
ТРУДОВОЕ ПРАВО
И ПРАВО СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

УДК 341.1/8

ПРОБЛЕМЫ СОЦИАЛЬНОЙ ЗАЩИТЫ МОРЯКОВ НА СУДАХ
ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ ПРИ ОСТАВЛЕНИИ
ИХ БЕЗ ПОМОЩИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕМ

© 2024 г. М. И. Росенко*, Е. В. Скребец**

Севастопольский государственный университет

*E-mail: Mariyair@mail.ru

**E-mail: l_skrebec@mail.ru

Поступила в редакцию 03.05.2023 г.

Аннотация. В статье анализируется эволюция конвенциональных норм, посвященных борьбе с судовладельцами (операторами судов), которые бросают экипажи судов без помощи в портах иностранных государств. Исследуются нормы международного права, являющиеся составной частью российской правовой системы, относящиеся к проблеме финансового обеспечения членов экипажей, которые были оставлены судовладельцем. Выявлены недостатки существующих правовых способов и методов воздействия на иностранных работодателей (судовладельцев), нарушающих права моряков, которые оказывают негативное воздействие на результативность реализации реального обеспечения их трудовых прав. Прогнозируется, что проблема социальной уязвимости моряков, осуществляющих трудовую деятельность на судах иностранных судовладельцев либо на судах российских судовладельцев, которые переведены под иностранный — «удобный» флаг, обострится в связи с тем, что защита трудовых прав носит ярко выраженный международный акцент, и возможны затруднения решения подобных вопросов в режиме традиционной дипломатии. Исследуется поиск путей и механизмов, направленных на защиту моряков от действий недобросовестных судовладельцев, а также превентивных шагов, позволяющих свести к минимуму случаи оставления моряков без средств к существованию в иностранном порту, с учетом тенденций новейшего законодательства и потребностей складывающейся практики.

Ключевые слова: моряк, трудовые права, международно-правовые нормы, конвенция, абандон.

Цитирование: Росенко М. И., Скребец Е. В. Проблемы социальной защиты моряков на судах под иностранным флагом при оставлении их без помощи судовладельцем // Государство и право. 2024. № 4. С. 131–137.

DOI: 10.31857/S1026945224040117

PROBLEMS OF SOCIAL PROTECTION OF SEAFARERS ON SHIPS
UNDER A FOREIGN FLAG WHEN LEAVING THEM
WITHOUT THE HELP OF THE SHIPOWNER

© 2024 М. I. Rosenko*, E. V. Skrebets**

Sevastopol State University

*E-mail: Mariyair@mail.ru

**E-mail: l_skrebec@mail.ru

Received 03.05.2023

Abstract. The article analyzes the evolution of conventional norms dedicated to the fight against shipowners (ship operators) who abandon ship crews without assistance in ports of foreign states. The article examines the norms of International Law, which are an integral part of the Russian legal system, related to the problem of financial support for crew members who were abandoned by the shipowner. The shortcomings of the existing legal methods and methods of influencing foreign employers (shipowners) violating the rights of seafarers, which have a negative impact on the effectiveness of the implementation of the real provision of their labor rights, are revealed. It is predicted that the problem of social vulnerability of seafarers engaged in labor activities on ships of foreign shipowners or on ships of Russian shipowners who have been transferred to a foreign “convenient” flag will worsen, due to the fact that the protection of labor rights has a pronounced international emphasis, and difficulties in solving such issues in the mode of traditional diplomacy are possible. The article explores the search for ways and mechanisms aimed at protecting seafarers from the actions of unscrupulous shipowners, as well as preventive steps to minimize the cases of abandonment of seafarers without means of livelihood in a foreign port, taking into account the trends of the latest legislation and the needs of emerging practice.

Key words: seafarer, labor rights, international legal norms, convention, abandonment.

For citation: *Rosenko, M.I., Skrebets, E.V. (2024). Problems of social protection of seafarers on ships under a foreign flag when leaving them without the help of the shipowner // Gosudarstvo i pravo=State and Law, No. 4, pp. 131–137.*

Актуальность исследования. Морское судоходство в современных условиях представляется опасным и рискованным видом деятельности. моряки являются в значительной степени интернациональной рабочей силой, и в условиях эпидемий, экономических санкций и роста двойственности рынков труда, которые угрожают правам человека во всем мире, они оказываются лишенными возможности в полной мере реализовать социальные права.

