

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРУДА МОРЯКОВ РЫБОПРОМЫСЛОВОГО ФЛОТА

И.Б. Калинин

Согласно Федеральному закону «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов»¹, промышленное рыболовство представляет собой предпринимательскую деятельность по добыче (вылову) водных биологических ресурсов с использованием специальных средств по приёмке, переработке, перегрузке, транспортировке и хранению уловов и продуктов переработки водных биоресурсов. Промышленное рыболовство осуществляется с привлечением наёмных работников – моряков рыбопромыслового флота, и поэтому особенности правового регулирования их труда, место норм, регулирующих социально – трудовые отношения моряков, в системе трудового права, представляет определённый интерес для науки трудового права.

В известной степени актуальность этой проблемы обусловлена также значимостью рыбопромысловой отрасли для экономики России. Подавляющая часть водных биоресурсов – 92%, добывается во внутренних морских водах, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации, исключительных экономических зонах иностранных государств и в открытой части Мирового океана за пределами национальной юрисдикции², то есть моряками рыбопромыслового флота.

Труд работников, занятых добычей водных биологических ресурсов, регулируется, помимо Трудового кодекса РФ, рядом комплексных законов, подзаконных нормативных актов, содержащих нормы трудового права. Одним из таких комплексных законов является Кодекс торгового мореплавания РФ³. Статья 57 Кодекса устанавливает, что порядок приема на работу членов экипажа

¹ СЗ РФ. 2004. №52 (часть I). Ст.5270 (в ред. Федерального закона от 6 декабря 2007 г. №333-ФЗ).

² Федеральная целевая программа «Экология и природные ресурсы России» (2002 - 2010 годы) // <http://www.sci.aha.ru/econ>.

³ СЗ РФ. 1999. №18. Ст.2207 (в ред. Федерального закона от 6 декабря 2007 г. №333-ФЗ).

судна, их права и обязанности, условия труда и оплаты труда, а также порядок и основания их увольнения определяются законодательством Российской Федерации о труде, Кодексом торгового мореплавания РФ, уставами службы на судах и уставами о дисциплине¹, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами. Таким образом, в Кодексе прямо предусмотрено субсидиарное применение норм морского права при регулировании труда моряков, в том числе, членов экипажей судов рыбопромыслового флота.

Работники (экипаж судна) делятся на две группы. В-первых, это командный состав судна, то есть работники, которые во время плавания выполняют обязанности, связанные с обеспечением безопасной эксплуатации судна или заняты на обслуживающих работах. На судах рыбопромыслового флота к нему относятся капитан, помощники капитана, механики, радиоспециалисты, врачи, мастера и другие лица, занимающие инженерно-технические должности. Во-вторых, судовая команда, которую составляют все иные работники, не являющихся членами командного состава.

Правила судовождения, а также особенности технологического процесса рыболовства обуславливают требование о том, что численность экипажа судна не может быть менее установленной в нормативном порядке². Этим обеспечивается безопасность плавания судна, защита морской среды, выполнение требований к соблюдению рабочего времени на борту судна, недопущение перегрузки членов экипажа судна работой.

Рыбак, как справедливо отмечается в ряде исследований, является специальным субъектом трудового права, и при поступлении на работу от него требуются специальные знания, подтверждением которых являются определенные

¹ Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, а устав службы на судах рыбопромыслового флота – федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства, уставы о дисциплине – Правительством РФ.

² Приказ Госкомрыболовства РФ от 23 апреля 2003 г. №148 «О Минимальном составе экипажа судна рыбопромыслового флота Российской Федерации» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2003. №37.

документы, свидетельствующие о полученном образовании и профессиональной подготовке¹. В соответствии с требованиями положений Международной Конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Лондон, 7 июля 1978 г.), КТМ РФ, Постановлений Правительства РФ², члены экипажа, в зависимости от их должностей, профессий, должны иметь дипломы (для командного состава); квалификационные свидетельства, специальные свидетельства, свидетельства о квалификации, выдаваемые капитанами морских торговых портов³. Кандидат на получение диплома или соответствующего свидетельства должен быть не моложе 18 лет, иметь необходимое морское образование, стаж работы на морских судах, быть годным по состоянию здоровья и пройти испытания в квалификационных комиссиях.

В соответствии с «Уставом службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации»⁴, все члены экипажа, в зависимости от выполняемой ими трудовой функции, распределяются по судовым службам, которые обеспечивают безопасное судовождение, эксплуатацию технических средств, производственную деятельность судна, обслуживание экипажа и других лиц, находящихся на судне. Они подразделяются на такие службы, как общесудовая, радиотехническая, судомеханическая, добычи, обработки водных биологических ресурсов, медико-санитарная, научно-техническая, и др.

