени отдыха каких-либо специальных правил не имеется, таким образом должны применяться общие нормы трудового кодекса. Ст. 108 ТК РФ сообщает, что продолжительность перерыва в течение рабочего дня должен быть не менее 30 минут и не более двух часов. Если по условиям производства предоставление такого перерыва невозможно, то работник должен быть обеспечен возможности приема пищи в рабочее время. Если работник не освобождается от выполнения трудовой функции, то время приема пищи включается в рабочее время. Как правило, если рабочий день равен одним

суткам, то устанавливается 3 перерыва, а если 8-ми часовой рабочий, то один перерыв.

Что касается еженедельного отдыха, то он предоставляется членам экипажа в любом порту, в период эксплуатации судна, порядок устанавливается капитаном судна по согласованию с представительными органами трудового коллектива.

Порядок использования и предоставления ежегодных основных и дополнительных отпусков для работников морского транспорта регулируется трудовым кодексом. Согласно Стандарту А2.4 Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве ежегодный оплачиваемый отпуск для работника должен исчисляться не менее 2.5 календарных дней за каждый месяц работы.

Конвенция МОТ 146 говорит об оплате моряку во время отпуска, он должен получать за весь период отпуска как минимум свое обычное вознаграждение, включая ту часть, что выдается натурой во время работы. Практика предполагает, моряку нужно выплачивать денежную сумму, за весь период отпуска, равную стоимости его рациона питания за этот период.<sup>1</sup>

### 2.3 Особенности оплаты труда

В развитых экономических странах в сумме доходов гражданина преобладает его заработная плата, т.е. денежные выплаты за виды исполняемой им трудовой деятельности. Этому свидетельствует два важных макроэкономических показателя – общая сумма денежных доходов населения и национальный доход.<sup>2</sup> На рынке труда заработная плата формируется в связи с характером общественного производства, который предопределяет правовой механизм распределения продукта труда между работником и работодателем. Такое распределение имеет три признака. Во-

---

<sup>1</sup> Новиков Т.Н. Зарботная плата, рабочее время, состав судового экипажа. Трудоустройство моряков // Морской флот. – 1995. – N 5-6. – С. 13.

<sup>2</sup> Никитин С.М. Степанова М.П. Формирование и политика заработной платы: опыт экономически развитых стран // Трудовое право. – 2003. – N 6. – С. 72.

первых некоторая часть продукта труда распределяется в зависимости от величины труда работника в процессе производства, что обеспечивает его интерес для более интенсивного и производственного использования своего рабочего времени. Во-вторых, труд, осуществляемый в наиболее вредных и тяжелых условиях оплачивается больше чем труд в нормальных условиях, тем самым компенсируя дополнительные затраты работника. В-третьих, более квалифицированный труд поощряется выше по сравнению с неквалифицированным трудом при прочих равных условиях.

В Российской Федерации вышесказанный механизм распределения заработной платы нашел отражение в Конституции РФ, где труд оплачивается « в соответствии с его количеством и качеством». В трудовом праве это выражается в сущности норм, которые регулируют вознаграждения за наемный труд.<sup>1</sup> Правовое закрепление оплаты труда зависит от экономических факторов и формируется в рамках трудового рынка, где действуют два собственника: работник и работодатель. Работники выступают в качестве лиц продающих свой труд, а покупатели, в лице работодателей покупают, таким образом между покупателем и продавцом рабочей силы формируются правоотношения по оплачиваемому использованию рабочей силы. Заработная плата в таких правоотношениях является всегда является одним элементом, вне зависимости от отрасли или конкретных условий.<sup>2</sup>

Статья 37 Конституции РФ и ст. 57 КТМ РФ устанавливают 4 уровня регулирования заработной платы моряков:

1. на федеральном уровне (КТМ РФ, ТК РФ, Уставы о дисциплине работников отрасли, Устав службы на судах, Генеральное тарифное соглашение);
2. на уровне субъекта РФ (законы и подзаконные акты);

---

<sup>1</sup> Российское трудовое право. Учебник для вузов / под ред. А.Д.Зайкина, – М., Норма, 2000. – С. 23.

<sup>2</sup> Пашерстник А.Е. Правовые вопросы вознаграждения за труд рабочих и служащих // Советское государство и право.– 1949, – С. 160.

3. на уровне конкретных профессиональных отраслях (отраслевые коллективные соглашения);
4. на уровне предприятия (индивидуальные и коллективные договоры, локальные акты).

Условие об оплате труда, в том числе размера оклада или тарифной ставки в трудовом договоре является одним из обязательных. Отражение в трудовом договоре условий о заработной плате должны быть максимально полные, так как одним из признаков самого договора является его возмездный характер. Думается, что при определенном толковании норма о заработной плате, можно заметить, что это весьма широкое понятие, которое включает в себя все применяемые в организации системы оплаты труда (как повременной, так и сдельной), виды оплаты труда (схема окладов, тарифная и бестарифная система), разные компенсационные и гарантийные выплаты, доплаты, надбавки, поощрительные выплаты.

К моменту заключения договора, обычно и условия труда и размер оплаты заранее определены локальными актами, следовательно, условие содержащееся в трудовом договоре о заработной плате сводятся к пункту «с окладом согласно штатному расписанию»<sup>1</sup> Однако, практика такого использования влечет к грубому нарушению прав работников. По словам Каринского С.С., важное значение в заключении договора является именно то, как выразилось согласие работника на предложенные условия работодателя об оплате труда.<sup>2</sup> Нужно заметить, что еще Конвенция МОТ О труде в морском судоходстве указывает в п 4 Стандарта А2.1, что должен быть размер зарплаты, а по возможности и формула для ее исчисления. Отсюда следует, что даже должностные оклады или таблица размеров тарифных ставок – еще не является условием трудового договора, поскольку данные оклады и ставки не относятся к конкретному работнику. Другими словами главное «привязка» конкретного условия к конкретному работнику

<sup>1</sup> Анисимов А.Л. Трудовые договоры. Трудовые споры. – М.: Бератор-Пресс, 2003. – С. 21.

<sup>2</sup> Астрахан Е.И. Роль советского трудового права в плановом обеспечении народного хозяйства кадрами. – М.: Госюриздат, 1955. – С. 80.

через соглашение двух сторон.<sup>1</sup> Подобные «привязки» уже оценивают различные факторы и обстоятельства в связи с конкретной, индивидуальной для каждого работника обстановкой.<sup>2</sup>

Нужно отметить, что большое количество надбавок и доплат вызвано многообразием и сложностью труда на морском транспорте, поэтому в отношении моряков применяются несколько систем оплаты труда. Для определения размера используется тарифное регулирование с учетом занимаемой должности по судовой роли при выплате коэффициентов, в том числе доплачиваются работы в определенных условиях, например работа в пределах свободной экономической зоны, погрузочно-разгрузочные работы в портах, авральные и швартовые работы и т.д.

Профсоюзы моряков и судоходные компании при решении вопросов о заработной плате во время заключение коллективных соглашений ориентируются на устанавливаемую морской комиссией сумму за календарный месяц, матросу первого класса. Данное правило находится в п. 1 Руководящего принципа В 2.2.4 Конвенции О труде в морском судоходстве, но не является обязательной. Конвенция также содержит термин «паушальной суммы оплаты труда» и «базовая оплата труда». Разница между ними в том, что базовая выплачивается независимо от ее структуры и не включает в себя выплаты премии, отпускных или за сверхурочную работу, а паушальная содержит в себе и базовую часть зарплаты и дополнительные выплаты.

Таким образом, паушальная оплата труда содержит в себе доплату за уже запланированное количество часов сверхурочной работы, при том что работодатель, обязан вести точный учет сверх проработанных часов. Следует заметить, что в российском трудовом законодательстве не применяется данная система оплаты, тем более она противоречит трудовому кодексу так

---

<sup>1</sup>Лившиц Р.З. Трудовое законодательство: настоящее и будущее // Трудовое право и научно-технический прогресс. – М.: Наука, 1974. – С. 80.

<sup>2</sup>Безина А.К. Индивидуально-договорное регулирование труда рабочих и служащих. – Казань: Издательство Казанского ун-та, 1984. – С. 37.

как является планируемой переработкой, а в графике работы не должно предусматриваться сверхурочная работа и привлечения оформляется отдельным приказом работодателя с согласия и в некоторых случаях без согласия работника.

Что касается граждан плавающих за границей, то помимо базовой части, им выплачиваются суточные взамен командировочных. Правовая природа данных выплат не определена в трудовом кодексе. На практике ставился вопрос о налогообложении выплаченных суточных в иностранной валюте, что на практике повлекло ряд споров.

К проблемы, связанной с оплатой труда, относят и время простоя, которые на судне возникают нередко, во время передачи судна по бербоут-чартеру, ремонта, отстоя судна и т.д.

Трудовой кодекс в ст. 157 закрепляет порядок оплаты простоя, это может быть простой по вине работника, по не зависящим причинам или по вине работодателя. И в зависимости от вины уплачивается та или иная часть заработка. Если говорить об определении вины, то это внутреннее отношение лица к совершаемому правонарушению, в котором проявляется безразличное отношение к общественным интересам или интересам отдельных лиц. С такой позиции можно сказать, что при заключении договора бербоут-чартера противоправность в действиях работодателя будет заключаться в создании ситуации, когда он не сможет выполнить обязанность в предоставлении работы по обусловленной трудовой функции, а под виной – пренебрежение интересами работников.<sup>1</sup> Однако с точки зрения гражданского права в действиях работодателя как арендодателя нет правонарушения. Тем самым отсутствие ограничений и запретов на заключение подобных гражданских договоров, признает отсутствие гарантий работников на средства обеспечение реализации трудовых прав.<sup>2</sup> Такой простой по вине

---

<sup>1</sup> Александров Н.Г. Трудовое правоотношение. – М.: Юридическое издательство Минюста СССР, 1948. – С. 276.

