



УДК 34

В.Н. Большакова, старший преподаватель кафедры транспортного права ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, Н.Новгород, ул. Нестерова, 5

ПОНЯТИЕ ЭКИПАЖА СУДНА МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА В СООТВЕТСТВИИ С НОРМАТИВНЫМИ АКТАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Ключевые слова: экипаж судна, трудовые отношения, морской транспорт, речной транспорт

Аннотация: в статье проводится анализ определений терминов «член экипажа судна» и «экипаж судна», которые представлены в нормативных актах Российской Федерации. Рассмотрены положения Федеральных законов, определяющие состав экипажей судов морского и речного транспорта, подзаконных актов, формулирующие рассматриваемые термины. Отмечены отдельные недостатки приведенных определений

Трудовые отношения, возникающие на морском и речном транспорте, а именно между судовладельцами и членами экипажей морских и речных судов во всем мире заслуживают пристального внимания международных организаций, государственных органов, профсоюзов. Об этом факте говорит большое количество конвенций, принятых Международной организацией труда. Международные нормы регулируют вопросы найма моряков, рабочее время, условия труда и другие аспекты их деятельности. При этом не только на международном уровне, но и в отдельных странах сложилась целая иерархия документов, регулирующих трудовые отношения плавсостава. Не является исключением и Российская Федерация. Однако следует отметить, что многие подзаконные акты, регулирующие отдельные аспекты трудовых отношений на морском и речном транспорте, были приняты еще до вступления в силу Трудового кодекса РФ, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – Федеральные законы). В связи с этим фактом возникают и противоречия между нормами правовых актов и вопросы при использовании отдельных терминов.

В силу того, что важная роль в обеспечении безопасности на море и на внутреннем водном транспорте отводится профессионализму, слаженной работе экипажа судна, рассмотрим, что понимается под термином «экипаж судна» в соответствии с нормативными актами Российской Федерации. Следует отметить, что хотя термины «член экипажа судна», «экипаж судна» используются в отечественном законодательстве, однако найти их определение крайне сложно. Так, в статье 52 КТМ РФ и статье 26 КВВТ РФ указывается лишь состав экипажа судна. Так, в соответствии с КТМ РФ «в состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда» [2]. При этом в качестве командного состава выступают «помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи» [2]. Отмечается, что данный перечень не является закрытым и может быть дополнен другими специалистами, указанными в подзаконных актах. На внутреннем водном транспорте в состав экипажа судна включены лица командного состава судна, судовая команда, а в состав экипажа

пассажирского судна входят еще работники, обслуживающие пассажиров судна. В качестве командного состава судна в соответствии с КВВТ РФ выступают «капитан судна, командир дноуглубительного или дноочистительного снаряда, их помощники, механики и электромеханики, помощники механиков и электромехаников, радиоспециалисты и врачи» [3]. Судовая команда – это лица, которые не относятся ни к командному составу, ни к тем работникам, которые обслуживают пассажиров.

На основании приведенных положений Федеральных законов, делаем вывод, что член экипажа судна – это лицо, выполняющее работу на судне. Учитывая, что нормы, регулирующие состав экипажей судов, требования, предъявляемые к членам экипажей, содержатся в статьях Федеральных законов, посвященных именно трудовым отношениям, делаем вывод о том, что с работниками плавсостава заключен трудовой договор. Непосредственно определений терминов «морьяк», «члены экипажа судна», «экипаж судна» Федеральные законы не содержат. В международных актах, например, в Конвенции 2006 года «О труде в морском судоходстве» термин «морьяк» означает «любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна» [1]. В постановлении Правительства Российской Федерации от 18.08.2008 N 628 морьяк определяется как «лицо, трудящееся по найму, занятое или работающее в любом качестве на борту морского судна (за исключением военного корабля), морского судна рыбопромыслового флота, а также судна смешанного (река - море) плавания, используемых для целей торгового мореплавания (далее - судно)» [4]. Данное определение практически полностью соответствует определению, представленному международным документом.