Устав детально закрепляет основные права и обязанности всех категорий членов экипажа, включая как командный состав, так и судовую команду, в различных режимах работы: общие обязанности, в рейсе, во время нахождения в порту. Права и обязанности членов экипажа детализируются в судовых расписаниях. На судах должны быть следующие судовые расписания: штатное, по

¹ См., например: Бекашев Д.К. Трудовые договоры рыбаков // Морское право. 2003. №2

² Постановление Правительства РФ от 4 августа 1999 г. №900 «Об утверждении «Положения о дипломировании членов экипажей морских судов» // СЗ РФ. 1999. №33. Ст.4119 (в ред. Постановления Правительства РФ от 5 сентября 2002 г. №659).

³ Приказ Минтранса РФ от 19 декабря 2006 г. №156 «Об утверждении «Положения о капитане морского порта» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2007. №6.

⁴ Приказ Роскомрыболовства РФ от 30 августа 1995 г. №140 «Об утверждении «Устава службы на судах рыбопромыслового флота Российской Федерации» // Российские вести от 16 ноября 1995 г.

судовым тревогам, по заведованиям, по швартовным операциям, промысловое, по распорядку жизни экипажа, его размещению и правилам поведения на судне. Судовые расписания являются одними из основных локальных нормативных актов при организации службы на судне.

Особенности дисциплинарной ответственности членов экипажа рыболовецких судов установлены «Уставом о дисциплине работников рыбопромыслового флота Российской Федерации»¹. Среди них следует отметить такие, не предусмотренные Трудовым кодексом РФ, взыскания, как предупреждение о неполном служебном соответствии, а также изъятие дипломов у капитанов и лиц командного состава рыбопромыслового флота на срок до 3 лет с переводом с согласия работника на другую работу на тот же срок с учетом профессии.

Специфическими основаниями наложения дисциплинарных взысканий являются грубое нарушение дисциплины, угрожающее безопасности мореплавания или создающее опасность для жизни и здоровья людей; нарушение таможенных правил, а также грубое нарушение правил ведения промысла. Взыскания в виде замечания, выговора, строгого выговора, предупреждения о неполном служебном соответствии и увольнения могут налагаться только руководителем, имеющим право приема на работу данного работника. Это право имеет только судовладелец. Капитан судна такими полномочиями не наделён.

Капитан судна рыбопромыслового флота с экипажем численностью не менее 10 человек при выходе судна в рейс продолжительностью 15 суток и более, вправе налагать на членов экипажа взыскания в виде замечания, выговора и строгого выговора. Не имея возможности уволить работника, капитан всё же вправе отстранить от исполнения служебных обязанностей любого члена экипажа с одновременным направлением вышестоящему руководителю представления о наложении на работника дисциплинарного взыскания.

Кодекс торгового мореплавания РФ вводит определённые ограничения на привлечение в качестве членов экипажа иностранных работников. Должности

¹ Постановление Правительства РФ от 21 сентября 2000 г. №708 «Об утверждении «Устава о дисциплине работников рыбопромыслового флота Российской Федерации» // СЗ РФ. 2000. №40. Ст.3965.

старшего командного состава, к которым относятся, в соответствии со ст.56 КТМ РФ, должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста, могут занимать только граждане Российской Федерации. Разрешение на использование иностранных работников выдается судовладельцу, эксплуатирующему морское судно, плавающее под Государственным флагом РФ, на срок до одного года и может быть продлено, не более чем ещё на один год¹.

Особенности технологического процесса добычи водных биологических ресурсов, определяют специфику правового регулирования рабочего времени и времени отдыхов членов экипажей судов рыбопромыслового флота². «Положение об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников рыбохозяйственного комплекса» распространяется на плавающий состав судов рыбопромыслового флота в период их эксплуатации. В той части, в которой режим рабочего времени и времени отдыха плавающего состава рыбопромысловых судов не урегулирован указанным Положением, применяются общие нормы трудового законодательства. В период ремонта и отстоя судов, с выводом их из эксплуатации, вводится общий режим рабочего времени и времени отдыха, предусмотренный трудовым законодательством и действующий в организации, которой принадлежат эти суда.

