

щенные для публичного исполнения». Сейчас ФРИО ведет работу о введении на территории Российской Федерации нового вида лицензии – Creative Commons, используемой в 46 странах мира [6].

В заключение следует сказать, что данная ситуация, во многом, стала возможна благодаря пробелам в законодательстве и многочисленным злоупотреблениям этими пробелами. Из-за большого количества понятий, которые закон обязан раскрывать, но не раскрывает, и нормативно-правовых актов, которые были приняты при лоббировании интересов определенной группы лиц, возникла ситуация, которая требует пристального внимания, как со стороны общественности, так и со стороны высших органов власти нашей страны.

**Список литературы:**

- [1] Положение Российского авторского общества «О ставках авторского вознаграждения» №8 от 14.02.2008 г.
- [2] Интернет-портал <http://www.alfazvuk.ru/articles>
- [3] Интернет-портал <http://rao.ru>
- [4] Иванов Н. Актуальные проблемы авторского права, Законность, 2010, №9, с. 16.
- [5] Вилинов А. Особенности защиты авторских прав, Юрист. 2012, №7, с. 24.
- [6] Гришаев С. Охрана и защита авторских прав за рубежом, Право, 2011, №5, с. 13.

*А.В. Ульянова, М.И. Новоселов*  
*ФБОУ ВПО «ВГАВТ»*

## **ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА РАБОТНИКОВ ПЛАВАЮЩЕГО СОСТАВА СУДОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

В современном обществе роль транспортной отрасли сложно переоценить. Транспорт является своеобразной кровеносной системой в сложном организме страны, связывающей обширные территории России. Бесперебойная работа транспорта является необходимым условием развития экономики страны и повышения уровня жизни населения. Внутренний водный транспорт, в свою очередь, является наиболее древним из современных видов транспорта, однако протяженность эксплуатируемых внутренних водных путей в России в последние десятилетия сокращается, и в настоящее время составляет 89 тысяч километров. Также падает и доля речного транспорта в грузообороте, так как он не выдерживает конкуренции с другими видами транспорта [1]. Внутренний водный транспорт обладает как преимуществами, в числе которых: наиболее высокие показатели грузоподъемности, неограниченная пропускная способность путей, небольшая затрата энергии на перевозку 1 тонны груза, низкая себестоимость перевозок; так и существенными недостатками: зависимость от природных условий, необходимость создания сложного портового хозяйства, меньшая скорость перевозки.

Оптимизация функционирования отрасли внутреннего водного транспорта напрямую зависит от грамотной организации труда на судах, так как в первую очередь именно работники плавающего состава несут на себе бремя обеспечения бесперебойной и эффективной деятельности данной отрасли. Повышение производительности и качества труда, улучшение условий трудовой деятельности и, прежде всего, грамотное нормативно-правовое регулирование – вот то, что служит основой для эффективного управления трудовыми ресурсами на внутреннем водном транспорте, а значит и основой для роста рентабельности судоходных компаний, улучшения показателей

качества перевозок грузов и пассажиров и, как следствие, повышения конкурентоспособности данной отрасли и роста экономики нашей страны в целом.

Однако в настоящее время российская теория организации труда на судах внутреннего водного транспорта не вполне отвечает на вызовы времени, хотя она и есть то самое звено в цепи, потянув за которое, можно добиться институциональных изменений в трудовом и транспортном праве. В то же самое время доработки и усовершенствования требуют некоторые нормативные правовые акты, регулирующие трудовые отношения на внутреннем водном транспорте, часть из которых была принята еще во времена СССР. Основы научной организации труда должны выступать матрицей для деятельности судоходных компаний на всех этапах развития трудовых отношений [2] – от подписания трудового договора с работником плавающего состава судов внутреннего водного транспорта до его расторжения.

Внутренний водный транспорт является составной частью единой транспортной системы России и, несомненно, занимает в ней одно из ведущих мест. В настоящее время необходимо уделить большое внимание вопросам повышения устойчивости функционирования и инновационного развития данной отрасли [3] с целью обеспечения устойчивого роста как перевозок по внутренним водным путям, так и повышения рентабельности судоходных компаний, что в свою очередь приведет и к росту числа рабочих мест, и к повышению уровня оплаты труда работников плавающего состава.

