

**Кузнецов Алексей Владимирович**

студент

**Деменева Наталья Анатольевна**

канд. социол. наук, доцент, федеральный судья в отставке

ФГБОУ ВО «Государственный университет морского

и речного флота им. адмирала С.О. Макарова»

г. Санкт-Петербург

## **НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ЗАЩИТЫ ТРУДА МОРЯКОВ НА СУДАХ ПОД «УДОБНЫМ» ФЛАГОМ**

***Аннотация:** автором рассматриваются права моряков на судах под «удобным» флагом, а также проблемы, возникающие вследствие нарушения норм трудового законодательства работодателями и пути решения вопроса.*

***Ключевые слова:** права, моряки, «удобный» флаг, защита, труд.*

Актуальность выбранной нами темы исследования связана с тем, что проблема нарушения прав моряков, работающих на судах под «удобным» флагом, требует всестороннего изучения. Это необходимо, потому как моряки ежедневно сталкиваются с нарушением условий труда и несоблюдением основных принципов трудового права, а внимание, обращаемое на данную ситуацию, по мнению автора, мало, как со стороны международных организаций, так и отдельных правозащитных организаций внутри стран. Статистически количество судов, находящихся под «удобными» флагами велико и растет из года в год, вследствие того, что такое судно экономически выгоднее содержать судовладельцу. В свою очередь растет и количество требуемого для обслуживания этих судов персонала, коим неотвратимо становятся моряки из различных государств.

Тема данной статьи имеет непосредственную связь с концепцией (принципом) реальной связи, применяемой в морском праве. Реальная связь-соответствие национальности судовладельца с государством, где судно зарегистрировано. Указанный принцип закреплен в Конвенции ООН об открытом море 1958 г. и в Конвенции ООН по морскому праву 1982г. (UNCLOS).

Н.А. Деменева в научных трудах раскрыла роль и значение Конвенций МОТ по защите труда моряков. Так, указанные документы: Конвенция МОТ №91 «Об оплачиваемых отпусках морякам» (Заклучена в г. Женеве 18.06.1949г.); Конвенция МОТ №114 «О трудовых договорах рыбаков» (Заклучена в г. Женеве 19.06.1959г.); Конвенция МОТ №134 «О предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков» (Заклучена в г. Женеве 30.10.1970г.); Конвенция МОТ №145 «О непрерывности занятости моряков» (Заклучена в г. Женеве 28.10.1976г.); Конвенция МОТ №147 «О минимальных нормах на торговых судах» (Заклучена в г. Женеве 29.10.1976г.); Конвенция МОТ N152 «О технике безопасности и гигиене труда на портовых работах» (Заклучена в г. Женеве 25.06.1979г.); Конвенция МОТ N164 «О здравоохранении и медицинском обслуживании моряков» (Заклучена в г. Женеве 08.10.1987г.); Конвенция МОТ №165 «О социальном обеспечении моряков (пересмотренная)» (Заклучена в г. Женеве 09.10.1987г.); Конвенция МОТ N179 «О найме и трудоустройстве моряков» (Заклучена в г. Женеве 22.10.1996г.); Конвенция МОТ №186 «О труде в морском судоходстве» (г. Женеве 07.02.2006г.) и др.» всесторонне защищают руд моряков.(1.С.112, 138; 2. С.36–38,62,63).

Н.А. Деменева в монографии отмечала: «понятие «защита» нами рассматривается в широком и узком смысле слова. «В широком смысле понятие «защита» представляет собой, во-первых, субъективное право каждого гражданина на защиту своего нарушенного права. Во-вторых, защита может рассматриваться, как правовой институт. В-третьих, защита-это действия лица, направленные на защиту своей жизни и здоровья, а также прав и законных интересов. В узком смысле, понятие «защита» определяется, как комплексная система мер, применяемых для обеспечения свободной и надлежащей реализации субъективных прав, включающая судебную защиту, законодательные, экономические, организационно-технические, самозащиту прав и другие формы» [3, с. 39–45; 4, с. 25–26].

Проблематика данного вопроса заключается в том, что концепция не соблюдается большинством судовладельцев, несмотря на то, что международные организации (Международная организация труда, Международная федерация транспортных рабочих) ведут активную деятельность по борьбе с судами, ходящими под «удобными» флагами. «Удобный (дешевый)» флаг – это предоставленный судовладельцу флаг определенного государства (регистрация судна в реестре этого государства), в котором стандарты судоходства и требования к судну скорее формальны, чем реальны и сильно отличаются от общепринятых [5]. МФТ определяет удобный флаг следующим образом: «Если действительный судовладелец находится за пределами государства флага судна, то это судно считается под «удобным» флагом». Но такая трактовка может быть и ошибочной. Ведь судовладелец может выехать из страны, не уточняется должен ли судовладелец быть резидентом указанного государства и таким же образом можно выявить еще целый ряд нерешенных проблем.

Существуют более демократичные и шире распространенные критерии определения «удобного» флага, по которым и выявляется, реальна ли связь судовладельца с судном. Они получили название «Родчелских правил» и были впервые опубликованы в 1970 г. Именно согласно этим критериям мы будем определять «удобный» флаг в данной работе. В.Н. Гуцуляк отмечал, что государства, предоставляющие «удобный» флаг не заинтересованы в обеспечении достойных условий труда морякам. Морские регистры данных стран не требуют от судовладельца соблюдения стандартов социального обеспечения трудящихся на борту судна [6, с. 213]. Также требования к техническому состоянию судна могут быть очень низки либо существовать только формально и отсутствовать на практике. Национальное трудовое законодательство таких государств, как Либерия, Кипр, Панама и целого ряда других зачастую является недоработанным и по многим пунктам может уступать нормам международного права. Еще один аспект заключается в том, что такие «государства часто игнорируют (отказываются от ратификации) конвенции и прочие международные договоры, так как им это не выгодно» [7, с. 21]. Таким образом, в качестве основной проблемы, с которой

сталкиваются все же рискнувшие трудиться на судне под «удобным» флагом моряки, выступает невыплата заработной платы в установленный срок, ее задержки или даже невыплата в целом, а также чрезвычайно низкий ее уровень.