С учётом специфики и характера работы экипажей промысловых судов, а также невозможности прерывания технологического процесса промысла или замены его исполнителей в период эксплуатации рыбопромысловых судов, все календарные дни этого периода являются рабочими днями. Устанавливается суммированный учёт рабочего времени, вводится несение вахтенной службы

¹ Постановление Правительства РФ от 16 января 2003 г. №21 «Об утверждении «Положения о порядке выдачи разрешений на привлечение и использование иностранных работников в составе экипажей российских морских судов» // СЗ РФ. 2003. №4. Ст.324.

² Приказ Госкомрыболовства РФ от 8 августа 2003 г. №271 «Об утверждении «Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха отдельных категорий работников рыбохозяйственного комплекса, имеющих особый характер работы» // Российская газета от 2 октября 2003 г. №197 (дополнительный выпуск).

продолжительностью 8 часов в сутки (3-х сменная вахта) или 2-х сменная вахта, – при невозможности обеспечить работу в три смены членами экипажа.

Предельно допустимые сроки пребывания экипажей рыбопромысловых судов во всех районах Мирового океана не должны превышать 110 суток для малых судов, 135 – для средних судов, 150 – для больших судов и 165 – для крупных судов. В ряде районов Мирового океана предусмотрены сокращённые сроки непрерывного пребывания экипажей в рейсе. Максимальные сроки непрерывного пребывания экипажей судов рыбопромыслового флота в море устанавливаются работодателем по согласованию с представительным органом работников с учетом необходимого резерва времени на непредвиденные обстоятельства рейса¹. Для отдыха экипажа в период непрерывного пребывания в море предусматриваются заходы в порт продолжительностью 3 суток каждый.

В случаях, когда по условиям работы в период эксплуатации, невозможно регулярное предоставление плавающему составу еженедельных дней отдыха и нерабочих праздничных дней, такие дни суммируются и предоставляются дополнительные дни отдыха в период стоянки судна в порту; в период погрузки и выгрузки судна, нахождения судна на ремонте или в отстое, перед зачислением работников в резерв, по окончании промысла, экспедиции. Суммированные дополнительные дни отдыха могут быть присоединены к ежегодному отпуску работника. Авральные и аварийные работы производятся по распоряжению капитана судна в течение установленной и сверх установленной продолжительности рабочего дня и являются обязательными для всех членов экипажа.

Технологический процесс добычи водных биологических ресурсов лежит в основе правового регулирования труда рыбаков. В отличие от других природных ресурсов, водные биоресурсы являются объектами животного мира, и в силу этого на технологический процесс их добычи накладываются определённые

¹ Приказ Министерства рыбного хозяйства СССР от 27 мая 1991 г. №177 «О максимальных сроках непрерывного пребывания экипажей судов флота рыбной промышленности в море» (Приложение №7 к Отраслевому Соглашению по организациям рыбного хозяйства на 2007-2009 гг. Зарегистрировано Федеральной службой по труду и занятости 16.04.2007 г., №63/07-09).

ограничения, предусмотренные природоресурсным и экологическим законодательством. Так, одними из основных принципов использования и охраны животного мира, в соответствии со ст.12 Федерального закона «О животном мире»¹, являются, в частности, обеспечение устойчивого существования и устойчивого использования животного мира²; поддержка деятельности, направленной на охрану животного мира и среды его обитания; осуществление пользования животным миром способами, не допускающими жестокого обращения с животными, в соответствии с общими принципами гуманности.

Меры по реализации этих принципов реализуются в технологическом процессе добычи водных биоресурсов, разработанном на основе подзаконных нормативных актов, регулирующих отношения в области использования и охраны животного мира³. Ими устанавливаются, прежде всего, обязанности пользователей, осуществляющих добычу водных биоресурсов; запретные для рыболовства районы промысла; запретные периоды добычи водных биоресурсов; запретные для добычи виды водных биоресурсов; орудия и способы добычи водных биоресурсов; минимальный размер ячеи, размеры и оснастка орудий лова. Эти требования обязательны как для работодателя – судовладельца, так и для работников – членов экипажа судна, ведущих промысел.

¹ Федеральный закон «О животном мире» // СЗ РФ. 1995. №17. Ст.462 (в ред. Федерального закона от 20 апреля 2007 г. №57-ФЗ).