<sup>2</sup> Скобелкин В.Н. Обеспечение трудовых прав в СССР. – М.: Юридическая литература, 1987. – С. 44.

работодателя, согласно статьи 157 ТК РФ будет оплачиваться в размере 2/3 от средней заработной платы.

Также можно отметить, что существуют неясности по поводу правовой природы выплат при простое. Некоторые ученые подразумевают под ними одним из видов гарантий для работника,<sup>1</sup> т.к. простой входит в часть рабочего времени. В трудовом кодексе в ст. 165 также указывается, что гарантии и компенсации предоставляются работникам, во время вынужденного прекращения работы не по их вине. В то же время институт оплаты простоя размещен не в разделе гарантий и компенсаций, а в оплате и нормировании труда.<sup>2</sup>

В своей книге И.Я. Кисилев высказывал мнение Л.С. Таля о том, что от того кто нанялся по трудовому договору на определенную работу, требуется готовность выполнить ее, что и составляет дальнейшее исполнение договора. Таким образом, права работника на получение вознаграждения за готовность к выполнению трудовой деятельности не зависит от того, воспользовалась ли другая сторона его трудами или нет.<sup>3</sup>

Другая ситуация, когда простой становится по причине введения военного или чрезвычайного положения или чрезвычайными обстоятельствами (эпидемии, эпизоотии, наводнения, штормы) которые ставят угрозу жизни членам экипажа судна, всего населения или его части. Статья 157 ТК, по нашему мнению относит ее к причинам не зависящим от сторон, соответственно выплата должна производиться также в размере 2/3 от средней заработной платы. Некоторые авторы считают, что необходимо

---

<sup>1</sup> Каминская, П.Д. Понятие трудового договора в советском праве // Вопросы трудового права. – 1948. – N 1. – С. 116–117.

<sup>2</sup> Гинцбург, Л.Я. Актуальные вопросы законодательства о рабочем времени // Советское государство и право. 1965. – N 11. – С. 40.

<sup>3</sup> Кисилев И.Я. Трудовое право России Историко-правовое исследование. – М.: 2001. – С. 84.

внести полную ответственность работодателя за простой не по вине работника.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Бугров Л.Ю. Свобода труда и свобода трудового договора в СССР (юридический аспект). – Красноярск: Издательство Красноярского Ун-та, 1984. – С. 43.



## ГЛАВА 3 ОХРАНА ТРУДА И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ БЕЗОПАСНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА

### 3.1 Организационные основы охраны труда членов экипажа корабля

По предоставленной информации Международной организации труда каждый год более одного миллиона работников погибают по причине заболеваний и несчастных случаев, связанных с условиями труда, получают производственные заболевания и травмы около 160 мил. работников в сфере морского транспорта. Различные недостатки в организации труда влекут огромные экономические потери, так по оценкам экспертов от одного несчастного случая с тяжелым или смертельным исходом идут затраты на 75 тысяч долларов США.

Согласно Трудовому кодексу РФ, в ст. 209 дается легальное понятие охраны труда. Охрана труда это «система сохранения жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности, включающая в себя правовые, социально-экономические, организационно-технические, санитарно-гигиенические, лечебно-профилактические, реабилитационные и иные мероприятия». Для того, чтобы система охраны труда была организована ее управление осуществляется непосредственно Правительством РФ, по ее поручению охраной труда управляют федеральные ведомства и министерства. На уровне субъекта, такими вопросами занимаются органы исполнительной власти субъекта в пределах своих полномочий.

Общими нормами ТК, для соблюдения благоприятных условий труда, проводится комплексная оценка факторов производственной среды, называемая экспертизой условий труда. Такая экспертиза проводится уполномоченными органами в целях оценки:

- качества проведения специальной оценки условий труда;
- правильности предоставления работникам гарантий и компенсаций за работу с вредными и (или) опасными условиями труда;
- фактических условий труда работников;

Судебная практика располагает наличием таких прецедентов, когда работодатели не проводят оценку условий труда, например, прокурор Ленинского округа города Мурманска в ходе проверки соблюдения требований законодательства об охране труда выявил, что ответчиком не проведена аттестация рабочих мест по условиям труда, что нарушает права работников в части обеспечения безопасных условий труда и получения информации об условиях труда и требованиях охраны труда на рабочем месте, просил обязать ответчика провести аттестацию рабочих мест по условиям труда в филиале.<sup>1</sup>

Непосредственное регулирование оценки труда на морском и внутреннем водном транспорте реализует Приказ Министерства труда России от 03.12.14 № 969н «Об установлении особенностей проведения специальной оценки условий труда на рабочих местах членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и рыбопромысловых судов». Особые требования к экспертам, проводящим оценку условий труда, которые должны перед проведением экспертизы пройти инструктаж по безопасности и осуществлять свою деятельность под контролем руководителя судовой службы. Председатель комиссии по экспертизе уведомляет капитана о тех рабочих местах которые планируется оценить. В случаях оценки вредных и опасных производственных факторов устанавливаются требования о возможности и условиях проведения в целях максимальной безопасности экспертной группы и остальных членов экипажа, например не проводятся оценка в помещениях и на палубах, где экипаж осуществляет работу повышенной опасности.

Также устанавливаются дополнительные основания для проведения внеплановой специальной оценки условий труда это проведение на судне капитального ремонта, связанного с:

- увеличением грузоподъемности судна;

---

<sup>1</sup> Решение Ленинского районного суда г. Мурманска от 16 августа 2011 г. N 2-1727/11 // <https://rospravosudie.com/court-leninskij-rajonnyj-sud-g-murmanska-murmanskaya-oblast-s/act-100661334/>

- заменой главной судовой энергетической установки;
- замена иных механизмов, влияющих на изменение уровня воздействия вредных и (или) опасных производственных факторов.

В 2014 году в России были приняты новые правила охраны труда морском транспорте. Данные правила учитывали как международные, так и национальные требования, где главным элементом остается безопасность условий труда на судне. В связи с тем, что Россия ратифицировала Конвенцию МОТ 2006 г. «О труде в морском судоходстве», согласно ей были разработаны и утверждены новые Правила по охране труда. Данный приказ Минтруда РФ от 5.06.2014 № 367н вступил в силу 2.06.2015. Данный приказ также содержит в себе положения свода правил МОТ от 2001 г. «Предупреждение несчастных случаев на судне в море и порту».

Данные правила в будущем должны не только максимально эффективно реализовать ратифицированные международные нормы, но и систематизировать внутреннее законодательство по охране труда на речном и морском транспорте.

Эти правила распространяются на судовладельцев (работодателей), независимо от форм собственности, и экипажей, плавающих под флагом РФ, на судна находящиеся в эксплуатации, ремонте, реконструкции, отстое. За исключением рыбопромыслового флота, вспомогательных и военных кораблей ВМФ России.

Новые Правила Минтруда имеют следующую структуру:

1. Общие положения
2. Охрана труда на судах, находящихся в эксплуатации.
3. Охрана труда на проектируемых, вновь строящихся и реконструируемых судах.

А также были введены семь новых разделов, а именно:

- ответственность и обязанность судовладельца и командного состава;
- система допуска к работе;
- требования охраны труда при общесудовых работах;

- обеспечение спецодеждой и СИЗ;
- требования охраны труда в плохо вентилируемых и труднодоступных помещениях;
- требования к охране труда на высоте и за бортом судна;
- обучение и проверка знаний требования охраны труда;

Еще одним новым положением является возможность создания на корабле по инициативе работников либо их представительного органа и (или) по инициативе судовладельца комиссий по охране труда. Думается, что данную норму перенесли с 218 статьи ТК РФ.

Также, впервые в правилах был указан перечень документов, которые должны быть на судне: система управления охраной труда на судне, нормативно-техническая документация по охране труда, учетно-отчетная документация, документы контролирующих надзорных органов, карты специальной оценки условий труда, сертификаты соответствия организации работ по охране труда, документация по обучению вопросам охраны труда, копия коллективного договора, заключенного работодателем (судовладельцем) с первичной профсоюзной организацией или иным представительным органом работников (при его наличии). Если судно имеет более 500 регистровых тонн валовой вместимости и совершает международные рейсы, тогда в перечень документов на судне дополнительно нужно иметь декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и свидетельство о соответствии трудовым нормам.<sup>1</sup>

Вышеуказанными правилами также установлены пределы ответственности и обязанности командного состава и судовладельца в области охраны труда. Таким образом судовладелец (работодатель) должен обеспечить:

---

<sup>1</sup>Хабилов А. Новые правила по охране труда на судах речного и морского флота в действии / А. Хабилов // Блог-Инженера РФ. – 2015. – N 3 (электронный ресурс) <http://блог-инженера.рф/news/новые-правила-по-охране-труда-на-судах.html>

- проверку знаний требований охраны труда, правил пожарной безопасности у лиц командного состава и членов экипажа и их обучение;
- разработку инструкций по выполнению работ на судне;
- проводить санитарно-бытовое обслуживание экипажа;
- периодическое инспектирование рабочих мест;
- наличие системы охраны труда;

Капитан в свою очередь должен обеспечить безопасные условия труда при соблюдении охраны и правил труда, выполнение требований Государственной инспекции труда и требований действующей системы управления охраной труда.