Социальная уязвимость работников морской сферы, исходя из социоэкономических последствий кризисов последних лет, резко обострилась. Инициативы по расширению и углублению охвата социальной защитой работников затормозились, а в некоторых отраслях даже обратились вспять¹. Особенно негативные последствия коснулись представителей морской интернациональной рабочей силы: в мире возрастает количество брошенных судов, собственники которых стали банкротами в связи с наращиванием санкционных мер, вследствие чего экипажи остаются на судне без средств к существованию в отсутствие должного взаимодействия между страховыми компаниями и отдельными судовладельцами.

Нарастающие проблемы трансграничного сотрудничества в области социального обеспечения вызывают затруднения реализации Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве, и особо остро встает проблема «брошенных» моряков. Поэтому вопросы социальной защиты российских моряков, прежде всего, их репатриации и страхования, нуждаются в детальном рассмотрении. Статья представляется актуальной в связи с отсутствием адекватных механизмов социальной защиты российских моряков в условиях роста количества банкротств российских и иных судовладельцев в связи с обострением геополитической обстановки и расширением санкционной политики.

Объектом исследования являются нормы действующего международного и российского права и практика обеспечения социальной защиты моряков, трудоустроенных

на судах под иностранным флагом, в случаях их оставления судовладельцем без помощи.

Методы исследования. Особое место в исследовании уделено изучению динамики конвенционного закрепления основных мер социальной поддержки моряков, работающих на судах в международном морском судоходстве. Методологию исследования составили применение методов научного анализа, сравнительно-правового метода, который позволил осуществить подробный анализ норм конвенций, регулирующих репатриацию моряков, а также формально-юридического метода. Формально-юридический анализ конвенционных установлений и рекомендаций МОТ/ИМО, морского законодательства Российской Федерации применялся с целью обобщения имеющегося опыта правового регулирования защиты прав моряков, оставленных судовладельцем без средств к существованию в иностранном порту. Институциональный метод позволил экспонировать значение международных организаций, прежде всего, морских профсоюзов, в борьбе с работодателями (судовладельцами, операторами судов), которые бросают экипажи судов без помощи в портах иностранных государств. Сравнительный метод использован для выявления общих мер решения проблемы abandonment моряков в международных конвенциях и российском законодательстве.

В отечественной науке вопросы ответственности судовладельцев за необеспечение репатриации моряков изучали Д.К. Бекашев, Н.А. Деменева, Н.Д. Джунусова, Е.Н. Номоконова и др.

Международными конвенциями, регламентирующими обеспечение социальной защиты моряков, являются Конвенция о трудовых договорах моряков (№ 22) 1926 г., Конвенция об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы моряков (№ 55) 1936 г., Конвенция о найме и трудоустройстве моряков (№ 179) 1996 г. Отдельно стоит упомянуть Рекомендации о найме моряков на иностранные суда 1958 г. и Рекомендации о занятости моряков 1970 г. 23 февраля 2006 г. на 94-й сессии Генеральной конференции Международной организации труда (МОТ) в Женеве была принята Конвенция о труде в морском судоходстве,

¹ См.: Онлайн-мониторинг Международной ассоциации социального обеспечения (МАСО) «Коронавирус: ответные меры в сфере социального обеспечения». 2020 // Сайт Международной ассоциации социального обеспечения (ISSA) // <https://ww1.issa.int/ru/coronavirus> (дата обращения: 17.02.2023).

разработчики которой включили в ее содержание наиболее актуальные стандарты труда моряков².

Содержание исследования. Общие принципы правового положения членов экипажа судна, согласно конвенциональным установлениям, определяются законом «государства флага» судна. Так, согласно Конвенции о трудовых договорах моряков (№ 22) договор, согласованный и судовладельцем, и моряком, должен быть представлен компетентному органу государственной власти, который осуществляет надзор за обеспечением социальной защиты моряков (п. 3 ст. 3). Трудовой договор моряка не может содержать положений, противоречащих национальному трудовому законодательству. Основные обязанности службы найма и трудоустройства (чаще всего крьюинговой компании) в тексте данной Конвенции также изложены достаточно четко. Однако, как показывает практика, никакой заключенный, даже при посредничестве образцовой крьюинговой службы, трудовой договор моряка не гарантирует последующее финансовое благополучие судовладельца в условиях глобальной трансформации морской политики и, как следствие, точное выполнение им всех условий договора. По общему правилу расходы по обеспечению репатриации моряков возлагаются на судовладельца, однако вследствие стечения негативных факторов, которые судовладелец физически не в состоянии преодолеть, встречаются случаи пренебрежения или невозможности выполнения данных обязанностей.

