

## ФОРМИРОВАНИЕ ЭКИПАЖА РОССИЙСКОГО МОРСКОГО СУДНА — ВОПРОСЫ УЧАСТИЯ КАПИТАНА

### FORMATION OF THE CREW OF THE RUSSIAN MARINE SHIP – QUESTIONS OF PARTICIPATION OF THE MASTER OF THE SHIP

**A. Skvortsov**

*Summary.* Labor relations on merchant marine vessels are regulated by international law, labor legislation, MSC of the RF, charters of service on ships and on discipline, general and sectoral tariff agreements, collective agreements and employment contracts. The general procedure for hiring crew members is determined by the Customs Code of the Russian Federation and the relevant transport legislation that does not contradict it. Labour Code RF does not provide for the master's of the ship consent to hire a crew member, since it regulates the relations of the employee and employer, to whom the captain is not. The question of the legal status and necessity of such consent is quite natural. The literature deals with the implementation of the Convention on Labor in Maritime Navigation in 2006, requirements for seafarers hiring marine vessels, shipowners' rights, crewing, as well as contractual registration of employment. The rights and functions of the master of the ship when hiring a crew, as a rule, remain outside the scope.

*Keywords:* master of the ship, crew of a sea-going vessel, crewing, hiring.

**Скворцов Алексей Игоревич**

К.ю.н., Санкт-Петербургский государственный  
университет  
alexskvor@hotmail.com

*Аннотация.* Трудовые отношения на судах торгового флота регулируются международным правом, трудовым законодательством, КТМ РФ, уставами службы на судах и о дисциплине, генеральными и отраслевыми тарифными соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами. Общий порядок найма членов экипажа определяется ТК РФ и не противоречащим ему соответствующим транспортным законодательством. ТК РФ не предусматривает согласия капитана на прием на работу члена экипажа, так как регулирует отношения работника и работодателя, которым капитан не является. Закономерен вопрос о правовом статусе и необходимости такого согласия. В литературе рассматриваются вопросы реализации Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г., требований в отношении моряков, нанимающихся на морские суда, права судовладельцев, крьюинга, а также договорное оформление трудоустройства. Права и функции капитана при найме экипажа, как правило, остаются за рамками.

*Ключевые слова:* капитан морского судна, экипаж морского судна, крьюинг, найм.

**И**сторически понятие экипаж, происходя от французского *equipage* (от фр. *equiper* — *снаряжать, снабжать*, отсюда же и *экипировать*), означало «оснащение судна» и/или его команду. Формируясь в многовековой практике мореплавания на парусных судах, «экипаж» сложился в собирательное понимание трудового коллектива, включающего всех «судовых чинов»: капитана, офицеров, матросов, машинистов и др. В российской традиции понятие *экипаж*, как правило, использовалось для обозначения команд военных кораблей [1, с.27]. Их командиры уже в XIX в. практически утратили правомочия по формированию экипажа. В то же время, в торговом флоте, они сохранились. Если собственник судна был одновременно и его капитаном, он же набирал матросов. С переходом судов в собственность акционерных обществ, комплектование экипажа доверялось опытным наемным капитанам, имевшим опыт, способность оценки квалификации и знавшим рынок труда.

В то же время, в отличие от современной ситуации, члены команды тогда в основном набирались не из вре-

менно безработных профессиональных моряков, а из общей массы безработных разных сословий, в основном не имеющих никакой морской подготовки [6, с.92]. Капитан подбирал коллектив из «разного портового сброда», возможно годного для судовой работы, «но крайне ненадежного» [7]. В этих условиях капитан приглашал «народ побойчее» [6, с.98], нередко и лиц, скрывающихся от правосудия. В то же время, капитаны, пользуясь неграмотностью либо нуждой нанимаемых, заключали с ними заведомо кабальные договоры. Сторонам трудовых отношений сложно было рассчитывать на защиту закона, ввиду его отсутствия.

