

УДК 349.2

**РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРУДОВЫХ ВОПРОСОВ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИ
ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОНОМНЫХ СУДОВ: СОСТОЯНИЕ И АКТУАЛЬНЫЕ
ПРОБЛЕМЫ****Павлин Данила Андреевич¹**, студент*e-mail:* pavlin.danila2004@mail.ru**Родионова Юлия Викторовна¹**, доцент, кандидат политических наук, доцент кафедры
транспортного права*e-mail:* rodionova@mail.ru¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Статья, подготовленная авторами в рамках курса «Правовое регулирование перевозочной деятельности», освещает вопросы регулирования трудовых вопросов работников морского транспорта. Авторы постарались осветить законодательные пробелы, касающиеся работников современных и высокотехнологичных морских судов, а именно автономного типа, в связи с появлением новых должностей и особенностей осуществления ими труда.

Ключевые слова: трудовые отношения, защита прав и обязанностей моряков, международные нормы, автономные и полуавтономные суда.

**REGULATION OF LABOR ISSUES IN MARITIME TRANSPORT DURING THE
OPERATION OF AUTONOMOUS VESSELS: STATUS AND CURRENT PROBLEMS****Danila A. Pavlin¹**, Student*e-mail:* pavlin.danila2004@mail.ru**Yulia V. Rodionova¹**, Associate Professor, Candidate of Political Sciences, Associate Professor
of the Department of Transport Law*e-mail:* rodionova@mail.ru¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article, prepared by the authors within the framework of the course "Legal regulation of transportation activities", covers the issues of regulating labor issues of employees of maritime transport. The authors tried to cover the legislative gaps concerning employees of modern and high-tech sea vessels, namely autonomous and semi-autonomous types, in connection with the emergence of new positions and the specifics of their work.

Key words: labor relations, protection of rights and obligations of seafarers, international standards, autonomous and semi-autonomous ships.

Трудовая деятельность моряков в России регулируется комплексом законодательных и подзаконных актов, основу которых составляют положения Главы 51 Трудового кодекса РФ (далее - ТК РФ) «Особенности регулирования труда работников транспорта» [1], а также нормы Кодекса торгового мореплавания РФ (далее – КТМ РФ) [2]. Данные документы дополняются международными конвенциями, ратифицированными Российской Федерацией, такими как Конвенция МОТ № 186 (MLC-2006) [3], и подзаконными актами, конкретизирующими требования к условиям труда, рабочему времени, медицинскому обеспечению и социальным гарантиям.

Цифровизация не прошла стороной сферу морских перевозок и стала ключевым трендом мировой логистики. Её внедрение в нашей стране сталкивается с системными барьерами, связанными с нормативными пробелами, технологическим отставанием.

Отметим, что Международная морская организация (ИМО) в 2021 году утвердила стратегию «Автономные суда», предусматривающую переход к беспилотным технологиям к 2030 году. С 1 марта 2024 г. в КТМ РФ Федеральным законом № 294-ФЗ [5] были внесены изменения касающиеся внедрения понятий «автономного» и «полуавтономного» судна. Фактически создана правовая база для безэкипажного морского судоходства.

Несмотря на это, регулирование трудовых отношений при эксплуатации автономных и полуавтономных судов, при появлении новых должностей, четком определении их функциональной трудовой части, установлении рабочего времени и отдыха, с учётом потребности в усиленной концентрации внимания, пока находится в зачаточном состоянии.

В условиях, когда управление судном частично или полностью передаётся внешнему экипажу, возникает необходимость в чётком установлении функциональных обязанностей с разработкой штатного расписания, квалификации и конкретного вида выполняемой работы, поскольку в дальнейшем все перечисленное будет влиять на сложность работы, установления ответственности за исполнение или ненадлежащее исполнение трудовых обязанностей.

Основу регулирования отношений плавсостава на автономных судах составляют Приказ Минтранса России от 22.04.2024 №140 «Об утверждении Правил управления автономными судами» (далее – Приказ №140) [6], Приказ Минтранса от 02.05.2024 №160 «Об утверждении требований к системам обеспечения управления движением в морском порту и на подходах к нему» (далее – Приказ №160) [7], устанавливающие требования к системам управления, документальному оформлению операций и, в малой степени, трудовым правам внешнего экипажа, а также Приказ Минтранса России от 16.04.2024 №130 «Об утверждении Положения о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна» (далее – Приказ №130) [8]. Следует отметить Приказ Минтранса России от 08.04.2024 №117 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных морских судов» (далее Приказ №117) [9], который устанавливает требования к квалификации, опыту работы и профессиональной подготовке внешнего капитана и специалистов по управления автономных судов.