По результатам исследования ситуации, сложившейся в данной сфере, выявлены определенные проблемные вопросы в сфере правового регулирования организации труда на судах внутреннего водного транспорта, а также пути решения данных вопросов. В том числе, представляется необходимым решение на законодательном уровне таких задач, как:

- принятие новых нормативных актов, отвечающих современным условиям осуществления трудовой деятельности на внутреннем водном транспорте, взамен законов и актов времен СССР, в том числе, скорейшее принятие нового федерального закона, устанавливающего устав о дисциплине работников внутреннего водного транспорта [4], а также усовершенствование современных нормативных актов с учетом специфики трудовой деятельности работников плавающего состава;

- оказание на государственном уровне поддержки данной отрасли с целью повышения конкурентоспособности перевозок на внутреннем водном транспорте, повышения производительности труда, путем реализации государственных целевых программ;

- установление дополнительных социальных гарантий для работников плавающего состава (например, таких как: льготное и бесплатное предоставление путевок санаторно-курортного лечения; жилищные субсидии) и регламентация четкого порядка их предоставления, равно как и детальное регулирование основ безопасного труда на транспорте и установление совокупности мер по профилактике профессиональных заболеваний или компенсации в случае их возникновения в результате трудовой деятельности;

- существование четкой системы контроля Государственной инспекции труда в субъекте РФ за работодателями в области организации труда на судах внутреннего водного транспорта, а именно: порядка назначения и выплаты заработной платы, применения дисциплинарных взысканий и т.д.

Однако для всестороннего и полного решения всех проблемных вопросов подлежат установлению следующие обязанности работодателей (судовладельцев):

- 1) обеспечение безопасных условий труда и предоставление социальных гарантий, в целях стабилизации и повышения уровня жизни работников плавающего состава судов внутреннего водного транспорта;

- 2) формирование прозрачной и отлаженной схемы заключения, изменения и расторжения трудового договора с работниками плавающего состава;

3) принятие и обеспечение исполнения локальных нормативных актов организации (например, графиков, расписаний, положений о премировании и т.д.), основанных на нормах действующего законодательства РФ;

4) гарантированное предоставление работникам достойной заработной платы в зависимости от квалификации работника, сложности выполняемой работы;

5) обеспечение четкого регулирования дисциплины труда и своевременного применения как поощрительных мер, так и дисциплинарных взысканий.

Исходя из принципа свободы предпринимательской деятельности на территории Российской Федерации, невозможно установить такую обязанность для организаций, в том числе и для судоходных компаний, как повышение производительности труда работников, или повышение рентабельности организации. Однако стремление к получению максимальной прибыли, увеличению объемов производства или, в нашем случае, перевозок, а также к повышению конкурентоспособности организации в отрасли присуще, пожалуй, всем юридическим лицам. В связи с этим представляется логичным определить систему мероприятий по повышению производительности и качества труда работников плавающего состава. Итак, для достижения данного результата необходимо:

Во-первых, повысить технический уровень перевозок, то есть усовершенствовать характеристики водных путей, типов судов и их оснащенности.

Во-вторых, ввести комплексную механизацию и автоматизацию трудовых процессов, а также усовершенствовать управление, организацию труда, а именно: на основе научной организации труда, включающей элементы планирования и оперативного управления, необходимо улучшить использование рабочего времени, создать безопасные условия труда, обеспечить повышение квалификации кадров [5].

В-третьих, изменить объем и среднее расстояние перевозок грузов, распределить их по направлениям движения, и, что не менее важно, применить правила рационального разделения и кооперации труда [6], в т.ч и в межнавигационный период.

Для долговременного устойчивого роста экономики и отрасли внутреннего водного транспорта в частности, данные факторы увеличения производительности труда должны применяться и эффективно работать в каждой судовой компании.

В современных условиях решение совокупности рассмотренных вопросов, возникающих в сфере трудовой деятельности работников плавающего состава, как на законодательном уровне, так и в сфере практического применения норм права является необходимым условием максимального повышения уровня организации труда на судах внутреннего водного транспорта. И именно при соблюдении данного условия становится возможным инновационное развитие отрасли внутреннего водного транспорта, а, следовательно, повышение и качества труда, и уровня жизни работников плавающего состава.

#### Список литературы:

- [1] Бланк Ш.П., Митаишвили А.А., Легостаев В.А. Экономика внутреннего водного транспорта: Учебник для вузов водн. трансп. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Транспорт, 2003. – 463 с.
- [2] Слуцкий С.С. Методика расчета экономической эффективности научной организации труда // Вопросы научной организации труда и управления на речном транспорте. М. – 1969. стр. 6.
- [3] Белановский С., Дмитриев М. Инновационный потенциал экономического роста // Центр стратегических разработок. – М., 2005. – 48 с.
- [4] Крепак С.В. Особенности дисциплинарной ответственности работников внутреннего водного транспорта // Инновации в государстве и праве России: Материалы Международной научно-практической конференции (Нижний Новгород, 14-15 апреля 2011 г.). – Н. Новгород: Изд-во Нижегород. гос. ун-та, 2011. – С. 298-301.
- [5] Слуцкий С.С. Научная организация труда на речном транспорте. М.: 1970. стр. 7.
- [6] Кардашевский В., Бондаренко А. Повышение производительности труда на речном флоте: европейский поход // Экономист. – 2001 – № 11. Стр. 35–40.