² Согласно ст.1 Закона, устойчивое использование объектов животного мира – использование объектов животного мира, которое не приводит в долгосрочной перспективе к истощению биологического разнообразия животного мира и при котором сохраняется способность животного мира к воспроизводству и устойчивому существованию;

³ См., например: Приказ Минсельхоза РФ от 28 июля 2005 г. №133 «Об утверждении «Типовых правил рыболовства» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2005. №38; Приказ Минсельхоза РФ от 1 марта 2007 г. №151 «Об утверждении «Правил рыболовства для Дальневосточного рыбохозяйственного бассейна» // Российская газета от 11 мая 2007 г. (в ред. Приказа Минсельхоза РФ от 6 июля 2007 г. №352); Приказ Минсельхоза РФ от 28 апреля 2007 г. №245 «Об утверждении «Правил рыболовства для Северного рыбохозяйственного бассейна» // Российская газета от 8 июня 2007 г. №122; Приказ Минсельхоза РФ от 30 января 2007 г. №56 «Об утверждении «Порядка осуществления рыболовства в учебных и культурно-просветительских целях» // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 12 марта 2007 г. №11; Приказ Минсельхоза РФ от 29 декабря 2006 г. №486 «Об утверждении «Правил рыболовства для Западного рыбохозяйственного бассейна» // Российская газета от 15 мая 2007 г., и др.

Специфика труда членов экипажа судна, обусловленная их длительным отсутствием в месте постоянного проживания, изоляцией от других граждан, объектов социально-бытовой и производственной инфраструктуры, налагает определённые особенности на содержание трудового договора, заключаемого между судовладельцем (работодателем) и членом экипажа.

Капитан судна является единственным полномочным представителем судовладельца на судне. Срок действия трудового договора заканчивается с момента списания работника с судна при заходе в порт либо при окончании очередного планируемого рейса в порту, совпадающего со сроками истечения действия трудового договора, а также в случае болезни, делающей невозможным выполнение настоящего договора, или смерти работника.

Судовладелец вправе досрочно расторгнуть договор в одностороннем порядке в случае, если судно, на которое направлен член экипажа, признано непригодным к плаванию, либо оно погибло, или рейс не может быть завершён или продолжен из-за военных действий, блокады или эмбарго; грубого нарушения членом экипажа Устава службы на судах рыбопромыслового флота, Устава о дисциплине работников рыбопромыслового флота.

Член экипажа вправе досрочно расторгнуть трудовой договор в случае неисполнения судовладельцем его условий; признания судна не соответствующим действующим стандартам; наличия уважительной причины, препятствующей продолжению исполнения договора (болезнь или смерть ближайших родственников, другие уважительные причины).

Все члены экипажа судна подлежат обязательному социальному страхованию от несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний. В случае смерти члена экипажа в период нахождения судна в море судовладелец (работодатель) выплачивает его семье единовременную материальную помощь, размер которой устанавливается в коллективном договоре. Кроме того, судовладелец обязан застраховать за свой счёт заработную плату и другие причитающиеся членам экипажа суммы, в том числе расходы на репатриацию.

Репатриация – возвращение на родину гражданских лиц, военнопленных, а также предметов искусства и капитала¹. Проблема обеспечения своевременной репатриации моряков является наиболее актуальной частью общей проблемы защиты их социально-трудовых прав. Это связано с резким увеличением в последние годы количества морских судов, плавающих под так называемым «удобным флагом», на которых работают российские моряки.

«Удобными» называются флаги тех государств, которые предлагают регистрацию судов других стран. Регистрация судов в таких странах отличаются легкостью и низкими налогами (их отсутствием). Всего насчитывается более 30 стран «удобных» флагов. Наибольшей популярностью пользуются флаги Кипра, Панамы, Либерии, Багамских островов и др. По данным Международной федерации транспортников, из примерно 60 000 судов мирового торгового флота, около трети из них под «удобными» флагами. По сведениям Министерства транспорта РФ, около 15 тысяч российских моряков работают под иностранными флагами.

Именно на судах под «удобным флагом» зафиксировано большинство конфликтных ситуаций, возникающих из-за нарушения судовладельцами международных норм в области трудовых отношений. Ратифицированной Российской Федерацией Конвенцией от 9 октября 1987 г. №166 о репатриации моряков, установлено, что моряк, списанный на берег, имеет право быть доставленным обратно в свою страну или в порт, где он был нанят, или в порт, из которого начался рейс. Моряк не должен нести расходов по репатриации, если он был оставлен по причине, за которую он не несет ответственности².

Член экипажа судна, согласно ст.58 КТМ РФ, имеет право на репатриацию в случае: истечения срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс за пределами Российской Федерации; расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или чле-

¹ Бункина М.К., Семенов А.М., Семенов А.М. Экономический словарь. М.: Макроэкономика, 2003.

² Новосельцев Б.Ф. Международные морские конвенции и российское законодательство // Транспортная безопасность и технологии. 2006. №1. С.44.