По мнению Е.Н. Номоконовой, «термин «морьяки» означает лиц, определенных как таковые национальным законодательством или практикой, или коллективными соглашениями, которые желают трудоустроиться или работают по найму в качестве членов экипажа на борту морского судна, за исключением: военного корабля; судна, занятого рыболовством или непосредственно связанными с ним операциями, или китобойным промыслом или аналогичными операциями»[13]. Считаем данное определение излишне громоздким. Тем более, словосочетание «работают по найму», используемое во многих документах на морском транспорте, не позволяет сделать вывод о том, что данные лица заключили именно трудовой договор с судовладельцем, а не договор гражданско-правового характера, например, договор подряда. Следует считать, что термины «морьяк», «члены экипажа», «работники плавсостава» являются синонимами.

В соответствии с Положением об особенностях рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного река-море плавания, утвержденным Министерством транспорта Российской Федерации в 2016 году, под членами экипажа судна следует понимать «лиц, работающих в любом качестве или занятых на любой штатной должности в составе экипажа морского судна или судна смешанного (река-море) плавания (далее - судно) в соответствии с трудовым договором, заключенным с судовладельцем (далее - работодатель), и внесенных в судовую роль морских судов и судов смешанного (река-море) плавания, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации» [5]. Как видно из данного определения, статус члена экипажа судна лицо приобретает при наличии следующих юридических фактов: заключение трудового договора с судовладельцем и внесение в судовую роль. В соответствии с частью 1 статьи 25 КТМ РФ и частью 1 статьи 14 КВВТ РФ судовая роль относится к обязательным документам, находящимся на судне и представляет собой «список членов экипажа судна, составляемый капитаном судна» [3]. В отношении членов экипажа судна данный документ содержит следующую информацию: фамилию, имя, отчество (или имена); гражданство; должность; дату и место рождения; вид и номер документа, удостоверяющего личность [6].

Определение термина «плавающий состав», являющегося синонимом термина «экипаж судна» морского транспорта сформулировано в Федеральном отраслевом соглашении по морскому транспорту на 2009 - 2012 годы [12], которое утратило силу с 16

октября 2015 года: «физические лица, работающие на борту судна в любом качестве по трудовому договору, заключенному с судовладельцем». Такой же термин «плавающий состав» использован в Отраслевом соглашении по подведомственным Росморречфлоту федеральным учреждениям и федеральным государственным унитарным предприятиям в сфере морского транспорта Российской Федерации на 2012-2014 годы, который означает «физических лиц, работающих на борту судна в любом качестве по трудовому договору» [10].

На внутреннем водном транспорте аналогично Отраслевое соглашение по речному транспорту на 2012 - 2014 годы (действие продлено по 5 марта 2018 года) хотя и использует термин «члены экипажа судна», но определение дает термину «плавающий состав»: «Ввиду отсутствия в российском законодательстве термина "плавающий состав" Стороны согласились с тем, что термин "плавающий состав" применительно к Соглашению означает лиц, работающих на борту судна в любом качестве по трудовому договору и включенных в судовую роль» [11].

Рассмотрим еще одно определение экипажа судна, которое содержится в Санитарных правилах и нормах, действующих на водном транспорте: экипаж судна - это «лица, внесенные в судовой штат, обеспечивающие управление, движение, живучесть и безопасность эксплуатации судна, включая персонал, обслуживающий как личный состав судна, так и пассажиров» [8]. Однако данное определение можно подвергнуть критике за использование словосочетания «судовой штат». Судовой штат, скорее всего, это штатное расписание, которое утверждается судовладельцем в установленном порядке и в соответствии с Федеральными законами не отнесено к обязательным документам, находящимся на судах. В соответствии с трудовым законодательством штатное расписание «применяется для оформления структуры, штатного состава и численности организации. Этот документ содержит перечень структурных подразделений, наименование должностей, специальностей, профессий с указанием квалификации, а также информацию о количестве штатных единиц» [7]. Как видно, поименно члены экипажа в штатном расписании не указываются. Тем не менее, штатное расписание на судах играет важную роль. Оно позволяет более эффективно использовать труд принятых членов экипажа в зависимости от требуемой численности работников плавсостава по занимаемым должностям различных судов и выполнения работы, необходимой для нормального функционирования судна. Так, в соответствии с Уставом службы на судах Министерства морского флота Союза ССР «на судах, где штатным расписанием предусмотрено менее четырех механиков, к несению вахты механика может допускаться старший моторист (машинист) под ответственность старшего механика» [9].

