

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО РЫБОЛОВСТВУ

**«Владивостокский морской рыбопромышленный колледж»
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования**

**«Дальневосточный государственный технический
рыбохозяйственный университет»**

(«ВМРК» ФГБОУ ВО «Дальрыбвтуз»)

УЧЕБНОЕ ПОСОБИЕ

по дисциплине

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

для очной и заочной форм обучения специальности

26.02.03 Судовождение

Владивосток 2021

ОДОБРЕНО
Цикловой комиссией
ОГСЭ дисциплин
Председатель:



Т.Ю. Багрова

Протокол № 1 от 01.09.2021 г.

Учебное пособие составлено в соответствии с рабочей программой по дисциплине, требованиями федерального государственного образовательных стандарта среднего профессионального образования по специальности 26.02.03 Судовождение, утверждённого приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 07 мая 2014 г. № 441,, Международной конвенции ПДНВ-78 Правило II, (Раздел А- II) таблицы А-II Кодекса ПДНВ и плана учебного процесса ВМРК

Составитель:

преподаватель «ВМРК» ФГБОУ ВО
«Дальрыбвтуз»



М.Ю. Попова

АННОТАЦИЯ

Целью изучения дисциплины "ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ" является ознакомление будущих специалистов с применяемыми правовыми нормами в области мореплавания и рыболовства, возможными правовыми последствиями их действий или бездействий в процессе эксплуатации судна, а также практического ознакомления с рядом документов, применяемых в отрасли судоходства: нормативными правовыми актами Российской Федерации и международными морскими конвенциями, связанных с соблюдением правового режима международных морских пространств, вопросами безопасности жизнедеятельности на море, предотвращением загрязнения морской среды спасательными операциями, рассмотрением споров по морским делам.

Деятельность моряка связана с трудоустройством у работодателя (судовладельца). Поэтому, изучение вопросов международного морского права, нормативных правовых документов морских Конвенций неотделимо от изучения вопросов трудового законодательства Российской Федерации.

Содержит разделы: Трудовое право. Морское право.

Учебное пособие общепрофессиональной дисциплины "ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ" предназначено для реализации государственных требований к минимуму содержания и уровню подготовки выпускников по специальности среднего профессионального образования 26.02.03 Судовождение. Применимо к подготовке освидетельствования моряков, согласно требованиям Международной конвенции ПДНВ-78 Правило II, (Раздел А- II) таблицы А-II Кодекса ПДНВ.

Содержит курс лекций, самостоятельные работы. Каждая тема сопровождается контрольными вопросами по освоению учебного материала. Является единым для очной и заочной форм обучения.

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

В ходе изучения дисциплины «ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» обучающихся знакомят с целями и задачами трудового законодательства, основными принципами правового регулирования трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений.

Лекционный материал по дисциплине «ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ» разработан в соответствии с рабочими программами по дисциплине, требованиями федеральных государственных образовательных стандартов среднего профессионального образования.

Изучение дисциплины заканчивается *дифференцированным зачетом*.

ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ

Наименование разделов и тем	Количество аудиторных часов при очной форме обучения	
	Всего	В том числе самостоятельной работы занятий
Раздел 1 Нормативные правовые документы	4	-
Раздел 2 Трудовое право	36	18
Раздел 2 Морское право	24	-
Всего по дисциплине:	54-часа	

В результате освоения дисциплины обучающийся должен

уметь:

•определять административные правонарушения и административную ответственность;

•оформлять нормативные акты по перевозке грузов, пассажиров и багажа;

•применять правовые акты по обеспечению судоходства;

знать:

•понятие правового регулирования в сфере профессиональной деятельности;

•правовое положение субъектов предпринимательской деятельности;

•организационно-правовые формы юридических лиц;

•дисциплинарную и материальную ответственность работника;

•административные и уголовные правонарушения и административную и уголовную ответственность;

•права социальной защиты граждан;

•правовой статус судна;

•международно-правовой режим морских пространств;

•международные и национальные нормы по квалификации и комплектованию судового экипажа;

•правовые основы коммерческой эксплуатации судов;

•нормативные акты по перевозке грузов, пассажиров и багажа;

•правовое регулирование хозяйственных операций;

•правовые акты по обеспечению безопасности мореплавания и судоходства;

•правовое регулирование при чрезвычайных обстоятельствах;

•основы страхования;

•порядок разрешения имущественных споров;

•способы защиты интересов граждан и судов.