Согласно Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) 1982 г., вступившей в силу 16 ноября 1994 г., каждое государство «принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна»³ (ст. 94). Решение проблемы оставленных судовладельцем моряков без помощи ранее предпринималось в конвенциях МОТ, затрагивающих вопросы репатриации (Конвенции МОТ (№ 23); Конвенции о репатриации моряков 1987 г. (№ 166, пересмотренной).

Конвенцией о найме и трудоустройстве моряков, принятой 22 октября 1996 г. Генеральной конференцией МОТ на 84-й сессии (Россией ратифицирована Федеральным законом от 10.07.2001 № 88-ФЗ) были упорядочены отношения между компетентными государственными органами и посредническими фирмами по трудоустройству, установлено четкое определение их обязанностей для обеспечения эффективного социального обеспечения моряков⁴. Конвенциональные установления не требуют от государств классификации служб найма и трудоустройства на внутри государственных, и осуществляющие трудоустройство моряков за рубежом. Условия осуществления такой деятельности специализированными службами могут определяться каждым государством самостоятельно.

² См.: Конвенция Международной организации труда 2006 г. о труде в морском судоходстве (заключена в г. Женеве 23.02.2006 г., ратифицирована Федеральным законом от 05.06.2012 г. № 56-ФЗ // Бюллетень МД. 2014. № 5; СЗ РФ. 2012. № 24, ст. 3073.

³ Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.: принята 30.04.1982 г. Третьей Конференцией ООН по морскому праву, ратифицирована Федеральным законом от 26.02.1997 № 30-ФЗ // Бюллетень МД. 1998. № 1; СЗ РФ. 1997. № 9, ст. 1013.

⁴ См.: Конвенция № 179 Международной организации труда «О найме и трудоустройстве моряков» (принята в г. Женеве 22.10.1996 на 84-й сессии Генеральной конференции МОТ) // В официальных источниках опубликована не была.

Конвенция № 179 содержит требования к государствам-участникам об учреждении компетентных органов (министерства, ведомства), уполномоченных издавать нормативные акты, имеющие обязательную силу в отношении найма и трудоустройства моряков. В их полномочия должны включаться контроль за специализированными службами найма моряков, квалификацией и должной подготовкой аппарата служб и их персонала. Компетентные органы обязаны обеспечить наличие системы страхования или иной системы финансового обеспечения для компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в связи с невыполнением службой своих обязанностей перед ними (ст. 4). Недостатком конвенциональных положений явилось ограничение полномочий компетентных органов нормой, согласно которой специализированные службы обязаны проводить эти мероприятия «по мере возможности» в связи с тем, что службы найма могут не иметь в своем распоряжении средств, достаточных для обеспечения гарантий выполнения судовладельцем всех своих обязательств. Кроме того, следует отметить, что обязанность касается только возмещения ущерба, который был причинен моряку службами найма, а не судовладельцем.

Значимым шагом борьбы против судовладельцев, бросающих экипажи на «произвол судьбы» в портах иностранных государств, стала принятая Генеральной конференцией МОТ Рекомендация о найме и трудоустройстве моряков (Рекомендация 186, 08.10.1996 г.), которая содержит подробный перечень обязанностей компетентных органов по отношению к службам найма⁵. Усовершенствованный механизм решения проблемы «брошенных» моряков предусмотрен Руководством по предоставлению финансового обеспечения в случае оставления моряков без помощи, принятым в 2001 г. на 22-й сессии Ассамблеей Международной морской организации, которое обязало судовладельцев обеспечивать наличие системы финансового обеспечения, гарантирующей оплату моряку невыплаченного вознаграждения в полном размере, а также иных расходов, понесенных им в период, когда он был брошен без помощи.

Согласно общепринятой практике в случаях оставления судовладельцами моряков без средств к существованию за границей оплатить расходы по их репатриации должны компетентные органы государства — члена организации МОТ, под чьим флагом ходит судно, а также организовать возвращение моряков на родину. Если государство флага не предпринимает необходимых мер, репатриацию обязаны организовать соответствующие органы страны, в которой находится судно, либо то государство, гражданами которого являются члены экипажа. Связанные с репатриацией расходы должно возместить государство флага, впоследствии, взыскав их с судовладельца. Однако нередко процессы репатриации затягиваются на многие месяцы и даже годы. Одной из мер борьбы с возрастающим количеством «брошенных» моряков явилось вступление в силу в январе 2017 г. поправок к Конвенции о труде моряков, принятой в 2006 г. (Maritime Labor Convention, MLC), которые сделали обязательной систему финансового обеспечения, гарантирующую компенсации морякам и членам их семей в случае оставления судовладельцем экипажа. Поправки были приняты трехсторонним Комитетом МОТ, в который вошли представители работников-моряков, судовладельцев и сотрудники правительств. Репатриация в соответствии с правилами Конвенции является обязанностью

⁵ См.: Конвенции и Рекомендации об условиях труда моряков, МБТ, Женевы, 1998 г. 4-е исп. изд. 1998 г. СПб., 2001.