В Европе уже существовал институт ватершаутов — посредников при найме морского персонала. В России лишь в Риге, Либаве и Одессе ватершауты избирались старшинами матросских цехов и рекомендовали капитанам, зарегистрированных у них безработных матросов.

Морской рекрутинг начал развиваться в России относительно поздно. Лишь в конце 1902 г. Главное управ-

ление торгового мореплавания и портов решило упорядочить заключение договоров между судовладельцами и членами экипажей морских судов. Тогда же была поставлена задача создать специальный институт посредничества в деле найма экипажа и отдельных специалистов на торговые суда. Этот же орган должен был бы разбирать трудовые споры [8]. Попытка государственного участия оказалась неудачной. Учреждение морских контор не дало положительного результата. В крупных портах содействие морякам в найме на суда торгового флота продолжали оказывать общества и союзы взаимопомощи. Таким образом, капитаны российских торговых судов лично активно участвовали в найме экипажей, но нормативно это нигде закреплено не было.

В советский период, когда единственным работодателем стало государство, эта традиция прервалась, а практика изменилась. Капитаны судов торгового флота СССР сами не набирали экипаж, но без их согласия никто не мог быть назначен на судно (ст. 44 Кодекса торгового мореплавания СССР 1968 г.).

Современный экипаж морского судна (ст. 52 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) включает помимо капитана, прочих лиц командного состава, а также членов судовой команды. Командный состав, кроме капитана, включает его помощников, механиков, электромехаников, специалистов радиосвязи и врачей. Остальная команда не относится к командному составу. Критерии численности и качественного состава экипажа просты. В соответствии с п. 1 ст. 53 КТМ РФ морское судно должно иметь квалифицированный и достаточный для безопасного плавания и защиты морской среды, экипаж, соответствующий по своей численности нормам трудового законодательства о рабочем времени.

Являясь руководителем судового экипажа, капитан, вправе воздействовать на его отбор. Особые условия морской деятельности, отмечает Ю. В. Завьялова, формируют соответствующий подход капитанов к профессиональной компетенции подчиненных [2, с. 59].

Действующее трудовое законодательство определяет руководителя как представителя работодателя (гл. 43 ТК РФ), от имени которого он заключает трудовые договоры с наемными работниками, осуществляет дисциплинарные и прочие полномочия. Капитан российского морского судна не полномочен заключать трудовые договоры с членами экипажа, хотя правомочен выступать от имени работодателя. Российские авторы уже обращали внимание на то, что КТМ РФ прямо не определяет сторону, с которой член экипажа заключает трудовой договор. Из совокупности соответствующих норм КТМ РФ следует, что определенные права и обязанности в от-

ношении работника, присущие работодателю (ст. 22 ТК РФ), возложены на судовладельца (ст. 58, 59, 60 КТМ РФ) [3, с. 357].

В рассматриваемых отношениях функции капитана морского судна определяет международное право. Общие параметры задает Резолюция ООН «Основные направления для морского законодательства» (1982 г.), которые детализированы в национальном законодательстве. КТМ РФ (ст. 61) возлагает на капитана морского судна функции судоводителя, т.е. управления судном, руководства экипажем, обеспечения безопасности плавания, защиты окружающей среды, поддержания надлежащего порядка на судне и предотвращения вреда судну, людям на борту и грузу. Комплектование экипажа не входит в непосредственные обязанности капитана.

Проект (п. 3.4.) «Устава службы на судах морского флота Российской Федерации» соответствует в этой части КТМ РФ. В документе не предусмотрено участие капитана в формировании судового экипажа. Его состав и численность устанавливаются исключительно судовладельцем на основе технических параметров судна: «исходя из назначения, размеров, технической оснащенности и энергетической вооруженности, условий и особенностей эксплуатации судна» [4]. Такой подход представляется некорректным, не учитывающим положение п. 1.7. КТМ РФ. В рамках такого строго утилитаристского подхода члены экипажа фактически рассматриваются как «винтики». Эта практиковалась в СССР, когда членов экипажа нанимал непосредственно работодатель — государственное пароходство, без привлечения капитана судна [5, с. 38], лишь испрашивая его согласие. В данном случае игнорируются не только исторические традиции русского торгового флота, но и необходимость обеспечения совместимости членов экипажа.