Командный состав должен обеспечивать охрану труда непосредственно в отношении различных систем и механизмов на судне и их правильной эксплуатации.

Члены экипажа обязаны:

- сообщать своему вышестоящему лицу о неисправностях, нарушениях;
- выполнять инструкции по охране труда;
- использовать защитные средства в соответствии с работой;
- при несчастном случае помочь пострадавшему и сообщить капитану;<sup>1</sup>

Несомненно, новые правила смогут не только обеспечить безопасность труда на море в соответствии с международными конвенциями, но и уменьшить статистику производственного травматизма. По словам Главного технического инспектора труда Российского профсоюза моряков, данные правила это главный документ, на основе которого работодатель будет разрабатывать нормы по охране труда, где в большей степени будут

---

<sup>1</sup> Приказ Минтруда России от 05.06.2014 N 367н «Об утверждении Правил по охране труда на судах морского и речного флота» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, – N 48, – 01.12.2014

учитываться требования по техническому состоянию судна, уровню шума, вибрации и освещенности.<sup>1</sup>

Помимо вышеуказанного положения в РФ действуют следующий комплекс актов регулирующих охрану труда на судах и морских портах:

- РД 31.87.02-95 «Положение об обучении и инструктаже по охране труда работников плавающего состава судов морского транспорта» (устанавливает порядок обучения и инструктажей по охране труда работников плавающего состава судов предприятий морского транспорта (в дальнейшем - предприятия) независимо от форм собственности, и распространяется также на лиц, временно находящихся на борту судна (командированные, практиканты и учащиеся, члены семей моряков и т.п.);
- Правила безопасности труда на судах речного флота (утверждены приказом Минречфлота РСФСР от 25 декабря 1987 г. № 242 и закрепляют требования по ведению ремонтных, палубных и хозяйственных работ, вспомогательных механизмов и устройств, обслуживании энергоустановок);
- Требования к конструкции судов внутреннего водного транспорта и судовому оборудованию (утверждены распоряжением Минтранса России от 15 мая 2003 г. № НС-59-р и устанавливают требования к конструкции судов всех назначений и типов внутреннего водного транспорта РФ и судовому оборудованию);
- РД 31.81.01-87 «Требования техники безопасности к морским судам» (настоящие требования необходимы для соблюдения безопасности к конструкции судна как, строящихся в РФ для судостроительных и эксплуатирующих организаций, так и при приобретении судов за границей);

---

<sup>1</sup> Хижняк Е. Новые правила по охране труда на судах / Е. Хижняк // Морские новости. – 2010. – № 4 (электронный ресурс) <http://www.seafarersjournal.com/news/view/novye-pravila-po-ohrane-truda-na-sudah-mogut-povliyat-na-sokrashhenie-urovnya-travmatizma-v-more>

- РД 31.81.10-91 «Правила техники безопасности на судах морского флота» (правила техники безопасности предъявляются к членам экипажей, специалистам других подразделений парокондуктов, судоходным компаниям по соблюдению безопасных приемов и методов выполнения работ по техническому обслуживанию и судовых работ, а также при передвижении по судну);
- ПОТ РО-152-31.82.03-96 Правила охраны труда в морских портах (данные правила действуют на погрузочно-разгрузочные работы, и работы по вспомогательному обеспечению погрузочного процесса и перевозки людей по акватории порта).

Следует отметить, что помимо техногенных факторов, влияющих на охрану труда на моряка непосредственно влияет среда обитания: микроклимат в районе плавания, частая смена часовых поясов и широт, туман, качка, осадки ит.п. Их нужно учитывать даже, несмотря на то, что они не нормируются. Таким образом, важное значение приобретает биологическое воздействие на работника во время рейса, и нужно максимально ограничить его от этих факторов для сохранения здоровья и снижения риска аварийных ситуаций.

Психофизические и профессиональные качества моряков сильно влияют на безопасность всего экипажа на море. По данным статистики, около 80 % всех аварийных случаев приходится на человеческий фактор. Страховое агентство P&I Club провела анализ причин аварий на море и выявила, что ошибки совершенные человеком составляют половину исков связанных с загрязнением моря и окружающей среды, 65% случаев связаны с повреждением имущества и нанесенным ущербом и 90% поданных исков результат столкновения судов. Схожие данные были получены и при анализе ситуации другими страховыми компаниями.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Зимовец М.В. Международная морская организация. Достижения, проблемы, будущее // Сборник центрального научно-исследовательского и проектно-конструкторского института морского флота. – СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1996. – С.43.

По всем вышеуказанным факторам можно оценить эмоциональное состояние экипажа как напряженное, зависящее от типов судов, должности лица и его ответственности. Следовательно, повышенные психические нагрузки на личность требует установления необходимого психофизиологического профессионального отбора во время приема на работу, для оценки профессионально пригодности принимаемых специалистов. Такой отбор должен содержать в себе качественную подготовку, соответствие психических характеристик кандидата к профессиональным требованиям.<sup>1</sup>

Таким образом, в настоящее время возникает проблема отбора судовых специалистов, учитывающее специфический характер труда и направленное на снижение аварий и сохранения здоровья моряков, при поступлении на работу в профессии плавсостава.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Мацевич Л.М. Охрана здоровья моряков. – М.: Транспорт, 1986. – С. 53

<sup>2</sup> Мацевич, Л. М. Проблема психофизиологического профессионального отбора судовых специалистов // Медицина труда и промышленная экология. – 2006. – N 3. – С. 29–33



### 3.2. Безопасность судоходства и ответственность за нарушение правил охраны труда.

Думается, что эффективность от современного торгового судоходства неразрывно связано с его правовым регулированием и обеспечением безопасности. Безопасность в море является одной из важнейших задач при реализации международной торговли. Для реализации этой задачи мировым сообществом предпринимаются шаги, направленные на унификацию международных стандартов, закрепление в национальных законодательствах норм международного права, а также ужесточение требований, предъявляемых к техническим средствам судоходства и командам этих средств. Само торговое судоходство непременно связано с международным характером деятельности и потому использовать только нормы национального законодательства не представляется целесообразным. Следовательно, все проблемы морской безопасности членов экипажа в международных водах должны решаться на международном уровне. Научно-технический прогресс, возрастание интенсивности мореплавания и торговых путей, увеличение размеров судов и все большая статистика нападений пиратов требуют повышенного внимания со стороны международного сообщества.

Можно привести список основных международных документов которые относятся к безопасности на борту судна и к безопасности в целом. Это конвенции, касающиеся эксплуатации судна:

- СОЛАС 74 Международная конвенция по безопасности жизни в море, 1974
- МАРПОЛ Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, содержит в себе нормы по предупреждению и предотвращению загрязнений в связи с деятельностью судна, случайного или повседневного характера;
- МППСС Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 года, опубликованная ИМО, где изложены правила

судоходства которым должны следовать суда в море для предотвращения столкновений друг с другом.

- Международная конвенция о грузовой марке устанавливает недопустимость выхода судна в путь без установления специальной отметки, по которому определяют безопасную нагрузку на судно.
- ОСПС закрепляет минимальные требования по обеспечению безопасности судов, портов и государственных учреждений.

Конвенции, касающиеся работы моряков:

- Конвенция МОТ О труде в морском судоходстве, рассматривалась в начале работы.
- ПДНВ, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты закрепляет международные нормы подготовки и дипломирования моряков и несения вахты, и предусматривает положения, обеспечивающие, чтобы моряки на судах были надлежащим образом обучены и подготовлены, имели достаточный опыт, навыки и квалификацию, отвечали требованиям в отношении работы, возраста, состояния здоровья и были годны к выполнению своих обязанностей таким образом, который обеспечивает охрану человеческой жизни и сохранность имущества на море, а также защиту морской среды.

Несмотря на непрерывное развитие судоходства и правовых международных норм, в море каждый год терпят аварии и кораблекрушения более двухсот крупных судов и более тысячи мелких, что уносит собой жизни более двух тысяч моряков и более миллиона тон грузов, в том числе загрязняющих веществ.

Если разобраться с термином «безопасность», то ранее в российском законодательстве в законе о безопасности содержалось определение данного термина, однако после того как закон утратил силу, термин безопасность остался без легального закрепления. С точки зрения оксфордского словаря,

то безопасность это «свобода от опасности» или «свобода от недопустимого риска»

Нормы, регулирующие обеспечение безопасности на морском транспорте можно поделить на четыре условные группы которую предложил Г.Г. Иванов<sup>1</sup>:

1. эксплуатации судна;
2. организацию поиска и спасения;
3. проектированию, оборудованию и конструкции;
4. организации по инспектированию в портах и расследования морских происшествий.

Что касается первого пункта, то время эксплуатации судна безопасность мореплавания обеспечивает комплекс юридических мер и главным звеном является человеческий фактор. Главным юридическим документом является Конвенция СОЛАС, где закреплено, что судно должно быть надлежаще укомплектовано экипажем с подходящей квалификацией, а морской путь по которому пройдет судно должно быть организовано в соответствии с реальной обстановкой.

Правовое регулирование спасения, терпящих бедствия на море является одним из самых старых институтов. Такие нормы содержатся в кодексе Юстиниана, законах Ману, в Родосском морском праве. Сейчас особое внимание уделяется созданию специализированных служб. Каждое государство обязано принять все меры по наблюдению с берега для спасения терпящих бедствие, создание морских спасательных средств с учетом интенсивности движения морских судов. Также, на основе конвенции СОЛАС государства должны были использовать комплексные меры по радиотехническому обеспечению. С 1992г. стала широко внедряться Глобальная система морской связи при бедствиях. Основной ее задачей стало

---

<sup>1</sup> Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного морского права. – М., В/О «Мортехинформ», 1987, – С. 62.

