

УДК 349.2

СОЦИАЛЬНЫЕ И ТРУДОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ НА МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ СУДАХ: ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Крепак Сергей Вячеславович¹, доцент, кандидат технических наук, директор института экономики управления и права, заведующий кафедрой транспортного права
e-mail: s_krepak@mail.ru

Родионова Юлия Викторовна¹, доцент, кандидат политических наук, доцент кафедры транспортного права
e-mail: rodionova@mail.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье проведен анализ современного правового регулирования трудовых и социальных отношений экипажа морских судов автономного типа. Появление новых должностей и особенностей осуществления ими труда обозначили новые реалии в выполнении ими обязанностей. Авторы выявили пробелы «новой» нормативно-правовой базы по вопросам функционирования современных и высокотехнологичных автономных морских судов с затрагиванием вопроса трудовых и социальных прав.

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

SOCIAL AND LABOR RELATIONS ON MARIN AUTONOMOUS VESSELS: LEGAL FOUNDATIONS AND CURRENT PROBLEMS

Sergey V. Krepak¹, Director of the Institute of Management Economics and Law, Head of the Department of Transport Law
mail: s_krepak@mail.ru

Yulia V. Rodionova¹, Associate Professor, Candidate of Political Sciences, Associate Professor of the Department of Transport Law
e-mail: rodionova@mail.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article analyzes the current legal regulation of labor and social relations of the crew of autonomous sea vessels. The emergence of new positions and the specifics of their work have outlined new realities in the performance of their duties. The authors have identified gaps in the "new" regulatory framework on the functioning of modern and high-tech autonomous sea vessels, touching upon the issue of labor and social rights.

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

*«На морских просторах, где волна шумит,
Корабль мчится, труд на нем кипит!
Моряки на суше и на море все едины,
Каждый знает, что их труд неоценимый...»*

Любое государство основывает развитие внутренней и внешней экономики, в том числе на правильном функционировании трудовых отношений, через государственное регулирование. Важное значение в этом играет расширение социально-трудовых отношений на морском транспорте их регламентация.

Деятельность работников морского транспорта в России базируется на ряде законодательных и подзаконных актов, основу которых составляют положения Главы 51 Трудового кодекса РФ (далее - ТК РФ) [1], ряд норм Кодекса торгового мореплавания РФ (далее - КТМ РФ) [2], Конвенция Международной организации труда № 186 (MLC-2006) [3], и подзаконные акты, устанавливающие требования к условиям труда, рабочему времени, медицинскому обеспечению и социальным гарантиям.

Высокотехнологичность и цифровая трансформация затронула практически все сферы человеческой деятельности, в том числе и определила новый виток развития всех видов транспорта. В частности, морские перевозки грузов, товаров, материалов все больше осуществляются безэкипажными грузовыми судами, с использованием искусственного интеллекта.

Развитие и применение искусственного интеллекта, цифровизация на морском транспорте стала возможна после утверждения Международной морской организацией (ИМО) в 2021 году стратегии «Автономные суда», предусматривающую переход к беспилотным технологиям к 2030 году.

В нашей стране перспективность данного направления развития водного транспорта оценили достаточно быстро. Уже с 1 марта 2024 г. Федеральным законом № 294-ФЗ [5] были внесены изменения в КТМ РФ, касающиеся внедрения понятий «автономного» и «полуавтономного» судна. Фактически создана правовая база для безэкипажного морского судоходства.

Понятно, что с внедрением в судоходство безэкипажных судов, законодательная основа, регулирующая трудовые отношения 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, находится в зачаточном состоянии.

В настоящее время в России уже курсируют два полностью автономных судна – паромы «Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский», которые в 2023 году получили удостоверения морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС). К концу 2025 году планируется ввести в эксплуатацию экологическое судно «Корпорье». Процесс интеграции автономного судоходства запущен, что требует более тщательной проработки социально-трудовых отношений работников такого вида транспорта.

Например, в условиях, когда управление судном частично или полностью передаётся внешнему экипажу, возникает необходимость в более подробном формировании функциональных обязанностей с разработкой штатного расписания, квалификации и конкретного вида выполняемой работы, поскольку в дальнейшем все перечисленное будет влиять на слаженность работы, установление 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 управлению автономных судов.