Современное правовое регулирование анализируемого вопроса демонстрирует примерно те же полномочия капитана, что были и в советский период. КТМ РФ определяет лишь согласие капитана (п. 1.7.) на назначение каждого члена судового экипажа. Капитан судна не может влиять на численность экипажа, так как в соответствии с ч. 2 п. 2 ст. 53 КТМ РФ свидетельство о минимальном составе экипажа судна, способном обеспечить безопасность плавания, выдает капитан морского порта. Согласования с капитаном судна не требуется.

Приоритет указанного свидетельства над нормативами федеральных органов формально обеспечивается ч. 3 п. 2 ст. 53 КТМ РФ. Здесь указано, что соответствие состава экипажа сведениям свидетельства о его минимальном составе, способном обеспечить безопасность плавания, принимается за подтверждение того, что судно полностью укомплектовано экипажем.

Международные документы указывают на практику выдачи капитанами портов свидетельств при явно заниженной численности экипажа, не отвечающей требованиям безопасности мореплавания[9]. Возникает ситуация, когда ч. 3 п. 2 ст. 53 КТМ РФ формирует презумпцию того, что судно укомплектовано надлежащим по численности экипажем[10, с. 163]. С другой стороны такая презумпция может и должна быть оспорена[11, с. 47]. Если капитан судна усматривает, что свидетельство явно не соответствует федеральным нормативам, а утвержденная численность и структура экипажа не способна обеспечить безопасное плавание, свидетельство может быть признано недействительным. Этот порядок в целом характерен для международной практики, но не может быть признан оптимальным. Полагаем, что указанное свидетельства должно согласовываться с капитаном судна. Так может быть устранен или минимизирован этап обжалования.

Выражая согласие о найме члена экипажа, капитан, оценивает комплекс факторов, среди которых приоритет, как правило, имеет соответствие квалификации предстоящему плаванию, уровню оснащения судна и поставленным задачам. В данном случае капитан руководствуется не только интуицией, но и международными требованиями к квалификации[12].

Должен ли капитан современного торгового судна принимать участие в найме экипажа? Современные теории HR критически оценивают личное участие руководителя или собственника бизнеса в поиске персонала. Особенно это касается процессов приглашения соискателей, проведения собеседований, обучения и т.п. Все это сегодня считается потерей времени руководителя. Отбор персонала предлагается делегировать специальным сотрудникам или рекрутинговой компании[13, с. 1097].

Капитану сложно оценить деловые и моральные качества членов экипажа, набираемых из граждан разных стран, что широко распространено в современных условиях. В данном случае судовладельцы пользуются услугами посредников — крьюинговых компаний, занимающихся морским рекрутингом, обучением и трудоустройством моряков. Крьюинг регламентируется международным правом[14]. Деятельность крьюинговых

компаний регламентируется Сводной Конвенцией. Минтранс России следит за соответствием деятельности указанных организаций конвенционным требованиям с помощью Центра координации и сертификации. Также действует система добровольной сертификации услуг по найму и трудоустройству членов экипажей на суда под иностранным флагом.

Государство обеспечивает (ст. 4 Конвенции), отсутствие взимания с моряков платы за наем, а также определяет условия работы таких агентств, включая вопросы защиты персональных данных.

Предусмотренное КТМ РФ право согласия капитана на прием на работу члена экипажа, ориентировано, как мы полагаем, не столько на проверку уровня квалификации, которая как предполагается, подтверждена соответствующим дипломом и крьюинговой компанией, а, призвано обеспечить социально-психологическую совместимость членов экипажа. Этот аспект актуален при постоянном сокращении численности экипажей и, соответственно, роста нагрузки на них[15, с. 76]. В данном случае капитан нередко стоит перед дилеммой: «хороший специалист — хороший человек». Социологические опросы показывают, что более 80% капитанов и старших механиков предпочитают иметь хорошего специалиста, пусть с «человеческими недостатками», а не некомпетентного «хорошего» и приятного в общении человека[2, с. 58].