В этой проблеме мы видим нарушение одного из основных принципов трудового права-принципа справедливой оплаты труда. Он предполагает выплату заработной платы своевременно в полном объеме и не ниже установленного минимального размера оплаты труда. В национальном законодательстве этот принцип закреплен в ст. 2 абз.7 ТК РФ. Необходимо оговорить, что на международном уровне также установлен минимальный размер оплаты труда, который закреплен в Конвенции ООН «О минимальной заработной плате» от 22.06.1970 г. Занимается установлением такого размера МОТ, и, стоит отметить, что именно наличие конкретных сумм, закрепленных конвенцией, позволяет реагировать на случаи оплаты труда ниже минимума. Отсутствие заработной платы у экипажа может говорить о наличии рабского труда, а это в свою очередь уже может влечь за собой уголовную ответственность (ст. 127.2 Уголовного кодекса РФ) судовладельца или лица, в чьи обязанности входит оплата труда моряков на судне. Задержки невыплаты заработной платы недобросовестными судовладельцами являются обыденной ситуацией. При этом экипаж может продолжать выполнять свои трудовые обязанности без оплаты несколько месяцев подряд. К тому же существует ситуация, когда моряки сами не реагируют на нарушение своих трудовых прав. Например, о задолженности незначительных сумм трудящиеся могут не заявлять долгое время или не заявлять вообще, если те не вырастают в значительные суммы.

Работой по востребованию задолженной заработной платы наиболее продуктивно занимается МФТ. Работа организации стала намного продуктивней, после того как на конференции МОТ в 2006 г. была принята КТМС (Конвенции о труде в морском судоходстве), ее еще называют «Билль о правах моряков». В России Конвенция была ратифицирована в 2012 г. и тут же стала важнейшим инструментом в борьбе с нарушениями условий труда моряков на судах. Статистические данные показывают, что с помощью КТМС в 2014 г. и 2015г. было

возвращено заработной платы и задолженностей в сумме 89 млн долл. США, что говорит об увеличении масштабов деятельности МФТ.

Надежды на значительные изменения в области социального обеспечения труда моряков связываются с вступившими в силу последними изменениями в КТМС. 18 января 2017 г. вступили поправки, касающиеся обязанности государств флага создавать фонды или иметь систему страхования, которая должна будет покрывать расходы моряков в ситуации невыплаты заработной платы. Страхование создаст трудности компаниям, пытающимся уйти от ответственности, и заставит государства «дешевых» флагов быть более осмотрительными с теми, кого они принимают в свои реестры [8, с. 8–9]. Мы считаем, что труд моряков в полной мере незащищен. Происходит это по многим причинам, в том числе, потому как экипаж не может мгновенно отказаться от исполнения своих обязанностей, вследствие длительной продолжительности рейсов. Международные конвенции и другие правовые акты теоретически предоставляют широкий перечень инструментов, с помощью которых возможно бороться с нарушениями, но практическое их применение возможно только при обнаружении нарушений МФТ или другими национальными организациями, защищающими права моряков. При этом, на наш взгляд, стоит вести просветительскую работу с самими моряками. Необходимо повышать уровень правовой грамотности представителей морской профессии и доходчиво разъяснять, чем грозит работа на судне, состоящем в регистре государства, предоставляющего свой «удобный» флаг, а также повысить уровень ответственности за нарушение законодательства. На наш взгляд, даже такая работа со временем принесет хорошие плоды, так как обезопасить себя от нарушения своих же прав моряк может даже тем, что устроится на судно, находящееся на балансе надежного регистра.

Н.А. Деменева отмечала: «мы считаем, что нормативная правовая основа международного и национального права постоянно совершенствуются, изменяются принципы, появляются новые средства, способы, формы, меры и методы правового регулирования, поэтому уровень защиты прав человека в России постоянно изменяется» [9, с. 184].

### ***Список литературы***

1. Деменева Н.А. Запрет дискриминации: международный аспект. Т. 1: Научно-практическое пособие. – Новосибирск: Экор-Книга, 2011. – С. 112, 138.
2. Деменева Н.А. Запрет дискриминации: международный аспект. Т. 2: Научно-практическое пособие. – Экор-Книга, 2012. – С. 36–38, 62, 63.
3. Деменева Н.А. Всеобщность права на судебную защиту // Материалы 4-й Международной научно-практической конференции «Кутафинские чтения» / Под ред. К.Н. Гусова. – М.: Издат. центр МГЮА. им. О.Е. Кутафина, 2012. – С. 39–45.
4. Деменева Н.А. Защита трудовых прав в России: Научно-практическое пособие. – Экор-Книга, 2013. – С. 25–26.
5. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.itfseafarers.org/what\\_are\\_focs.cfm/ViewIn/RUS](http://www.itfseafarers.org/what_are_focs.cfm/ViewIn/RUS)
6. Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное). – Феникс, 2006. – С. 213.
7. Суханов Н.М. Есть ли права у моряков под «удобным» флагом. – Российский профессиональный союз моряков; Дальневосточная региональная организация, 2016. – С. 21.
8. КТМС: два года в России // Морской профсоюзный вестник. – 2015. – №5. – С. 8–9.
9. Деменева Н.А. Защита от дискриминации в сфере труда: проблемы теории: Монография: В 2-х ч. Ч. 2. – Экор-Книга, 2015. – С. 184.