оперативное оповещение о бедствиях в спасательные координационные центры, судов находящихся в плавании.

В рамках третьей группы, ее основным документом также является СОЛАС положения которой включают в себя требования по вместимости, конструкции шлюпок и плотов, их количеству и т.п.

Инспектирование в морских портах осуществляется в следующей форме, например, сообщение информации для всех находящихся в порту, о вхождении корабля с ядерной энергетической установкой, правилам поведения в таких ситуациях.<sup>1</sup>

Одним из немаловажных факторов, подвергающих опасности всех членов экипажа является пиратство. Уровень пиратских атак неуклонно поднимался до 2009 года, согласно информации предоставленной Международным морским бюро нападения пиратов составляет примерно 400 случаев за 2009 год, что является самым высоким показателем с 2000 годов. Большая часть нападения относятся к сомалийским пиратам, на которых приходится половина все атак и захватов судна.

В общей сложности в 2015 году произошло 246 инцидентов, это на один случай больше, чем в 2014 году. Однако специалисты в области морской безопасности считают, что количество сообщений о случаях пиратского нападения гораздо меньше фактических происшествий, поскольку операторы зачастую не информируют морские администрации о них. Число судов, на борт которых попали пираты, увеличилось на 11% и достигло отметки в 203 судна, из них одно подверглось обстрелу. Еще 27 атак удалось предотвратить. Пираты убили одного моряка и нанесли увечья, по меньшей мере, 14-ти. Таким образом, пиратство составляет реальную угрозу безопасности судоходства, что все больше привлекает к себе внимания международных организации и юристов.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Гуцуляк В. Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания./ В.Н. Гуцуляк. автореф. дис... д-ра юрид. наук. М., 1999. – С. 331.

<sup>2</sup> Карта морского пиратства 2011 // <http://yacht-com.ru/news/karta-morskogo-piratstva-2011.html>

На данный момент происходит объединенная борьба мирового сообщества не только с террористическими атаками, но и с пиратским захватом кораблей. ООН в своих конференциях приняла несколько резолюций по этой проблеме, которая дает нормативную правовую основу использовать силовые средства против пиратов. Согласно этому, некоторые государства направили на боевое дежурство военные корабли в опасные зоны в районы Африканского рога и Аденского залива. Данные резолюции Совета Безопасности ООН базируются на положениях Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS), а также других универсальных договоров, направленных на защиту интересов судоходства и безопасности моряков. Среди документов в которых содержатся требования предоставляющие безопасность для членов экипажа, можно отнести следующие:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) (заключена в Лондоне 01.11.1974 г.);
2. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС, принят на конференции договаривающихся Правительств конвенции СОЛАС-74 по охране на море 12.12.2002 г. резолюцией № 2);
3. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA) (заключена в Риме 10.03.1988 г.);
4. Рекомендации (резолюции) международной морской организации (ИМО) и международные договоры.

Реализация первой конвенции СОЛАС была поручена Министерству транспорта РФ, которое было образовано Постановлением Правительства РФ от 30.07.04 № 395, где наделило Минтранс функциями «назначенного органа» и «администрации» по выполнению взятых на себя Российской Федерацией обязательств, вытекающих из участия в МК СОЛАС-74.<sup>1</sup>

Минтранс, в свою очередь, передал Приказом от 8.12.04 г. № 41 «О реализации требований Главы X1-2 Международной конвенции по охране

---

<sup>1</sup>Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (ред. от 09.04.2016) «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 09.08.2004. – N 32. – Ст. 3342.

человеческой жизни на море 1974 г. и Международного кодекса по охране судов и портовых средств»<sup>1</sup> часть своих функций между двумя органами, тем самым:

1) министерство оставляет за собой право осуществлять общую координацию работы, направленной на реализацию положений главы Х1-2 СОЛАСа и Кодекса ОСПС, а также разработку предложений по определению государственной политики в области охраны объектов морского и речного транспорта;

2) Федеральному агентству морского и речного транспорта (Росморречфлот) предписывается организовать внедрение требований международных документов на подведомственных объектах.

3) Федеральной службе по экологическому, технологическому и атомному надзору (Ростехнадзор) поручается обеспечить надзор за выполнением требований главы Х1-2 СОЛАС на территории Российской Федерации;

Росморречфлот осуществило организацию своих функций путем принятия распоряжения о создании ФГБУ Служба морской безопасности, на эту организацию возложено воплощение требований главы- Х1-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС в практике на объектах речного и морского транспорта. Служба морской безопасности также подготавливает поправки в КТМ РФ и в некоторые приказы Минтранса РФ и распоряжения Росморречфлота. С участием ФГБУ разрабатывают методические рекомендации, проводят семинары и разъяснительную работу.

Что касается Кодекса ОСПС, то при его принятии после трагических случаев 11 сентября 2001 г. в нем нашлись отражения применения национальных правил по обеспечению безопасности на море стран США и Европы. Данный Кодекс разделен на две части: в первой части нормы имеют обязательный характер и устанавливает обязанности судоходной компании и

---

<sup>1</sup>Сборник циркуляров Международной морской организации «Охрана судов и портовых средств». Принята в г. Москве 10.12.2005 на 79-й сессии Комитета ИМО по безопасности на море. – М: Издательство Служба морской безопасности. 2005. – N 1. – С.144

ответственность Договаривающихся правительств, во второй части носят рекомендательный характер по выполнению первой части.

Наиболее главными требованиями ОСПС являются нормы и правила, которые предъявляются непосредственно к судну, его защите во время плавания в море или стоянки в порту, а также к защите портовых средств. Иные правила в данном кодексе направлены лишь на недопущение актов незаконного проникновения или использования портового средства.

Для осуществления мер по охране и защите портовых средств и судов предлагается перечень мероприятий, которые должны обеспечить безопасную работу, как порта, так и флота. Это мероприятия по назначению должностного лица портового средства, в компании и на судне, в том числе обучение лиц, несущих ответственность за охрану портового средства и судна, в специальных организациях. В Кодексе определяется какие требования предъявляются и кто должны быть эти лица. В специальных учебных центрах данные специалисты приобретают все необходимые навыки и умения для осуществления организационных и технических мероприятий по защите от незаконного вмешательства вверенных им объектов, а также проводятся проверки по знанию каждого члена экипажа действия во время стоянки или перехода в порту и тренировки по обеспечению безопасности.

До настоящего времени ситуаций, при которых бы данным специалистам пришлось отстаивать правильность принятых решений, в российских портах не случалось и при должном выполнении своих обязанностей случиться не должно.

Основным документом, подтверждающим соответствие судна или портового средства Кодексу ОСПС, является план охраны, разрабатываемый специализированной организацией, имеющей лицензию. Так за один 2010г. Компанией ЗАО «ТРАНЗАС Консалтинг» были разработаны планы охраны почти для 300 судов, в том числе: для 7 судов ООО «Лукойл-Калининградморнефть», 16 судов ОАО «Приморское Морское Пароходство», 16 судов ОАО «Новороссийское Морское Пароходство», 100 судов ОАО

«Беломорско-Онежское пароходство», 10 судов ООО «Мурмантрансфлот» которые получили одобрение планов своей охраны.<sup>1</sup>

Администрация устанавливает уровень охраны, который действует на судах и в портах, подвластных ей. Всего предусмотрено три уровня охраны, действующих на судне и в порту. Уровни охраны отличаются между собой объемом требований.

Требования кодекса направлены на снижение возможности незаконного проникновения на судно и защиту портовых средств от актов незаконного воздействия. При этом неважно, со стороны кого и как может произойти данное проникновение. При движении судна в открытом море экипаж в соответствии с одобренным планом охраны должен быть на своих местах и докладывать офицеру судна, ответственному за охрану, обо всех подозрительных событиях. К примеру, при приближении к судну быстроходных катеров член экипажа обязан сообщить об этом, а офицер, ответственный за охрану, должен принять меры против сближения своего судна с подозрительными судами и не допустить взятия судна на абордаж.

На судне во время перехода должны устраиваться учебные тревоги, позволяющие отработать меры по пресечению незаконного проникновения на судна, такие же тренировки проходят и при стоянке в порту. Однако нередки случаи, при которых в море выходят суда, не имеющие плана охраны судна и (или) подготовленных офицеров, а команда не знает, что делать при нападении. За примерами подобных случаев ходить далеко не надо. Участвовавшие случаи нападения пиратов на торговые суда у берегов Сомали и Индии говорят сами за себя. К сожалению, опыт подобных нападений редко учитывается как самой судоходной компанией, так и офицерами судна. В большинстве своем члены экипажа пренебрегают своими обязанностями по охране судна, что приводит к трагическим последствиям. Если бы капитаны судов, офицеры, ответственные за охрану

---

<sup>1</sup>Горюнов И.В. Внедрение международного кодекса по охране судов и портовых средств // Транспортная Безопасность и технологии. – 2010. – N 1. – С. 14.