Интеграция новых норм, затрагивающих в существующее правовое поле, выявила ряд проблем, требующих законодательной доработки, так как указанные приказы фактически не устанавливают специфику трудовых отношений работников, обсуживающих автономные суда. Рассмотрим некоторые особенности регулирования трудовых отношений относительно новой категории работников безэкипажного морского транспорта [11].

Так, согласно ч.1 ст. 26 КТМ и п.6 Приказа №130, управление автономным судном осуществляется полностью внешним экипажем, в состав которого входят внешний капитан и специалисты (их количество зависит от главной силовой установки судна).

Для указанных работников устанавливаются особые требования приема на работу. На должности внешнего капитана и специалистов допускаются лица, имеющие



квалификационное свидетельство, полученное в соответствии со ст. 53 КТМ и Приказом №117. Так, внешний капитан должен иметь высшее техническое образование, быть профессионалом в сфере координации и управления системами и оборудованием морских судов, администрирование и быстрое принятие решений при потере управляемости судна и связи, срок работы в должности капитана морского судна не менее 3х лет или старшего помощника капитана морского судна не менее 12 месяцев.

В КТМ также оговорено, что члены экипажа принимаются на работу только после согласования с капитаном. Указанное требование обосновано при работе единого слаженного рабочего механизма в закрытом пространстве судна. В ст. 57 КТМ отсутствует уточнение на необходимость получения согласия внешнего капитана на прием на работу других внешних специалистов автономного морского судна. При этом в ст.41.7 КТМ определено подчинение членов внешнего экипажа внешнему капитану.

Ряд аспектов рабочего времени и отдыха членов экипажей морских судов регулируются Приказом Минтранса России 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» (далее Приказ №268) [10]. Так, продолжительность рабочей недели не должна составлять более 40 часов, ежедневная работа свыше 12 часов запрещена, перерыв для отдыха и питания не менее 30 минут и не более 2 часов, отдых после суточного дежурства не может быть менее 48 часов, отпуск рассчитывается из расчета 2,5 дня за каждый месяц работы на судне и т.д.

Выше указанный Приказ не отражает все особенности и специфику труда введенных специальностей – работников автономного морского судна.

Примером может служить некоторая уникальность операторов автономных судов, которые являются специалистами по их управлению. К их компетенции могут быть отнесены морские знания с учетом специфики автономных судов, оборудования и аппаратуры дистанционного управления. Тем самым операторы могут быть и IT-специалистами, электромеханиками или радиоспециалистами, поэтому ключевая роль в эксплуатации автономных судов отводится операторам, чьи функции закреплены в п.8 Приказа №140:

- Круглосуточный мониторинг параметров судна (скорость, маршрут, состояние груза);
- Корректировка маршрута при угрозе столкновения или ухудшении погодных условий;
- Организация экстренной подмены оператора в случае болезни или технического сбоя.

Вышеуказанные функциональные обязанности показывают сложность данной работы, требующей повышенной концентрации внимания, в связи с чем, должны быть четко определены, иметь временные границы.

Пункт 14 Приказа №140 требует дополнительной корректировки в части наличия резервных операторов, готовых заменить основного специалиста в течение 15 минут по аналогии с тем, как осуществляется подобная деятельность на воздушном транспорте. Так, ст.53 Воздушного кодекса РФ [4], которая регулирует работу авиадиспетчеров, минимизирует риски, связанные с «человеческим фактором», вводя «запасного» оператора.

Помимо этого, в морской отрасли возникает специфическая проблема в сфере трудовых отношений: длительность рейсов автономных судов часто превышает 24 часа, что требует разработки графика сменности, исключающего переутомление. Например, в Норвегии для операторов установлена максимальная продолжительность вахты — 6 часов (Директива «Maritime Autonomy», 2023[12]), тогда как в РФ подобные нормы отсутствуют.



морских судов». – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202405310084> (дата обращения 20.04.2025).

10. 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». – URL: <https://base.garant.ru/71507854/> (дата обращения 20.04.2025)

11. Зайкова С.Н., Титов А.В. Правовой статус внешнего капитана автономного надводного морского судна // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2018. – №5 (78). С. 52

12. Норвежская директива «Maritime Autonomy» (2023) «Требования к эксплуатации автономных судов в территориальных водах Норвегии». – URL: <https://www.sdir.no> (дата обращения 30.03.2025)

13. ЧП в Арктике: российский круизный лайнер столкнулся с айсбергом — РБК. – URL: <https://www.rbc.ru/society/09/08/2007/5703c8879a79470eaf7666ea> (дата обращения 30.03.2025)