Интеграция новых норм, затрагивающих в существующее правовое поле, выявила лакуны, требующих доработки, так как отмеченные приказы фактически не устанавливают специфику социальных и трудовых отношений работников, обсуживающих автономные суда. Рассмотрим некоторые особенности регулирования трудовых прав 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.

Несмотря на КТМ и Приказ №117 для работодателя (судовладельца) и для экипажа автономного судна в целях структурирования профессиональной и высококвалифицированной деятельности, разграничения функций и полномочий, следует ввести профессиональный стандарт специалистов по управлению автономным судном.

Он поможет работодателю определить потребность в конкретных специалистах, организовать труд и установить систему оплаты труда, установить обобщенные трудовые функции.

Процесс разработки такого профессионального стандарта запущен. В начале 2024 года в министерстве труда и социальной защиты РФ при поддержке Государственного университета морского и речного флота им. Адмирала С.О. Макарова прошло обсуждение его проекта, однако на законодательном уровне данный документ пока не принят.

Утверждение профстандарта по специалистам автономного судна в дальнейшем станет гарантом соблюдения социальных и трудовых прав экипажа такого судна, ведь за несоблюдение требований закона о применении такого стандарта приводит к привлечению работодателя к административной ответственности по ст. 5.27 КоАП РФ.



Квалификация экипажа автономного судна, установленная профстандартом, играет важную роль в оплате труда, так как от уровня подготовки специалистов зависит безопасность эксплуатации судна и защита морской среды.

Что касается, рабочего времени и отдыха членов экипажей морских судов автономного типа, то применяется общий Приказ 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.

Вышеуказанный Приказ не отражает специфичность 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.

Установленные функциональные обязанности определяют всю сложность данной работы, требующей повышенной концентрации внимания. В связи с этим, четко очерченные временные границы трудовой деятельности и возможности подмены специалиста должны быть прописаны в нормативных документах.

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 пока отсутствуют.

Заметим, что труд на автономных морских судах отличается от работы на морских судах обычного типа, что требует устранения законодательных лакун.

В связи с этим, предлагаем:

- Внести в Приказ №140 чёткие критерии подмены оператора при рейсах длительностью более 24 часов, а также установить максимальную временную продолжительность вахты. Иначе это приводит к нарушениям, аналогичным случаю в ЦУП «Арктика» (2024 г.), где оператор работал 18 часов подряд, что стало причиной столкновения судна с айсбергом [13].



- Внести в Приказ №268 нормы о максимальной продолжительности вахты оператора. Предлагается установить лимит в 8 часов с обязательным перерывом не менее 12 часов между сменами. Это соответствует стандартам Международной ассоциации морских диспетчеров (IALA);

- Внести изменения в ст.57 КТМ требование об обязательном получении согласия внешнего капитана на трудоустройство членов внешнего экипажа автономного морского судна.

Регулирование трудовых отношений в контексте автономного судоходства — сложный процесс, требующий синхронизации технических стандартов, трудового и морского права. Действующие приказы Минтранса России создают основу для безопасной эксплуатации инновационных судов, но нуждаются в дополнении нормами, защищающими трудовые права внешнего экипажа автономного судна.

Список литературы:

1. Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. N 197-ФЗ (ред.24.12.2024) // Собрание законодательства Российской Федерации от 7 января 2002 г. № 1 (часть I).

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 22.06.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024 // Собрание законодательства Российской Федерации от 3 мая 1999 г. N 18 ст. 2207.

3. [Конвенция Международной организации труда N 186 о труде в морском судоходстве \(Женева, 23 февраля 2006 г.\)](#) // Бюллетень международных договоров. -2014. - №5.

4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 08.08.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации от 24 марта 1997 г. N 12 ст. 1383.

5. Федеральный закон от 10.07.2023 №294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». – URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202307100007> (дата обращения 20.04.2025)

6. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22.04.2024 г. №140 «Об утверждении Правил управления автономными судами». – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 30.03.2025).

7. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 02.05.2024 №160 «Об утверждении Требований к системам обеспечения управления движением автономных судов в морском порту и на подходах к нему». – URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 30.03.2025).

8. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16.04.2024 №130 «Об утверждении Положения о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна» . – URL: <https://base.garant.ru/409112506/> (дата обращения 20.04.2025).

9. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.04.2024 №117 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных 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)