судна, выполняли свои должностные обязанности на высоком профессиональном уровне, а члены экипажа судов знали свои обязанности по охране судна, то многих захватов судов пиратами удалось бы избежать.<sup>1</sup>

Любое судно, заходящее в порт, должно предоставить определенную информацию, указывающую уровень охраны судна, последние несколько портов захода и другие сведения. В случае если у портовых властей возникнут подозрения в достоверности подаваемых сведений или судно не имеет плана охраны судна и свидетельства, то такому судну может быть отказано в праве заходить в порт для осуществления грузовых операций и посадке-высадке пассажиров. В то же время судно также требует от порта предоставить информацию о его уровне охраны и план охраны портового средства. В случае если уровни охраны порта и судна совпадают, то судно заходит в порт под грузовые операции, если же в порту уровень охраны, установленный администрацией, выше, нежели у судна, то судно должно предпринять меры к выравниванию уровня охраны при стоянке в порту. Аналогична ситуация и при обратном варианте: когда уровень охраны судна выше, чем у порта, то порт предпринимает меры для выравнивания уровней охраны путем выполнения требования со стороны судна о заполнении декларации об охране.<sup>2</sup>

Необходимо отметить, что требования кодекса распространяются на все суда и все портовые сооружения, участвующие в международном сообщении, за исключением военных судов и вспомогательных судов военно-морского флота, судов, используемых договаривающимися правительствами в некоммерческих целях. Действие кодекса во многом зависит от понимания членами экипажей судов и руководством портового

---

<sup>1</sup> Забуруннов, А.Т. Морская безопасность как фактор национальной безопасности: На материале Юга России./ А.Т. Забурунов. Авторефер. дис... канд. полит. наук. – Ростов н/Д, 2005. – С. 36.

<sup>2</sup> Панамарев Г.Е. Повышение устойчивости работы морского порта за счет внедрения современных информационных технологий: На примере внедрения АИС в порту Новороссийска./ Г.Е. Панамарев. Автореф. дис... кандидата тех. наук – Новороссийск, 2002. – С. 156.

средства самих принципов безопасности. Требования положений кодекса продиктованы не столько желанием затруднить деятельность игроков международного рынка, сколько уберечь их участников от актов незаконного воздействия, таких как терроризм, пиратство.

За время действия Кодекса ОСПС и СОЛАС-74 были выявлены несовершенства отдельных вопросов и завышенные требования при стоянке судна в порту. Например, на 81-й сессии Комитета по безопасности на море (КБМ) ИМО были рассмотрены такие проблемы и случаи, при которых членам экипажей судов не позволялось сходить на берег в порту прихода, были отказы в оказании медицинской помощи, капитанам судов не разрешалось сменить экипаж, в отдельных случаях за попытку пополнить запасы судна накладывались штрафы. Также была поднята проблема нелегальной эмиграции и торговли запрещенными товарами.

Помимо приведенных выше проблем с реализацией Кодекса ОСПС и СОЛАС-74, было также отмечено, что несмотря на циркулярное письмо ИМО MSC / Circ.1156 (Руководство по доступу органов государственной власти, аварийных служб и лоцманов на борт судна), представители контролирующих служб продолжают игнорировать требования охраны судна, находящегося в порту, в частности, инспекторы не носят идентификационные карточки, игнорируют требования о записи в журнал посещений. Для исключения подобных нарушений морского законодательства Комитет по безопасности на море одобрил «Руководство по базовым элементам национальных программ контроля выполнения положений главы XI-2 СОЛАС-74 и Кодекса ОСПС». Этот документ предусматривает изменение или создание национальных программ для выполнения требований Кодекса ОСПС и СОЛАС-74 на территории договаривающихся правительств.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Капырин А.А.. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта./ А.А. Капырин. Автореф.дис...канд. эконом. Наук – М., 2008. – С. 163.

Многие страны Европы, а также США внедрили Кодекс ОСПС посредством изменения национального законодательства. Законы, принятые в этих странах, вступили в силу одновременно с Кодексом ОСПС. Российская Федерация также меняла свое законодательство для более тесной интеграции с международным сообществом. 9 февраля 2007 г. президентом России был подписан Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Ст. 4 данного закона определяет, что «объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства, обеспечение транспортной безопасности которых осуществляется исключительно федеральными органами исполнительной власти, определяются федеральными законами, нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации». Однако к настоящему моменту данные объекты не определены ни федеральными законами, ни постановлениями Правительства Российской Федерации. Также данная статья возлагает на органы исполнительной власти осуществление государственного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности. Представляется возможным предположить, что нормативное обеспечение этого закона также будет возложено на ФГУ «Служба морской безопасности».<sup>1</sup>

Также можно заметить, что еще одним документом регулирующим безопасность в море является многосторонняя универсальная международная Конвенция ООН от 1982 по морскому праву которая устанавливает действия относимые к пиратству:

- а) всякие неправомерное действие насилия, грабеж или задержание, который совершается с личными целями и направленный против судна, имущества или находящихся на корабле лиц.
- б) всякое участие в деятельности с осознанием того, что действия являются пиратскими;

---

<sup>1</sup> Жуковский В.М., Жуковская Л. М. Правовые проблемы безопасности судоходства и унификации международных стандартов // Вестник РГГУ. – 2010. – N 4. – С.132-140.

в) действия, являющиеся сознательным содействием вышеуказанных пунктов или имеющие признаки подстрекательства;<sup>1</sup>

Следовательно, пиратством является любой акт неправомерного характера, содержащий в себе насилие против другого судна и, находящихся там лиц, совершаемы экипажем частного судна в открытом море. Либо добровольное содействие пиратству.

С точки зрения российского уголовного законодательства, то в ч.1 ст. 227 Уголовного кодекса<sup>2</sup> РФ под пиратством понимается «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения». Это наказывается лишением свободы на срок от 5-10 лет, а в квалифицирующих случаях от 8-15 лет. Следовательно, если будут задержаны пиратские суда российскими военными кораблями. то за ними будет осуществляться уголовное преследование. Можно заметить, что в указанном определении заключена неточность в сфере распространения, т.е. нападение может быть осуществлено и в порту какого либо государства, что не соответствует универсальной юрисдикции, где под пиратством признается нападение в открытом море или в любом месте, где нет юрисдикции государства.<sup>3</sup>

Согласно вышесказанному можно найти признаки пиратства:

1. Применение насилия, грабежа, задержания и требования выкупа.
2. Совершение пиратства частными лицами либо кораблем, чей экипаж поднял мятеж;
3. Совершений пиратства за пределами юрисдикции какой-либо страны;
4. Действия противоречат нормам и принципам международного права;
5. Совершение пиратство предполагает личные цели;

<sup>1</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Принята в г. Монтего-Бее 16.11.1994 // Собрание законодательства РФ. – 1997. – N 48. – Ст. 5493

<sup>2</sup> Уголовный кодекс Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. –1996. – N 25. – Ст. 2954,

<sup>3</sup> Гуцуляк В.Н. Проблема вмешательства в открытом море // Журнал право и политика. – № 8 – 2000. – С. 13-14.

## 6. Направленность против лиц, имущества и судна в целом.<sup>1</sup>

Если речь идет о совершении преступления на судне во время плавания, то капитан судна в соответствии со ст. 69 и ст. 69.1 обязан принять соответствующие неотложные меры к лицу в чьих действиях усматривается состав преступления предусмотренный УК РФ и предъявить ему публичное обвинение. Для того чтобы лицо не смогло избежать ответственности капитан имеет право провести дознание в рамках уголовно-процессуального кодекса и Приказа Минтранса от 23.11.12 № 407, где утверждены процессуальные и не процессуальные действия в случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения.

Капитан может передать лицо, в отношении которого есть основания полагать, что оно совершило преступление, которое было направлено против безопасности судоходства, в соответствующие органы иностранного государства и предоставить доказательства, если это предусмотрено международными договорами РФ, за исключением граждан РФ.

Также, в соответствии со статьей 84 Кодекса торгового мореплавания, капитан имеет право наложить административные взыскания на составы правонарушений, касающиеся безопасности мореплавания, например:

1. повреждение или уничтожение устройств и сооружений связи, сигнализации на судах, установка или срыв без разрешения знаков, источников звуковых сигналов;
2. не соблюдение правил установления и содержания режима эксплуатации навигационного оборудования;
3. нарушение правил стоянки судов, выхода и входа в порт, буксировки и т.п.;
4. эксплуатация судна не прошедшего технического осмотра;
5. управление судном в состоянии опьянения, или передача такому лицу и т.д.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Гуцуляк В.Н.Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания. // Автореферат.дис...д-ра. юрид. наук, Москва, 1999. – С. 331.

В отношении работников экипажа судна может устанавливаться специальная дисциплинарная ответственность. Общее правило об ответственности закреплено ст. 330 Трудового кодекса, согласно которой дисциплина работников транспорта регулируется помимо кодекса уставами, о дисциплине, устанавливаемы федеральным законодательством. Но до сих пор действуют положения и уставы о дисциплине, утвержденные Правительством РФ: Устав о дисциплине работников рыбного промыслового флота Российской Федерации, утвержденный постановлением Правительства РФ от 21 сентября 2000 г. № 708; Устав о дисциплине работников морского транспорта, утвержденный постановлением Правительства РФ от 23 мая 2000 г. № 395. Однако 16 декабря 2014 был принят, но не опубликован новый проект устава о дисциплине работников морского транспорта. Действие дисциплинарных норм распространяются не на всех лиц, работающих в данной отрасли, а только на тех, чей труд непосредственно связан с движением транспорта. Эти нормы, например, не будут действовать к лицам которые работают в морских портах.

