

Голубкина Ксения Вячеславовна

кандидат юридических наук, начальник
кафедры теории и истории государства и права Государственного морского
университета имени адмирала Ф.Ф. Ушакова
Milena.555@mail.ru

Ященко Анастасия Юрьевна

курсант 1 курса направления подготовки «Юриспруденция»
Milena.555@mail.ru

Xenia V. Golubkina

candidate of legal Sciences,
head of the Department of theory and history of state and law
of the State sea university of a name of the admiral F.F. Ushakov
Milena.555@mail.ru

Anastasiya Yu. Yaschenko

a student of the 1 course specialty "Jurisprudence"
Milena.555@mail.ru

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ
СОЦИАЛЬНО-ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ НА МОРСКОМ
ТРАНСПОРТЕ**

**LEGAL BASES OF REGULATION OF SOCIAL AND LABOUR
RELATIONS ON SEA TRANSPORT**

***Аннотация.** В статье проводится анализ правовых основ регулирования социально-трудовых отношений на морском транспорте, основное внимание уделяется вопросам рабочего времени и времени отдыха членов экипажа морских судов*

***Abstract.** The article analyzes the legal bases of regulation of socio-labor relations in Maritime transport, the emphasis is on working time and rest periods for crew members of sea vessels*

***Ключевые слова:** морской транспорт, трудовые отношения на морском транспорте, работники морского транспорта, судно, рабочее время, время отдыха*

***Keywords:** sea transportation, employment in marine transport, Maritime workers, ship, working time, rest time*

В настоящее время все большее внимание уделяется социально-трудовым отношениям на морском транспорте. Прежде всего, это связано с увеличением численности работающих на судах моряков. Условия их работы требуют постоянного международно-правового регулирования. Условия трудовой деятельности моряков, определяющие их правовые и социальные нормы, обеспечение защиты трудовых прав моряков и другие вопросы

являются объектами повышенного внимания Международной организации труда - органа международно-правового регулирования труда на море. Для России, где количество работающих на морском транспорте довольно велико, особое значение представляет социально-трудовое регулирование отношений на данном виде транспорта.

В нашей стране трудовые отношения в сфере морского транспорта регулируются в первую очередь российским законодательством о труде и Кодексом торгового мореплавания РФ. Данные отношения также урегулированы разнообразными уставами службы на судах и уставами о дисциплине, как генеральными, так и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами, трудовыми договорами. Международно-правовые нормы в РФ применяются как путем ратификации международных договоров, так и путем включения этих норм в российское законодательство. Установление международных стандартов в сфере регулирования трудовых отношений моряков находится в центре внимания МОТ.

Среди конвенций ратифицированных Россией можно выделить Конвенцию № 133 «О помещениях для экипажа на борту судов» 1970 г., Конвенцию № 138 «О минимальном возрасте для приема на работу» 1973 г., Конвенцию № 134 «О предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков» 1970 г., Конвенцию № 92 «О помещениях для экипажа на борту судна» 1949 г., (пересмотренная), Конвенцию № 23 «О репатриации моряков» 1926 г., Конвенцию № 73 «О медицинском освидетельствовании моряков» 1946г.

Рассмотрим трудовые отношения, возникающие на морском судне. В ТК РФ выделяется отдельная глава 51 «Особенности регулирования труда работников транспорта». В соответствии со статьей 57 Кодекса торгового мореплавания РФ порядок приема на работу членов экипажа судна, их права и обязанности, условия труда и его оплаты, основания и порядок увольнения устанавливаются Трудовым кодексом Российской Федерации 2001 г. и законодательством в сфере транспорта. Особые требования установлены при приеме на работу членов экипажей судов: проведение освидетельствования, предоставление документов о соответствующем образовании, а также определенный стаж плавания для некоторых категорий работников. Данные требования направлены, прежде всего, на обеспечение безопасности мореплавания. К занятию должности членов экипажа судна торгового мореплавания допускаются лишь лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные Положением о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденным постановлением Правительства РФ от 4 августа 1999 г.

Согласно ст. 56 КТМ РФ в состав экипажа судна, плавающего под государственным флагом Российской Федерации, кроме граждан РФ могут входить иностранные граждане и апатриды, но они не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста. Только граждане РФ могут быть морскими

лоцманами [1, с. 55]. Кроме того, особое внимание уделяется состоянию здоровья моряков, о чем свидетельствуется в ст. 54 КТМ РФ. К работе на судне допускаются лица, обладающие свидетельствами, которые удостоверяют их годность к данной работе по состоянию здоровья.

В п. 2 ст. 57 Кодекса торгового мореплавания РФ указывается на то, что никто из членов экипажа не может быть принят на работу на судно без согласия капитана судна. Капитан судна не обладает правом найма и увольнения членов экипажа, а выступает в качестве представителя судовладельца (работодателя). Говоря о безопасности условий труда, охраны здоровья членов экипажа морского судна, необходимо подчеркивать требования, содержащиеся в международных соглашениях, в частности, в Конвенции СОЛАС 74/78, Конвенции МОТ № 32 «О защите от несчастных случаев трудящихся, занятых на погрузке и разгрузке судов», № 134 «О предупреждении несчастных случаев среди моряков», № 92 «О помещениях для экипажа на борту судов» и других конвенциях, принятых Россией.