Подводя итог проведенному анализу определений, касающихся термина «экипаж судна» и содержащихся в нормативных актах Российской Федерации, имеющих преимущественно подзаконный характер, можно сделать вывод о том, что назрела необходимость внесения указанного термина в федеральное законодательство для единообразного применения терминологии. Определение рассматриваемого термина может выглядеть следующим образом: экипаж морского и речного транспорта – это коллектив лиц, обеспечивающих управление, движение и безопасность эксплуатации судна, включая лиц, обслуживающих пассажиров, заключивших с судовладельцем трудовой договор в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и включенных в судовую роль.

Список литературы:

- [1]. Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве. Заключена в г. Женеве 23.02.2006// Собрание законодательства РФ, 26 августа 2013 г. №34. С. 4429
- [2]. Федеральный закон от 30.05.1999 № 81-ФЗ «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст.2207
- [3]. Федеральный закон от 07.03.2001 № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации»// Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст.1001

- [4]. Постановление Правительства РФ от 18.08.2008 № 628 «О Положении об удостоверении личности моряка, Положении о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки»// Российская газета, № 180, 27.08.2008
- [5]. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 20.09.2016 № 268 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания»// Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти, № 45, 07.11.2016
- [6]. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 02.05.2012 № 122 «Об утверждении Правил ведения судовой роли»// Российская газета, № 189, 17.08.2012
- [7]. Постановление Госкомстата РФ от 05.01.2004 № 1 «Об утверждении унифицированных норм первичной учетной документации по учету труда и его оплаты»// Бюллетень Минтруда РФ, № 5, 2004
- [8]. СанПиН 2.5.2-703-98.2.5.2.Водный транспорт. Суда внутреннего и смешанного (река-море) плавания. Санитарные правила и нормы», утв. Постановлением Главного государственного санитарного врача РФ от 30.04.1998 № 16// М., «ИнтерСЭН», 1999
- [9]. Приказ Минморфлота СССР от 09.01.1976 № 6 «Об утверждении Устава службы на судах Министерства морского флота Союза ССР»// Сборник нормативных актов о транспорте. В 3-х частях. Часть II.- М.:Юридическая литература, 1985
- [10]. Отраслевое соглашение по подведомственным Росморречфлоту федеральным учреждениям и федеральным государственным унитарным предприятиям в сфере морского транспорта Российской Федерации на 2012-2014 годы, утв. Профсоюзом работников водного транспорта РФ, Росморречфлотом 12.12.2011), срок действия ограничен 11 декабря 2017// СПС «Консультант плюс», дата обр.15.05.2017
- [11]. Отраслевое соглашение по речному транспорту на 2012-2014 годы, утв. Профсоюзом работников водного транспорта РФ, Саморегулируемой организацией «Ассоциация судоходных компаний», Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта, Ассоциацией связистов морского и речного транспорта 06.03.2012 (вместе с "Протоколом разногласий по Отраслевому соглашению по речному транспорту на 2012 - 2014 годы, заключенному на федеральном уровне социального партнерства между Профсоюзом работников водного транспорта Российской Федерации и Саморегулируемой организацией "Ассоциация судоходных компаний", Ассоциацией портов и судовладельцев речного транспорта, Ассоциацией связистов морского и речного транспорта")//СПС «Консультант плюс», дата обр.15.05.2017
- [12]. Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2009-2012 годы, утв. Федерацией профсоюзов работников морского, речного и рыболовного флота РФ, Союзом российских судовладельцев, Ассоциацией судоремонтных заводов 15.10.2009// «Ваше право», № 1, январь, 2011
- [13]. Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по международному и российскому праву// Дис.на соиск. научн. ст.канд. юрид. наук/Е.Н. Номоконова, - Владивосток, 2003. С. 59.

THE CONCEPT OF THE CREW OF A VESSEL OF SEA AND RIVER TRANSPORT IN ACCORDANCE WITH THE NORMATIVE ACTS OF THE RUSSIAN FEDERATION

Bolshakova V.N.

Keywords: ship crew, labour relationship, maritime transport, inland water transport

Annotation: The article analyzes the definitions of the terms "ship crew member" and "ship crew", which are presented in the normative acts of the Russian Federation. The provisions of the Federal Laws defining the composition of the crews of the sea and river transport vessels and the bylaws formulating the terms in question are considered. Some shortcomings of the above definitions are noted.

*Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава,
аспирантов и студентов*

Секция X Гражданско-правовые проблемы и обеспечение безопасности на транспорте