на экипажа по истечении срока, указанного в уведомлении; кораблекрушения; заболевания или травмы, требующих лечения вне судна; невозможности выполнения судовладельцем обязанностей в отношении члена экипажа, предусмотренных законом или иными нормативными правовыми актами либо трудовым договором, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна; направления судна без согласия члена экипажа в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа на борту судна.

Институт репатриации является комплексным правовым институтом, содержащим нормы конституционного права, – в той мере, в какой Россия гарантирует своим гражданам защиту и покровительство за её пределами (ч.2 ст.61 Конституции РФ); нормы трудового права, предусматривающие социальную защищённость работников; нормы гражданского права, регламентирующие отношения по страхованию жизни и здоровья работников, их имущества.

Моряки, в том числе, члены экипажей рыболовецкого флота, действительно, являются специальными субъектами трудового права. Однако предложение Е.Н. Номоконовой о принятии федерального закона о труде моряков, который будет регулировать трудовые отношения этой категории работников с учетом имеющихся особенностей их труда¹, представляется не вполне обоснованным. Следование этому пути может привести к тому, что федеральные законы будут приниматься в целях регулирования особенностей труда отдельных категорий работников, труд которых, действительно имеет свою специфику. Таких категорий можно насчитать не один десяток, и принимать федеральные законы по каждой из них, едва ли оправдано.

При этом закрепление в Трудовом кодексе РФ особенностей правового регулирования труда моряков послужило бы более эффективной защите их социально-трудовых прав. Можно предусмотреть такие дополнительные основа-

¹ Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по Международному и российскому праву. Автореф. дисс. канд. юрид. наук. Владивосток. 2003. С.11.

ния для расторжения трудового договора с моряками, как гибель судна или пребывание судна в состоянии, не отвечающем требованиям безопасности; направление судна без согласия членов экипажа в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности; невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо трудовым договором, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна.

В международном праве нормативно закреплён принцип одновременного регулирования труда моряков нормами международного права и нормами национального права государств. Таким образом, изначально в основу правового регулирования труда моряков положен принцип параллельного регулирования, что означает одновременное и соответствующее друг другу развитие международной и национальной составляющей¹. Вместе с тем, национальное российское законодательство, регулирующее труд моряков, не сводится только к трудовому законодательству. В этих целях субсидиарно применяются нормы морского, гражданского права.

Определённые сложности возникают в связи со спорами о возмещении вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина на суше либо на воде, о выплате заработной платы и взносов по социальному страхованию, если российские рыбаки заключают трудовые соглашения с иностранным работодателем или с российским работодателем – судовладельцем, зарегистрировавшим своё судно под «удобным» флагом. В этом случае действует ст.416 КТМ РФ, согласно которой отношения между судовладельцем и членами экипажа судна регулируются законом государства флага судна, если иное не предусмотрено договором, регулирующим отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными гражданами. Таким образом, если в трудовой договор не включены положения о распространении на работника

¹ Номоконова Е.Н. Особенности правового регулирования трудовых отношений моряков по Международному и российскому праву. С.9.

российского трудового законодательства, то при разрешении трудового спора суд должен руководствоваться, по общему правилу, законом государства флага судна.

В соответствии со статьей 389 КТМ РФ, требование о возмещении вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина на суше либо на воде в связи с эксплуатацией судна, а также о выплате заработной платы и других сумм, причитающихся членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходов на репатриацию и взносов по социальному страхованию, является морским требованием.

Морским требованием, согласно ст.389 КТМ РФ, является любое требование, в том числе, в связи с причинением вреда жизни или здоровью гражданина на суше либо на воде в связи с эксплуатацией судна; заработной платой и другими суммами, причитающимися капитану судна и другим членам экипажа судна за их работу на борту судна, в том числе расходами на репатриацию и взносами по социальному страхованию. По этим требованиям может быть наложен арест на морское судно в стране его нахождения путем задержания, осуществляемого в порядке судебного производства, для обеспечения морского требования. В соответствии с частью 1 статьи 7 Конвенции «Об унификации некоторых правил, касающихся арестов морских судов 1952 г., как разъясняет Верховный Суд РФ¹, суды страны, в которой был наложен арест, компетентны рассматривать дело по существу, если закон страны, в которой арест был наложен, предоставляет судам такую компетенцию или если требование возникло в стране, в которой был наложен арест.

¹ Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 20 ноября 2003 г. №18 «О подсудности дел, вытекающих из морских требований» // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2004. №1.