Так как работники транспортных организаций выполняют свою трудовую функцию в условиях повышенной опасности, то к ним предъявляются дополнительные требования по дисциплине на рабочем месте. Правильное и неукоснительно соблюдение дисциплины по эксплуатации судна является гарантом надежности и безопасности, т.к. при не соблюдении может привести к угрозе жизни пассажиров, перевозимых грузов и договорных обязательств.

В вышесказанном постановлении дополнен перечень дисциплинарных взысканий за нарушением трудовой дисциплины на борту судна, на территории организации морского транспорта и в его служебных помещениях, так к перечню взысканий предусмотренных ТК РФ добавлены: строгий выговор и предупреждение о неполном служебном соответствии.

---

<sup>1</sup>Симоненко А.М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года N81-ФЗ (постатейный) / А.М. Симоненко // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)

Также можно добавить, что в новом непринятом проекте устава добавляется третий вид ответственности, помимо указанных в ТК это освобождение от исполнения трудовых обязанностей, непосредственно связанных с обеспечением безопасности мореплавания и движения судов, по основаниям, предусмотренным настоящим Федеральным законом, на срок до одного года;

«Предупреждение о неполном служебном соответствии применяется в случаях:

- систематического невыполнения служебных обязанностей и распоряжений руководителя;
- неоднократного совершения дисциплинарных проступков;
- нарушений законов и иных нормативных правовых актов по вопросам обеспечения безопасности мореплавания, сохранности имущества на море, предотвращения возникновения ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, защиты и сохранения морской среды».

Что касается судебной практики, то, например, в Октябрьский районный суд г. Мурманска в декабре 2010 года был заявлен иск работником Парфеновым Н.А. ОАО «Мурманского морского пароходства» к последней о об отмене дисциплинарных взысканий, признании незаконным списания с судна, признании рабочими днями периода отсутствия на судне, признании незаконными приказов о предоставлении выходных дней, взыскании заработной платы, инвалюты взамен суточных, компенсации на питание. В данном примере на Н.А. Парфенова, капитан судна, может составить протокол административного правонарушения, за ненадлежащее исполнение им своей трудовой функции и замены его другим работником при приходе в порт. Суд отказал в дальнейшем удовлетворить требования Н.А. Парфенова признав его доводы несостоятельными.<sup>1</sup>

Таким образом, можно выделить две специфические черты:

---

<sup>1</sup> Решение Октябрьского районного суда г. Мурманска от 17 декабря 2010 г. По делу № 2-8666/10 // <https://rospravosudie.com/court-oktyabrskij-rajonnyj-sud-g-murmanskaya-murmanskaya-oblast-s/act-102748866/>

1. более подробная и конкретизированная регламентация обязанностей работников;
2. более жесткая дисциплинарная ответственность.

Можно предположить, что в случае позднего выполнения Российской Федерацией возложенных на себя международных обязательств по охране объектов речного и морского транспорта, а следствии и безопасности членов экипажа при выполнении трудовой функции, это могло бы привести к значительному сокращению нынешних и перспективных объемов внутри- и внешнеторговых перевозок.<sup>1</sup> Внедрение положений Кодекса способствует не только обеспечению безопасности портового средства, судна и находящегося в нем экипажа, но и выработке единых стандартов и норм поведения, который поднимает рейтинг объектов морского и речного транспорта, и, соответственно, их привлекательность для свободной торговли и трудоустройства возрастает многократно.

---

<sup>1</sup> Проценко С.В. О становлении и развитии федеральной системы защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания / С.В. Проценко // Транспортное право. – 2009. – N 4. – С.17



## Заключение

На современном этапе развития экономических связей между государствами Мировой океан является перспективной областью для интенсивного наращивания торгового оборота. Взаимодействие между странами по водным коммуникациям регулируется как на международном уровне, так и на уровне законов Российской Федерации, что создает специфику регулирования труда членов экипажей морских судов. В отличие от общих норм труда, установленных в трудовом кодексе, специальные нормы о труде моряков закрепляются в большей степени в нормативных правовых актах имеющих разную юридическую силу.

В последнее время улавливается тот факт, что чем больше увеличивается морское судоходство и трудовые отношения, тем больше возникают трудовые проблемы с моряками. Это могут быть и незаконные увольнения, систематические конфликты, невыплаты заработной платы, нарушение индивидуальных и коллективных соглашений и слабая социальная защищенность, особенно на судах, плавающих под «удобными флагами», все это говорит о еще недостаточном правовом регулировании. Однако данные проблемы являются не столько российскими, но и международными и интернациональными.

Думается, что все вышеуказанные проблемы связаны с чрезмерным количеством актов, регламентирующих трудовые отношения моряков. Вследствие чего происходит появление коллизии норм в международном национальном праве. Именно такое положение и явилось причиной систематизации законодательства на международном уровне в середине прошлого десятилетия и принятия Конвенции о труде в морском судоходстве, которая пересматривала более 30 конвенций принятых ранее. Главной ценностью принятых Конвенций является то, что они предполагают определенную гибкость в принятии конкретных методов в реализации прав на уровне национально законодательства.

В свою очередь, можно заметить, что существуют и теоретические неразработанные категории, например, что касается граждан плавающих за границей, то помимо базовой части, им выплачиваются суточные взамен командировочных. Правовая природа данных выплат не определена в трудовом кодексе. На практике ставился вопрос о налогообложении выплаченных суточных в иностранной валюте, что на практике повлекло ряд споров.

К проблеме, связанной с оплатой труда, относят и время простоя, которые на судне возникают нередко, во время передачи судна по бербоут-чартеру, ремонта, отстоя судна и т.д.

Взаимоотношения работника и работодателя в данной сфере имеют свои специфические особенности и правила, которые на практике нередко не исполняются. Если требования, которые возлагаются на работника как на специального субъекта правоотношений еще поддаются контролю со стороны государств, то полный контроль над работодателем установить не возможно, что приводит как нарушениям прав моряков. Большинство нарушений связано с проблемами «удобных флагов» которые предлагают выгодные, но не всегда безопасные условия труда, а также это невыплата заработной платы, ситуации связанные с репатриацией в организации, жалобы по получению травм и компенсаций по смерти на судах, как под национальным, так и удобными флагами. Отчасти данные проблемы решает Международная федерация транспортников, которая имеет представительства практически по всему миру и заставляет недобросовестных работодателей исполнять требования международных актов. Однако некоторые проблемы имеют сугубо теоретический характер, например не определенность правовой природы выплачиваемых суточных взамен командировочных, в практике ставился вопрос о налогообложении выплаченных суточных в иностранной валюте, но это повлекло ряд споров. Или же проблемы с оплатой труда, связанной с простоем во время ремонта, отстоя судна и т.д.

В России также успешно действует Российский профессиональный профсоюз моряков, но многочисленные обращения в Транспортную прокуратуру, Роструд, Ространснадзор, к сожалению, не дают ожидаемого результата, и эти государственные структуры, призванные защищать конституционные права граждан РФ и обеспечивать юрисдикцию и контроль за судами, плавающими под государственным флагом РФ, оказались безучастны к судьбам работников недобросовестных судоходных компаний. Поэтому большинство проблем решается через судебный порядок.

Охрана труда в данной сфере является сложной системой, в которой регулирование происходит с помощью нескольких важных законодательных актов, касающихся работы во время эксплуатации судна, его стоянки, также нормы затрагивают отношения в портовых средствах.

Следует отметить, что помимо техногенных факторов, влияющих на охрану труда на моряка непосредственно влияет среда обитания: микроклимат в районе плавания, частая смена часовых поясов и широт, туман, качка, осадки ит.п. Их нужно учитывать даже, несмотря на то, что они не нормируются. Таким образом, важное значение приобретает биологическое воздействия на работника во время рейса, и нужно максимально ограничить его от этих факторов для сохранения здоровья и снижения риска аварийных ситуаций.

По всем вышеуказанным факторам можно оценить эмоциональное состояние экипажа как напряженное, зависящее от типов судов, должности лица и его ответственности. Следовательно, повышенные психические нагрузки на личность требует установления необходимого психофизиологического профессионального отбора во время приема на работу, для оценки профессионально пригодности принимаемых специалистов. Такой отбор должен содержать в себе качественную подготовку, соответствие психических характеристик кандидата к профессиональным требованиям.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Конституция Российской Федерации от 12 декабря 1993г. № 4 // Собрание законодательства РФ. – 2009. – 26 января.
2. Всеобщая декларация прав человека. Принята в г. Париж 10.12.1948 на 3-ей сессии Генеральной Ассамблеей ООН // Российская газета. – N 67. – 05.04.1995.
3. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Принята в г. Монтего-Бее 16.11.1994 // Собрание законодательства РФ. – 1997. – N 48. – Ст. 5493
4. Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429
5. Конвенция N 166 «О репатриации моряков (пересмотренная)». Принята в г. Женеве, 9.10.1987 на 73-ей сессии Генеральной конференции МОТ // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
6. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. N 63-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1996. – N 25. – Ст. 2954
7. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999г. N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – N 18. – Ст. 2207.
8. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001г. N 24-ФЗ // Российская газета. – 2001. – 13 марта.
9. Модельный закон об особенностях регулирования труда моряков (Принят в г. Санкт-Петербурге 4.11.2001 Постановлением 18-14 на 18-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств участников СНГ) // Информационный бюллетень. Межпарламентская Ассамблея государств - участников Содружества Независимых Государств. – 2002. – N 28. – С. 284 - 321.