Вопросы рабочего времени и времени отдыха членов экипажа морских судов регулируются нормативными актами Министерства транспорта РФ, а также Конвенцией МОТ «О продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами» 1996 г. № 180. Остается действующим Положение о рабочем времени и времени отдыха работников плавающего состава судов морского флота, утвержденное постановлением Министерством труда РФ от 20 февраля 1996 г. № 11. Так, согласно данному положению, продолжительность рабочего времени для членов экипажа не должна быть больше 8 часов в день при 5-ти дневной рабочей неделе. Для судов с круглосуточной работой предусмотрен трехсменный график вахт, который судовладелец самостоятельно разрабатывает и утверждает, или этим занимается капитан судна по его поручению, но с учетом мнения профсоюза. Работники на морском транспорте имеют право на ежедневный и еженедельный отдых, отдых в праздничные дни и ежегодные отпуска.

Специальная дисциплинарная ответственность работников транспорта закреплена ст. 330 ТК РФ, в соответствии с которой дисциплина работников транспорта, регулируется, кроме кодекса, положениями (уставами) о дисциплине, устанавливаемыми федеральными законами. Например, Уставом о дисциплине работников морского транспорта, утвержденным постановлением Правительства РФ от 23 мая 2000 г. № 395. В нем закрепляются общие обязанности работников на морском транспорте, положения о дисциплине, определяется порядок организации службы на судне. КТМ РФ (ст. 60) также затрагивает регулирование отношений, связанных с репатриацией моряков, обязанности судовладельца по поводу безопасности условий труда, спасательных средств, охраны здоровья, наличие соответствующих помещений кают, столовых и др. Кроме того, весь экипаж судна подлежит обязательному социальному страхованию. В порядке, определяемом коллективным договором, судовладелец производит страхование от несчастных случаев и профессиональных заболеваний работников при работе, связанной с повышенной опасностью.

Соответственно, устанавливаются и дополнительные требования в отношении дисциплины труда при таких условиях. Ясное и обязательное соблюдение определенных правил и руководств по эксплуатации, технических и должностных инструкций - гарант надежности и безопасности движения морского судна и перевозимых на нем грузов.

Имеющаяся Конвенция №22 о трудовых договорах моряков 1926 г. не касается некоторых вопросов, подлежащих регулированию. Например, можно предложить внести в Конвенцию понятие «трудовой договор моряка», дополнить ее положениями по поводу гарантий при приеме на работу, определенного перечня документов, предоставляемых при приеме на работу, а также закрепить положения, относительно оснований прекращения трудового договора работников морского транспорта.

Отсутствие норм, касающихся заработной платы моряков, закрепленных на уровне международной конвенции, является значительным несовершенством системы международно-правового и национального регулирования труда членов экипажа морских торговых судов. Единственным актом является «Рекомендация о заработной плате и продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами» №187, положения которой не носят обязательного характера. Можно предложить разработку и принятие Конвенции МОТ о заработной плате моряков, которая регулировала бы данные вопросы на международном уровне, а также предусматривала защиту моряков в их праве на вознаграждение за труд. Летом 2013г. Россия ратифицировала Конвенцию о труде в морском судоходстве 2006г., тем самым сделав существенный шаг в регулировании социально-трудовых отношений работников морского транспорта. Данная Конвенция затрагивает условия найма, продолжительности рабочего времени и отдыха, проживания, размещения, питания, охраны здоровья, медицинской помощи, социального обеспечения и защиты. В соответствии с данной конвенцией, каждый моряк имеет право на безопасное рабочее место, справедливые условия трудоустройства, достойные условия труда и жизни на судне, охрану здоровья, медицинскую помощь, социально-бытовое обеспечение и другие формы социальной защиты [2, с.19].

Таким образом, труд членов экипажа морского судна, по сравнению с другими работниками, обладает большой спецификой. Существует огромное желание видеть максимальное соответствие между нормами международных конвенций МОТ в области регулирования труда моряков и нормами российского трудового права. Именно поэтому России необходимо ратифицировать ряд морских конвенций МОТ и внести надлежащие изменения в законодательство Российской Федерации.

Литература:

1. *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 28.07.2012) [Текст] // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, N 18, - ст. 2207*

2. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве [Текст] (Заключена в г. Женеве 23.02.2006) ратиф. РФ ФЗ от 05.06.2012 N 56-ФЗ, вступила в силу для России 20.08.2013.

Literature:

1. The code of trading navigation of the Russian Federation of 30.04.1999 N 81-FZ

(as amended on 28.07.2012) [Text] // collected legislation of the Russian Federation, 03.05.1999, N 18, - 2207

3. Convention 2006 on labor in marine shipping [Text] (Enclosed in Geneva 23.02.2006) RF FZ dated 05.06.2012 N 56-FZ, entered into force for Russia 20.08.2013.

..