судовладельца, и с целью ее обеспечения на случай его неплатежеспособности вводится обязанность судовладельца по страхованию финансовой ответственности перед моряками. Сумма страховки должна обеспечить покрытие затрат на проживание оставленного в иностранном порту моряка, его пропитание, возвращение домой и заработную плату на срок до четырех месяцев. Судовладелец обязан предусмотреть наличие на судне сертификата или иных документов, подтверждающих наличие финансовых гарантий для моряков, которые на нем трудятся (в России контроль осуществляется органами Ространснадзора (федерального государственного транспортного надзора)). Отсутствие вышеуказанных документов является основанием задержки судна в порту. Вышеуказанные конвенциональные установления призваны свести к минимуму случаи оставления моряков недобросовестными судовладельцами без средств к существованию в иностранных портах. Однако Конвенцию 2006 г. (известную как «Билль о правах моряков») и поправки к ней не ратифицировали многие государства, что значительно осложняет защиту экипажей на тех судах, которые ходят под флагом государства, для которого поправки до настоящего времени не вступили в силу, или которые заходят в порты стран, поправки также не принявших.

Тема «брошенных» моряков изучается международным научным сообществом десятки лет. Например, европейский специалист Лаура Карбальо Пиньейро считает, что в современных условиях сложной, а в ряде случаев невозможной для многих моряков является реализация полноты прав на социальную защиту, исходя из того, что моряки «предоставляют свои услуги на борту судна, путь которого проходит через различные юрисдикции и открытое море; как следствие, их деятельность не осуществляется на какой-либо территории»⁶. Сложности решения правовых споров в отношении исполнения обязанностей и признания ответственности за нарушения социальных прав моряков эксперты-правозащитники объясняют тем, что в них участвуют как непосредственно моряки, так и судовладельцы, работодатели и национальные власти. Лаура Карбальо Пиньейро приводит практику государств — членов Европейского Союза, в частности Испании, Италии, которые гарантируют обеспечение социальной защиты моряков, проживающих в стране и работающих на борту судов, плавающих под их флагом. Несмотря на положения Конвенции МОТ 2006 г. о труде в морском судоходстве, в которой принцип государства флага заменен принципом места жительства и центральная роль в обеспечении права моряков на социальное обеспечение отводится стране-поставщику рабочей силы, Испания и Италия разрешают судам, зарегистрированным в их втором реестре, исключать моряков, проживающих в третьей стране, из своих национальных схем.

Глобальный масштаб проблемы «абандона» моряков требует аккумуляции усилий правозащитных организаций всего мира, предпринимающих меры по борьбе с ней. С этой целью с 2017 г. платформа по морскому страхованию RightShip налаживает связи с общественными организациями, которые владеют информацией или занимаются защитой прав оставленных моряков. Генеральный директор RightShip Стин Лунд, раскрывая цели организации, акцентирует внимание на помощи ответственным организациям в привлечении к своей деятельности внимания, поддержке

лучших практик защиты прав моряков, а также публичной огласке действий лиц, которые злоупотребляют правами моряков. Лунд констатирует отсутствие строгого соблюдения прав моряков в современности на международном уровне⁷.

Распространенным в практике Международной Морской Организации (ИМО), в документах Международной Федерации транспортных рабочих, иных неправительственных правозащитных организаций является термин «абандон», который употребляется как в случаях оставления моряков без помощи в иностранном порту для обозначения различных форм невыполнения судовладельцами своих обязательств перед ними, так и при отказе страхователя от имущественных прав на застрахованное судно (груз) в пользу страховщика с целью получения от последнего страховой суммы.

ИМО ежегодно публикует информацию об известных правозащитникам случаях абандона, включая данные о названии судна, его флаге, числе моряков, оставленных без помощи. Так, на июнь 2022 г. — 247 судов были оставлены в различных участках по всему миру и 3623 моряка брошены и не имели возможности вернуться домой, при этом дела некоторых из них остаются открытыми более 10 лет (учитывались только официально зарегистрированные оставленные суда). Деятельность RightShip направлена на создание всеобъемлющей базы данных, отображающей значительные масштабы данной проблемы. Используется информация, представляемая МОТ, которая включает название судна, номер ИМО и дату его оставления, Документ о соответствии (DoC), информацию о судовом техническом менеджере, коммерческом менеджере и зарегистрированном владельце.