10. Указ Президента РФ от 07.05.2012 N 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики» // Российская газета, – 2012. – N 102. – 09.05.2012
11. Постановление Правительства РФ от 18.08.2008г. – N 628 (ред. от 21.03.2013) «О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки» // Собрание законодательства РФ», 25.08.2008. – N 34. – Ст. 3937
12. Постановление Правительства РФ от 23.05.2000 № 395 «Об утверждении устава о дисциплине работников морского транспорта» // Собрание законодательства РФ – 2000. – № 22. – Ст. 2311
13. Постановление Правительства РФ от 30.07.2004 N 395 (ред. от 09.04.2016) «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 09.08.2004. – N 32. – Ст. 3342.
14. Приказ Минморфлота СССР от 09.01.1976 N 6 «Об утверждении Устава службы на судах Министерства морского флота Союза ССР» // Сборник нормативных актов о транспорте. Часть II. – М.: Юридическая литература. – 1985. – 140с.
15. Приказ Минтранса России от 15.03.2012 N 62 «Об утверждении Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. – 2012, N 40, № 24456
16. Приказ Минтруда России от 05.06.2014 N 367н «Об утверждении Правил по охране труда на судах морского и речного флота» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, – N 48, – 01.12.2014
17. Требования Минтранса России к услугам по найму и трудоустройству российских моряков на суда под иностранным флагом от 18 марта 1998 N 31.9.01-98 // Права человека. – 1998. – N 14. // <http://www.kodeks.ru/>
18. Сборник циркуляров Международной морской организации «Охрана судов и портовых средств». Принята в г. Москве 10.12.2005 на 79-й сессии Комитета

ИМО по безопасности на море. – М: Издательство Служба морской безопасности. 2005. – N 1. – С.144

2. Постановления высших судебных инстанций и материалы юридической практики.

19. Решение Октябрьского районного суда г. Мурманска от 17 декабря 2010 г. По делу N 2-8666/10 // <https://rospravosudie.com/court-oktyabrskij-rajonnyj-sud-g-murmanska-murmanskaya-oblast-s/act-102748866/>
20. Решение Ленинского районного суда г. Мурманска от 16 августа 2011 г. N 2-1727/11 // <https://rospravosudie.com/court-leninskij-rajonnyj-sud-g-murmanska-murmanskaya-oblast-s/act-100661334/>

3. Литература

21. Александров Н.Г. Трудовое правоотношение./ Н.Г. Александров.– М.: Юридическое издательство Минюста СССР, 1948. – 326 с.
22. Астрахан Е.И. Роль советского трудового права в плановом обеспечении народного хозяйства кадрами./ Е.И. Астрахан, С.С. Каринский, А.И. Ставцева – М.: Госюриздат, 1955. – 80 с.
23. Анисимов А.Л. Трудовые договоры. Трудовые споры./ А.Л. Анисимов, Л.Н. Анисимов – М.: Бератор-Пресс, 2003. – 56 с.
24. Баринава И.И. Современное морское право и практика его применения./ И.И. Баринава – М.: Проспект, 1985–145 с.
25. Бекашев Д.К. Трудовые договоры рыбаков/ Д.К. Бекашев // Морское право. – 2003. – № 2. – С. 94 с.
26. Бекашев Д.К. Международное публичное право./ Д.К. Бекашев – М.: Проспект, 2006. – 485 с.
27. Балабанов И.Т., Балабанов А.И. Внешнеэкономические связи: Учеб. пособие./ И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 512 с.

- 28.Бегичев Б.К. К вопросу о предмете и методе трудового права/ Б.К. Бегичев // Проблемы трудового права и права социального обеспечения. –1975. – №4. – 60 с.
- 29.Бекашев Д.К. Международно-правовое регулирование труда моряков./Д.К. Бекашев. Автореф. дис...канд. юрид. наук. – М., 2001. – 146с.
- 30.Бугров Л.Ю. Свобода труда и свобода трудового договора в СССР (юридический аспект)/ Л.Ю. Бугров. – Красноярск: Издательство Красноярского Ун-та, 1984. – 43с.
- 31.Безина А.К. Индивидуально-договорное регулирование труда рабочих и служащих./А.К. Безина. – Казань: Издательство Казанского ун-та, 1984. – 37с.
- 32.Воронов В. В., Перфильев В.К., Яловенко А.В. Технические средства судовождения: Конструкция и эксплуатация: Учебник для вузов./ В.В. Воронов, В.К. Перфильев, А.В. Яловенко. – М.: Транспорт, 1988 – 335с.
- 33.Горюнов И.В. Внедрение международного кодекса по охране судов и портовых средств / И.В. Горюнов // Транспортная Безопасность и технологии. – 2010. – N 1. – С. 14.
- 34.Гинцбург, Л.Я. Актуальные вопросы законодательства о рабочем времени./ Л.Я. Гинцбург // Советское государство и право. – 1965. – № 11. – 40 с.
- 35.Гуреев С.А. Международное морское право: учеб. Пособие./ С.А. Гуреев. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. – 265 с.
- 36.Гуцуляк В.И. Морское право: Учебное пособие./ В.И. Гуцуляк. – М.: РосКонсульт, 2000 – 368 с.
- 37.Гуцуляк В.Н. Проблема вмешательства в открытом море./ В.Н. Гуцуляк // Право и политика. – 2000. – № 8. – 14 с.
- 38.Гуцуляк В. Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания./ В.Н. Гуцуляк. Автореф. дис...д-ра юрид. наук – М., 1999. – 331с.
- 39.Глоба Л. Н. Некоторые аспекты правового регулирования международного торгового мореплавания./ Л.Н. Глоба // Вестник МГЛУ. – 2008. №12. – 42 с.

40. Головина С.Ю. Понятийный аппарат трудового права./ С.Ю. Головина. Автореф. дис...д-ра юрид. наук – Екатеринбург, 1998. – 300 с.
41. Глозман В.А. Еще раз о трудовой функции работника./ В.А. Глозман. – М.: Наука, 1975. – 95с.
42. Дмитриев В.И. Справочник капитана // В.И. Дмитриев. – СПб.: Элмор, 2009 – 816 с.
43. Ельцов С.П. Рабочее время и время отдыха работников морского транспорта/ С.П. Ельцов. – М.: Морской транспорт, 1961 – 32 с.
44. Жуковский В.М., Жуковская Л. М. Правовые проблемы безопасности судоходства и унификации международных стандартов./ В.М. Жуковский, Л.М. Жуковская // Вестник РГГУ. – 2010 – №4 – 132– 140 с.
45. Журунов А.С. Роль межгосударственного и национального регулирования в развитии морского торгового флота./ А.С. Журунов. Автореф. дис...канд. эконом. наук – М.: 2009 – 215 с.
46. Зайкина А.Д. Российское трудовое право. Учебник для вузов./ А.Д. Зайкина. – М.: Инфра-М, 2010. – 349 с.
47. Забурунов, А.Т. Морская безопасность как фактор национальной безопасности: На материале Юга России./ А.Т. Забурунов. Автореф. дис...канд. полит. наук – Ростов н/Д, 2005. – 364 с.
48. Иванов Г.Г. Актуальные вопросы международного морского права./ Г.Г. Иванов. – М.: 1987. – 62 с.
49. Капырин А.А.. Концептуальные основы экономической безопасности и пути их реализации на предприятиях транспорта./ А.А. Капырин. Автореф. дис...канд. Эконом. наук – М., 2008. – 163 с.
50. Каминская, П.Д. Понятие трудового договора в советском праве/ П.Д. Каминская // Вопросы трудового права. – 1948 – № 1. – 117 с.
51. Кисилев И.Я. Трудовое право России Историко-правовое исследование./ И.Я. Кисилев. – М.: 2001. – 84 с.
52. Кисилев И.Я. Сравнительное и международное трудовое право. Учебник для вузов./ И.Я. Кисилев. – М. 2009. – 184с.



53. Кузьменко Ю. В. Новые международно-правовые стандарты защиты трудовых прав моряков./ Ю.В. Кузьменко // Актуальные вопросы современной науки. – 2012 – №24. – 276 с.
54. Конталев В.А. Анализ состояния и перспективы современного рынка труда моряков. Характеристика российского рынка труда моряков ./ В.А. Конталев // Транспортное право. – 2005. – № 4. – 325 с.
55. Лукьянович Н.В. Морской транспорт в мировой экономике./ Н.В. Лукьянович // Моркнига. – 2009г. № 8 – 46 с.
56. Лопатина Ю. В. Особенности развития рынка труда моряков в международном аспекте./ Ю. В. Лопатина // РИСК: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2011– № 3 – 308 с.
57. Лившиц Р.З. Трудовое законодательство: настоящее и будущее./ Р.З. Лившиц. – М.: Наука, 1974. – 112 с.
58. Лукашевич В. М. Методологические подходы к определению основных понятий кадрового менеджмента в сфере морского судоходства / В.М. Лукашевич // Вестник АГТУ. – 2013 – №2 – 117 с.
59. Лукашевич В. М. Определение сущности концептуальных подходов к введению крьюингового бизнеса./ В.М. Лукашевич // ТАРП. – 2014. – №2 (19). – 47 с.
60. Мацевич Л.М. Охрана здоровья моряков./ Л.М. Мацевич. – М.: Транспорт, 1986. – 80с.
61. Мацевич, Л.М. Проблема психофизиологического профессионального отбора судовых специалистов / Л. М. Мацевич // Медицина труда и промышленная экология. – 2006. – № 3. – 33 с.
62. Монди, У. Р. Управление персоналом [Текст]: пер.с.англ./ У. Р. Монди. – СПб.: Изд. дом Нева, 2004. – 640с.
63. Мудролюбова А. В. Договор найма моряков./ А.В. Мудролюбова // Пробелы в российском законодательстве. – 2012. – № 3. – 117с.
64. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву./ Е.Н.