По истечению контракта члена экипажа капитан и/или старший механик дают ему характеристику. Этот момент также свидетельствует в пользу участия капитана в кадровых вопросах. Личное участие капитана в наборе экипажа способно снизить субъективизм оценок. Отношения на судне в плавании складываются по-разному. Наличие капитанской власти может способствовать переносу личных отношений на служебные. Это впоследствии может отразиться в характеристике. Сомневаясь в оценке, 85% респондентов опроса (капитаны и старшие механики), основывались на личном отношении к члену экипажа[2, с. 60]. Личное знакомство (собеседование) капитана с нанимаемым членом экипажа могло бы способствовать формированию благоприятного психологического климата.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Долгов АН. Очерк военно-морской администрации. Руководство для гардемарин Морского кадетского корпуса. СПб., 1896. 458 с.
2. Завьялова Ю. В. Социально-психологический аспект персональной оценки членов экипажа // Научный вестник Волгоградского филиала РАНХиГС. Серия: Политология и социология. 2015. № 2. С. 56–61.
3. Большакова А. Е. Особенности трудовых правоотношений членов экипажей морских судов // Российский ежегодник трудового права. 2006. № 1. С. 354–361.
4. Проект Приказа Министерства транспорта РФ «Об утверждении устава службы на судах морского флота Российской Федерации» // Гарант.ру: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/56597682/#ixzz58vqisZn0>

5. Красавцев Л. Б. Из истории правового регулирования комплектования экипажей судов заграничного плавания морского флота в годы советской власти// Транспортное право. 2007. № 3.
6. Замятин Е. Избранное. М.: Правда, 1989.
7. Зувев А. В. Некоторые особенности найма судовых экипажей морских торговых судов Российской империи (вторая половина XIX — начало XX веков) // Известия РГПУ им. А. И. Герцена. 2013. № 156. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-osobennosti-nayma-sudovyh-ekipazhey-morskih-torgovyh-sudov-rossiyskoy-imperii-vtoraya-polovina-xix-nachalo-xx-vekov> (дата обращения: 08.03.2018).
8. Внутреннее обозрение. «Страхование судовой команды»// Ежемесячный журнал Императорского общества судоходства «Русское судоходство». СПб., 1903. № 4 (252), апрель.
9. Резолюция А.890(21), прин. 25.11.1999 г. (п. 9 повестки дня) «Принципы определения безопасного состава экипажа»// Текст [http://rbc-ltd.ru/Morskie\\_stranitsw/Rezolutsii\\_IMO/Rezolutsija\\_A\\_890\\_\(21\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A_890_(21).htm)
10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный)/ Под ред. Г. Г. Иванова. М.: Издательство «Спарк», 2000.
11. Дмитриев М. С. Немореходность судна// Юридическая и правовая работа в страховании. 2008. N1.
12. Конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., измененной Конференцией 1995 г. (ПДМНВ-78/95), Конвенции о подготовке и дипломировании персонала рыболовных судов и несении вахты 1995 г. (ПДМНВ-95Р).
13. Зелинская М. В., Пронин Е. С. Системный подход при отборе персонала: Основные этапы и критерии// Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. 2015. № 108, С. 1093–1106.
14. Конвенция МОТ о найме и трудоустройстве моряков № 179 «О трудоустройстве моряков» 2001 г. (для России вступила в силу 27 августа 2002 г.), а также Рекомендация МОТ о найме и трудоустройстве моряков № 186.
15. Чернышев Д. Н. Социально-психологические аспекты совместимости членов экипажа морского судна// Актуальные проблемы психологического знания. 2016. № 2.

© Скворцов Алексей Игоревич ( alexskvor@hotmail.com ).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Санкт-Петербургский государственный университет