В Совместной базе данных ИМО/МОТ о брошенных моряках с 1 января по 31 декабря 2021 г. зарегистрировано 95 случаев оставления членов экипажей. В первой половине 2022 г. к ним добавились еще 74 новых записи, что в сумме превысило цифры зарегистрированных инцидентов за предыдущий период. RightShip на основании информации из официальных источников, составляет карту, занося на нее данные о местах оставления судов, их типе и возрасте, национальности членов экипажа, а также времени, которое было затрачено на решение конкретной проблемы оставления судна. Так, согласно данным аналитических анализов, проведенных экспертами RightShip, наибольшее количество брошенных моряков родом из Индии — 724 моряка, 368 членов экипажа — украинские, 318 — из Филиппин. 26 брошенных дрейфующих судов находятся в водах Объединенных Арабских Эмиратов, при этом брошены как старые суда (возрастом 26–30 лет), так и новые теплоходы, плававшие менее пяти лет. С 2004 г. по 30 брошенным судам споры идут более 10 лет, более 400 моряков ждут, когда их дела будут рассмотрены и разрешены. Генеральный директор ISWAN Саймон Грейндж сообщает о более чем 1100 моряках, которые оказались на брошенных судах и за четыре последние года обратились в ISWAN⁸.

Помощь «брошенным» морякам оказывают инспекторы Международной Федерации транспортных рабочих (МФТ) (International Federation Workers' Federation, ITF) и других членских организаций, которые регистрируют

⁶ Carballo Piñeiro L. 2020. Implementation challenges for seafarers' social security protection: The case of the European Union // International Social Security Review. 2020. Vol. 73. No. 4. P. 17.

⁷ См.: Брошенные моряки: масштабы проблемы устрашающие // Сайт Российского профессионального союза моряков. 27.06.2022 // http://www.sur.ru/ru/news/lent/2022-06-27/broshennyye_morjaki_mashtaby_problemy_ustrashajushhie_21345/ (дата обращения: 17.02.2023).

⁸ См.: там же.

случаи оставления экипажей, обращаются к судовладельцам и представителям государства флага с требованием принятия соответствующих мер для разрешения ситуации. Можно привести известный случай с репатриацией членов экипажа танкера Qaaswa, которые на протяжении 13 месяцев после оставления судна судовладельцем в порту Сфакс (Тунис), практически были отрезаны от внешнего мира, и смогли вернуться домой с выплаченной задолженностью по заработной плате благодаря сотрудничеству и поддержке инспекторов членской организации МФТ и Федерального транспортного управления ОАЭ (под флагом которого плавал танкер)⁹. Еще одним примером эффективных действий МФТ является кейс в отношении трех брошенных близ острова Вангерог в Северном море контейнеровозов Maersk Vigo, Maersk Valetta и Maersk Vancouver (флаги Гибралтара). МФТ от имени членов экипажей (всего 41 моряк — филиппинцы, россияне и украинцы) инициировала арест судов и добились положительного решения в немецком суде, обязав марокканского судовладельца погасить долги перед экипажами, а также выплатить морякам, оставшимся на судах, компенсацию за вынужденное нахождение в порту для обеспечения безопасности мореплавания в районах стоянки контейнеровозов¹⁰.

Попытки решения проблемы «брошенных» моряков предпринимались 11–12 апреля 2018 г. на 35-м Саммите морских профсоюзов стран Азиатско-Тихоокеанского региона, в котором приняли участие представители 17 государств, включая делегацию Российского профсоюза моряков в Пусане (Южная Корея). Методы оказания экстренной помощи морякам, попавшим в беду, обсуждались 24 апреля 2018 г. в ходе 105-й сессии Юридического комитета ИМО. На Специальном трехстороннем комитете (СТК) в Женеве в апреле 2022 г. решались вопросы реализации права членов экипажей на обеспечение связью для личного пользования и условий репатриации моряков. Если по первому пункту морские профсоюзы добились согласия о внесении поправки в Конвенцию о труде в морском судоходстве, то прийти к соглашению об изменениях прописанных в КТМС условий репатриации, на которых настаивали представители моряков, не удалось. Профсоюзы выдвинули требование об увеличении ответственности судовладельцев за репатриацию по окончании контрактов до возвращения моряка к фактическому месту проживания («от двери до двери»), а не в столицу соответствующего государства, которое, согласно действующим положениям КТМС, оплачивают работодатели. Однако группа судовладельцев отрицательно отнеслась к этому предложению и категорически отвергла поправку, предложенную группой профсоюзов¹¹.