- Номоконова. Авторефер. дис... канд. юрид. наук – Владивосток, 2003. – С. 123.
65. Нефедов В.И. правовое регулирование труда работников морского транспорта СССР./ В.И. Нефедов. Автореферат дис... канд. юрид. наук. – Л., 1965. – 213с.
66. Новиков Т.Н. Основы трудового законодательства на морском транспорте./ Т.Н. Новиков. – М.: Транспорт, 1968. – 91с.
67. Новиков Т.Н. Заработная плата, рабочее время, состав судового экипажа. Трудоустройство моряков./ Т.Н. Новиков // Морской флот. 1995. – №5-6. – 35с.
68. Никитин С.М. Степанова М.П. Формирование и политика заработной платы: опыт экономически развитых стран./ С.М. Никитин, М.П. Степанова // Трудовое право. – 2003. – № 6. – 72с.
69. Озерина Н.Н. Правовое регулирование труда работников плавсостава флота рыбной промышленности СССР./ Н.Н. Озерина. Авторефер. дис... канд. юрид. наук – Л., 1972. – 289с.
70. Панамарев Г.Е. Повышение устойчивости работы морского порта за счет внедрения современных информационных технологий: На примере внедрения АИС в порту Новороссийска./ Г.Е. Панамарев. Авторефер. дис... канд. технических наук Новороссийск, 2002 – 256с.
71. Павлов И.Н. Российский флаг: проблемы не исчезли./ И.Н. Павлов // Морской профсоюзный вестник. – 2014. – №1(94). – 42с.
72. Пашерстник А.Е. Правовые вопросы вознаграждения за труд рабочих и служащих./ А.Е. Пашерстник. – М: Госюриздат, 1949. – 160с.
73. Пашерстник А.Е. Право на труд./ А.Е. Пашерстник. – М.: Издательство АН СССР, 1951. – 30с.
74. Пашков А.С. Обязанность трудиться по советскому праву./ А.С. Пашков. – М.: Юридическая литература, 1970. – 154с.
75. Пашков А.С. Договоры о труде в многоукладно экономики./ А.С. Пашков // Государство и право. – 1993. – № 6. – 60с.

76. Парохин В.Н. Психологические критерии оценки тренажерной подготовки судоводителей / В.Н. Парохин // Организация и условия труда судовых экипажей. – Л.: Транспорт, 1986. – 27с.
77. Проценко С.В. О становлении и развитии федеральной системы защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания / С.В. Проценко // Транспортное право. – 2009. – № 4. – С.17
78. Самохоткин И.М. Оплата труда на морском транспорте./ И.М. Самохоткин. – М.: Транспорт, 1991. – 58с.
79. Скобелкин В.Н. Обеспечение трудовых прав в СССР / В.Н. Скобелкин. – М.: Юридическая литература, 1987. – 44с.
80. Симоненко А.М. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 года N81–ФЗ (постатейный) /А.М. Симоненко // [www.consultant.ru](http://www.consultant.ru)
81. Торский В.П. Топалов И.П. Управление судовыми экипажами: учебно-практическое пособие./ В. Г. Торский, В. П. Топалов. – Одесса: АстроПринт, 2000. – 210с.
82. Хабиров А. Новые правила по охране труда на судах речного и морского флота в действии / А. Хабиров // Блог-Инженера РФ. – 2015. – N 3 (электронный ресурс) <http://блог-инженера.рф/news/новые-правила-по-охране-труда-на-судах.html>
83. Хижняк Е. Новые правила по охране труда на судах / Е. Хижняк // Морские новости. – 2010. – N 4 (электронный ресурс) <http://www.seafarersjournal.com/news/view/novye-pravila-po-ohrane-truda-na-sudah-mogut-povliyat-na-sokrashhenie-urovnya-travmatizma-v-more>
84. Хохлова Е.Б. Курс российского трудового права. В 3 т. Т. 1. /Е.Б. Хохлова. – СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета, 1996. – 573с.
85. Черняева Д.В. Право на справедливые и благоприятные условия труда./ Д.В. Черняева // Справочник кадровика. Рубрика Международное право кадровику. – 2005. – №7 – 91с.

86. Чекалина Н.Н. Особенности правового регулирования труда работников плавсостава флота рыбной промышленности./ Н.Н. Чекалина. Авторефер. дис...кан. юрид. наук – М., Юридическая литература, 1972. – 256с.
87. Щукина, Н.В. Ответственность руководителя, иных ответственных лиц работодателя за нарушение законодательства о труде./ Н.В. Щукина. Авторефер. дис...канд. юрид. наук – М., 2001. – 168с.
88. Шебшевич В.С. Международные космические радиотехнические системы обнаружения терпящих бедствие./ В.С. Шебшневича. – М.: Госюриздат, 1987. – 54с.
89. Явич Ю.Н. Рабочее время и время отдыха плавсостава./ Ю.Н. Явич. – М.: Транспорт. 1990. – 123с.
90. Сухоруков Ю.Ю. Моряки получили новый «Билль о правах» // Морской бюллетень. – 2010. – N 24. – 27с.
91. Зимовец М.В. Международная морская организация. Достижения, проблемы, будущее/ М.В. Зимовец. – СПб: ЗАО ЦНИИМФ, 1996. – 257с.
92. Галиулина Е.О. Крюинговые компании. Обзор отрасли./ Е.О. Галиулина. – М.: Проспект, 2012. – 14с.
93. Карта морского пиратства 02.11.2011 г. <http://yacht-com.ru/news/karta-morskogo-piratstva-2011.html>
94. Port State Control [http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic\\_id=159](http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159)
95. Labour standarts on merchant ships. General Survey of the Reports on the Merchant Shipping (Minimum Standarts) Convetion (No. 147) and the Merchant Shipping (Improvement of Standarts) Recommendation (No. 155), 1976. ILC, 77th Session, 1990. Report III (Part 4 B). Geneva ILO [http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1992/92B09\\_48\\_engl.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1992/92B09_48_engl.pdf)

## ЗАДАНИЕ

на выпускную квалификационную работу студента

Закирова Вадима Галиевича

Группа Ю-412

- 1 Особенности регулирования труда на морском транспорте
- 2 Срок сдачи законченной работы \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.
- 3 Исходные данные к работе
  1. Конвенция 2006 года «О труде в морском судоходстве». Принята в г. Женеве 23.02.2006 на 94-ой сессии Генеральной конференции МОТ // Собрание законодательства РФ. – 2013. – N 34. – Ст. 4429
  2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999г. N 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 1999. – N 18. – Ст. 2207.
  3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07 марта 2001г. N 24-ФЗ // Российская газета. – 2001. – 13 марта.
  4. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30.12.2001 № 197-ФЗ (ред. от 30.12.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2002. – № 1 (ч. 1). – Ст. 3.
  5. Трудовое право: учебник / под ред. С. Ю. Головиной, Ю. А. Кучиной. – М.: Юрайт, 2012. – 379 с.
  6. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву./ Е.Н. Номоконова. Авторефер. дис...канд. юрид. наук – Владивосток, 2003. – С. 123.
4. Перечень вопросов, подлежащих разработке
  - 1 Определить правовые особенности статуса работника морского транспорта;
  - 2 Охарактеризовать трудовой договор моряками, его специфику и содержание;

3 Проанализировать способы охраны и защиты прав как на национальном так и на международном уровне;

4 Проанализировать проблемы возникающие: во время заключение трудового договора с моряками, выполнения ими трудовых функций и при расторжении договора;

5 Рассмотреть перспективы дальнейшего развития трудового регулирования на международном и национальном уровне;

5. Иллюстративный материал

не предусмотрен

6 Календарный план

Разделы выпускной квалификационной работы	Дата выполнения
Выбор темы	11.11.2015
Подбор источников	30.11.2015
Введение	20.12.2015
Глава 1	04.01.2016
Глава 2	20.01.2016
Глава 3	02.02.1016
Заключение	15.02.2016

Руководитель работы, доцент,

к.ю.н.

\_\_\_\_\_ ( Г.Х. Шафикова)

(подпись) \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Автор работы, студент группь

412

(номер группы)

В.Г. Закиров (ФИО)

\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

(подпись)

## АННОТАЦИЯ

Закиров Вадим Галиевич

Тема. «Особенности регулирования труда на морском транспорте».

ЮУрГУ, Ю – 412, 91с., библиограф. список – 95 наим.

Выпускная квалификационная работа выполнена с целью анализа особенностей заключения трудовых договоров работников морского транспорта с судовладельцем, защита их имущественных и неимущественных прав, а также определения международного аспекта регулирования данного вопроса.

Чтобы достичь поставленной цели, в квалификационной работе определена специфика правового статуса моряка в трудовом праве и дана характеристика его правового положения в сфере международного регулирования труда. Установлены конкретные содержания прав и обязанностей каждого члена экипажа корабля. Также были исследованы особенности содержания трудового договора, а именно его заключение, закрепление условий оплаты труда, режима рабочего времени и отдыха. В последней главе содержится регулирование охраны труда, ответственность за безопасность труда субъектов морского транспорта.

Научной новизной выпускной квалификационной работы является выявление проблем и особенностей трудовых отношений работников морского транспорта.

Результаты исследования помогут обратить внимание на неурегулированные пробелы в законодательстве России, при устройстве на работу в качестве работника морского судна или работника юридического отдела профсоюзных организаций либо компании судовладельца.