На изменение данных тенденций направлено полученное в декабре 2022 г. одобрение проекта руководящих указаний для государств порта и флага о том, как действовать в случаях оставления экипажа судна без помощи, разработанного и направленного Юридическим комитетом

на первое заседание постоянной Трехсторонней рабочей группы Международной морской организации / Международной организации труда (JTGW) для рассмотрения и доработки¹².

Российский профессиональный союз моряков (РПСМ) также предпринимает шаги для решения проблемы «брошенных» российских моряков. В 2022 г. профсоюз обратился в Дальневосточную транспортную прокуратуру с тем, чтобы инициировать проверку законности всех полученных владельцами судов под флагом Российской Федерации страховых свидетельств, суммы и механизма выплат страховых покрытий¹³. В целом анализ российского рынка труда моряков показывает, что большинство предпочитает трудиться на судах под удобным флагом. Однако достаточно точно оценить реальное количество работающих моряков представляется сложной задачей, поскольку отлаженной системы контроля корректности подаваемых крьюинговыми компаниями данных так и не было создано. Российские государственные структуры, в компетенцию которых включен контроль за использованием труда граждан России, соблюдением их прав (Минтранс России, Федеральное агентство морского и речного транспорта), также сталкиваются с проблемой установления данных о количестве «брошенных» моряков. Представители морских профсоюзов и правозащитники констатируют наличие недостатков государственного статистического учета нарушений обязательств судовладельцами в России.

Трудовые права моряков регламентируются нормативными актами национального и международного права как общего, так и специального действия, устанавливающих механизм реализации и защиты их прав, при преобладающей роли именно международных нормативных источников регулирования труда моряков. Согласно ст. 10 Закона РФ от 19 апреля 1991 г. № 1032-1 (ред. от 19.11.2021) «О занятости населения в Российской Федерации»¹⁴ граждане имеют право на самостоятельный поиск работы и трудоустройство за пределами территории Российской Федерации. Недостатком правового регулирования труда моряков остается отсутствие в Трудовом кодексе РФ специальных норм, регулирующих их труд. В связи с этим на уровне оперативного штаба по поддержке Российского флота при Министерстве транспорта РФ выдвигались предложения о принятии нормативного правового акта на уровне Правительства РФ, который учредил бы унифицированный порядок следования моряков на судно и с судна при замене экипажа с учетом конкретной ситуации. Однако на моряков, которые самостоятельно трудоустраиваются за границей, на время их работы за рубежом российское трудовое законодательство не распространяется, и стороны трудовых правоотношений руководствуются заключенным между ними договором. Кроме того, в отличие от международной практики в законодательстве Российской Федерации термин «абандон» означает исключительно отказ страхователя или выгодоприобретателя от своих прав на застрахованное

⁹ См.: Коттон С. Экипаж Qaaswa был репатрирован после 13-месячных тяжелых испытаний // Морской бюллетень МФТ. 2020. № 34. С. 5.

¹⁰ См.: Международная федерация транспортников пришла на помощь морякам // Корабел.ру: информационно-поисковая система. 19.03.2014 [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL: https://www.korabel.ru/news/comments/mezhdunarodnaya_federaciya_transportnikov_prishla_na_pomosch_moryakam.html (дата обращения: 17.02.2023).

¹¹ См.: Поправки в КТМС: интернет на борту — обязанность судовладельцев // Сайт Российского профессионального союза моряков. 17.05.2022 // http://www.sur.ru/ru/news/lent/2022-05-17/popravki_v_ktms_internet_na_bortu_objazannost_sudovladelcev_21218/ (дата обращения: 17.02.2023).

¹² См.: Проблемы моряков всесторонне будет изучать JTGW // Seafarers Journal. 2022. 27 jul. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL: <https://www.seafarersjournal.com/society/problemymoryakov-vsestoronne-budet-izuchat-jtww/> (дата обращения: 17.01.2023).

¹³ См.: Мелик-Шахназарова Е. Профсоюз озабочен репатриацией российских моряков с брошенных судов // Солидарность. Центральная профсоюзная газета. 2022. 11 апр. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL: <https://www.solidarnost.org/news/profsoyuz-ozabochen-repatratsiyey-rossiyskih-moryakov-s-broshennyh-sudov.html> (дата обращения: 10.12.2022).

¹⁴ См.: Ведомости СНД и ВС РСФСР. 1991. № 18, ст. 566.

имущество, а именно судно или груз предусмотрен п. 1 ст. 278 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ), основанием для которого являются: полная конструктивная гибель судна либо уничтожение груза, пропажа судна без вести, экономическая нецелесообразность ремонта судна или доставки груза в порт назначения, захват судна или груза на срок более 6 месяцев, застрахованных от такой опасности¹⁵.

Коллизионная норма, предусмотренная п. 2 ст. 416 КТМ РФ, устанавливает возможность регулировать отношения между судовладельцем и иностранным гражданином — членом экипажа судна либо государства флага судна, если это предусмотрено трудовым договором, однако такое положение не может приводить к ухудшению условий труда по сравнению с нормами права того государства, которыми должны регулироваться данные отношения при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве. Соответственно, при трудоустройстве российского моряка для работы на судне, плавающем под иностранным флагом, условия труда не должны быть хуже по сравнению с теми, которые установлены нормами права государства, под флагом которого это судно плавает, независимо от того, какое право было предусмотрено в договоре.

Полномочия консульских должностных лиц в сфере надзора и инспекции в отношении судов, имеющих национальность представляемого государства и зарегистрированных в этом государстве, как и в отношении их экипажа, предусмотрены конвенцией о консульских сношениях 1963 г. Непосредственно механизм репатриации моряков дипломатическими представительствами и консульскими учреждениями Российской Федерации в случаях невозможности осуществления репатриации судовладельцем или компетентным органом государства, под флагом которого плавает судно, установлен приказом Министерства иностранных дел РФ от 10 февраля 2016 г. № 1692 «Об утверждении Порядка репатриации с территории иностранного государства моряков, работающих на судах, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, а также моряков — граждан Российской Федерации, входящих в состав экипажей судов, плавающих под иностранным флагом»¹⁶, который был издан для обеспечения соблюдения правила 2.5 «Репатриация» КТМС-2006.

В связи со вступлением в силу Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве (КТМС) в России были введены новые требования по сертификации систем менеджмента круизных компаний, которые формируют основной поток трудоустройства моряков за рубеж, вне зависимости от размера и форм собственности по соответствию стандарту ISO 9001:2008.

Положения п. 5 Стандарта A1.4 «Подбор и трудоустройство» КТМС-2006 в 2017 г. были включены в Положение о лицензировании (изменения в п/п. «в» п. 5). В число лицензионных требований при осуществлении деятельности по трудоустройству моряков были введены новеллы, предусматривающие, в частности, ведение и поддержание в актуальном состоянии списка трудоустроенных моряков и обеспечение доступа к указанному списку лицензирующего органа; удостоверение в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты

моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту; компенсация морякам денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения лицензиатом своих обязательств перед моряками, посредством заключения лицензиатом договора страхования либо обеспечения исполнения обязательств способом, предусмотренным гл. 23 ГК РФ; компенсация морякам денежного ущерба, который они понесли в результате невыполнения судовладельцем своих обязательств перед моряками, в соответствии с трудовым договором. Можно констатировать, что, хоть и несколько дефективно, в целом Российская Федерация осуществила принятие общих обязательных международно-правовых норм по обеспечению и защите трудовых прав членов экипажей морских судов в собственную правовую систему. Однако к недостаткам правового регулирования государственной поддержки моряков, работающих на судах в международном морском судоходстве, продолжают относить отсутствие единого акта национального законодательства, который регламентировал бы труд моряков, а также несогласованность российского подзаконного нормотворчества в морской сфере.

Выводы

В заключение можно резюмировать, что абандон моряков — оставление их без помощи, сопровождаемое невыполнением судовладельцем своих обязательств, — превратился в глобальное негативное социальное явление, при том, что проблемы социального обеспечения сами по себе считаются сложными, полностью не вписывающимися ни в договорную, ни во внедоговорную сферу. В данной сфере международного права односторонний подход, основанный на принципе территориальности, эксперты признают более предпочтительным, чем подход коллизионного права и определение применимого права.

Механизмы обеспечения и защиты права на репатриацию, на возмещение расходов, связанных с трудовой деятельностью моряков, установлены в международных нормативных документах, принятых под эгидой ООН. Специальными конвенциями гарантировано, что требования к работодателям (судовладельцам) по заработной плате и иным платежам, причитающимся членам экипажа, относятся к морским требованиям, значит, они относятся к высшей категории приоритетности и обеспечиваются морским залогом (Международная конвенция о морских залогах и ипотеках 1993 г.). Однако в условиях, когда мир сталкивается с рядом глобальных кризисов и конфликтов, которые имеют кумулятивный эффект, каждый из них вызывает необходимость дальнейшего совершенствования системы защиты трудовых ресурсов на морском транспорте и принятия мер по минимизации рисков для моряков, в том числе служащих на судах в районах конфликтов.

Принятые в российское законодательство поправки предоставили больше возможностей для защиты моряков и их семей от действий недобросовестных судовладельцев, но проблемы реализации государственной политики Российской Федерации в области морской деятельности усугубляет остро выраженная экспортная направленность отечественного рынка труда моряков. Специфика трудовых правоотношений в сфере торгового мореплавания заключается в том, что они часто осложнены иностранным элементом, и их правовая регламентация выходит за пределы национальной правовой системы. Соответственно, обострение геополитической ситуации будет способствовать распространению грубых нарушений трудовых прав российских моряков, их прав на доступ к правосудию в портах иностранных государств. Ожидается, что проблемы «брошенных» российских моряков, решение которых требует

¹⁵ См.: Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 11.06.2021; с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2022) // СЗ РФ. 1999. № 18, ст. 2207.

¹⁶ См.: БНА РФ. 2016. № 26.

широкого международного взаимодействия, будут обостряться в связи с осложнением международно-политической обстановки и места России в ней. Трудности при оказании консульской помощи, например, могут быть вызваны значительными сокращениями численного состава сотрудников российских посольств, которые были предписаны правительствами ряда государств, вводимыми искусственными ограничениями для организации посольствами Российской Федерации выездного консульского обслуживания граждан и др. Государственный механизм обеспечения и защиты трудовых прав членов экипажей морских судов, как констатируют представители морских профсоюзов, остается недостаточно эффективным. Следовательно, в условиях нивелирования правовых гарантий реализации трудовых прав моряков, нуждающихся в усилении защиты со стороны государственных органов Российской Федерации, необходимостью является формирование комплексного подхода к вопросам государственного гарантирования и обеспечения прав исследуемой категории работников.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Cotton S.* Экипаж Qaaswa был репатриирован после 13-месячных тяжких испытаний // Морской бюллетень МФТ. 2020. № 34. С. 5.

Сведения об авторах

РОСЕНКО Мария Ивановна — доктор политических наук, доцент, профессор кафедры «Конституционное и административное право» Юридического института Севастопольского государственного университета; 299053 г. Севастополь, ул. Университетская, д. 33

СКРЕБЕЦ Елена Владимировна — доктор политических наук, доцент, заведующая кафедрой «Гражданское право и процесс» Юридического института Севастопольского государственного университета; 299053 г. Севастополь, ул. Университетская, д. 33

2. *Мелик-Шахназарова Е.* Профсоюз озабочен репатриацией российских моряков с брошенных судов // Солидарность. Центральная профсоюзная газета. 2022. 11 апр. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: URL: <https://www.solidarnost.org/news/profsoyuz-ozabochen-repatriatsiy-rossiyskih-moryakov-s-broshennyh-sudov.html> (дата обращения: 10.12.2022).
3. *Carballo Piñeiro L.* 2020. Implementation challenges for seafarers' social security protection: The case of the European Union // International Social Security Review. 2020. Vol. 73. No. 4. P. 17.

REFERENCES

1. *Cotton S.* The Qaaswa crew was repatriated after 13 months of ordeal // ITF Marine Bulletin. 2020. No. 34. P. 5 (in Russ.).
2. *Melik-Shakhnazarova E.* The trade union is concerned about the repatriation of Russian sailors from abandoned ships // Solidarity. The Central Trade Union newspaper. 2022. 11 Apr. [Electronic resource]. — Access mode: URL: <https://www.solidarnost.org/news/profsoyuz-ozabochen-repatriatsiy-rossiyskih-moryakov-s-broshennyh-sudov.html> (accessed: 10.12.2022) (in Russ.).
3. *Carballo Piñeiro L.* 2020. Implementation challenges for seafarers' social security protection: The case of the European Union // International Social Security Review. 2020. Vol. 73. No. 4. P. 17.

Authors' information

ROSENKO Maria I. — Doctor of Political Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Constitutional and Administrative Law at the Law Institute, Sevastopol State University; 33 Universitetskaya str., 299053 Sevastopol, Russia

SKREBETS Elena V. — Doctor of Political Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Civil Law and Process at the Law Institute, Sevastopol State University; 33 Universitetskaya str., 299053 Sevastopol, Russia