Результаты освоения учебной дисциплины

В результате освоения образовательной программы у выпускника должны быть сформированы общие и профессиональные компетенции:

ОК 1. Понимать сущность и социальную значимость своей будущей профессии, проявлять к ней устойчивый интерес.

ОК 2. Организовывать собственную деятельность, выбирать типовые методы и способы выполнения профессиональных задач, оценивать их эффективность и качество.

ОК 3. Принимать решения в стандартных и нестандартных ситуациях и нести за них ответственность.

ОК 4. Осуществлять поиск и использование информации, необходимой для эффективного выполнения профессиональных задач, профессионального и личностного развития.

ОК 5. Использовать информационно-коммуникационные технологии в профессиональной деятельности.

ОК 6. Работать в команде, эффективно общаться с коллегами, руководством, потребителями.

ОК 7. Брать на себя ответственность за работу членов команды (подчиненных), результат выполнения заданий.

ОК 8. Самостоятельно определять задачи профессионального и личностного развития, заниматься самообразованием, осознанно планировать повышение квалификации.

ОК 9. Ориентироваться в условиях частой смены технологий в профессиональной деятельности.

ОК 10. Владеть письменной и устной коммуникацией на государственном и (или) иностранном (английском) языке.

ПК 1.1. Планировать и осуществлять переход в точку назначения, определять местоположение судна.

ПК 1.2. Маневрировать и управлять судном.

ПК 1.3. Обеспечивать использование и техническую эксплуатацию технических средств судовождения и судовых систем связи.

ПК 2.1. Организовывать мероприятия по обеспечению транспортной безопасности.

ПК 2.2. Применять средства по борьбе за живучесть судна.

ПК 2.3. Организовывать и обеспечивать действия подчинённых членов экипажа судна при организации учебных пожарных тревог, предупреждения возникновения пожара и при тушении пожара.

ПК 2.4. Организовывать и обеспечивать действия подчинённых членов экипажа судна при авариях.

ПК 2.5. Оказывать первую медицинскую помощь пострадавшим.

ПК 2.6. Организовывать и обеспечивать действия подчинённых членов экипажа судна при оставлении судна, использовать спасательные шлюпки, спасательные плоты и иные спасательные средства.

ПК 2.7. Организовывать и обеспечивать действия подчинённых членов экипажа судна по предупреждению и предотвращению загрязнения водной среды.

ПК 3.1. Планировать и обеспечивать безопасную погрузку, размещение, крепление груза и уход за ним в течение рейса и выгрузки.

ПК 3.2. Соблюдать меры предосторожности во время погрузки и выгрузки и обращения с опасными и вредными грузами во время рейса.

ОГЛАВЛЕНИЕ

АННОТАЦИЯ.....	3
ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА	4
ТЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН УЧЕБНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ	4
ПОНЯТИЕ ПРАВА. ПОНЯТИЕ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО АКТА.....	9
ОСНОВНЫЕ НАЧАЛА ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА	13
ТРУДОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ, СТОРОНЫ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ.....	20
ТРУДОВОЙ ДОГОВОР.....	26
РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ.....	42
ВРЕМЯ ОТДЫХА	47
ОПЛАТА И НОРМИРОВАНИЕ ТРУДА.....	49
ТРУДОВОЙ РАСПОРЯДОК. ДИСЦИПЛИНА ТРУДА	55
МАТЕРИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ТРУДОВОГО ДОГОВОРА	58
ЗАЩИТА ТРУДОВЫХ ПРАВ РАБОТНИКОВ	63
ГОСУДАРСТВЕННОЕ СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ. ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ	71
Самостоятельная работа № 1	84
самостоятельная работа № 2	85
Источники международного морского права	90
Деятельность международной морской организации.....	94
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА НА МОРЕ	96
МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПДНВ-1978 С ПОПРАВКАМИ. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПДНВ.....	101
Обязательные минимальные ТРЕБОВАНИЯ МК ПДНВ.....	103
ТРЕБОВАНИЯ КОДЕКСА ПДНВ В ОТНОШЕНИИ капитана и палубной команды	110
Конвенция ООН по морскому праву UNCLOS-82. Правовой режим морских пространств.....	115
Определение и классификация морских судов в соответствии с кТМ РФ. Правовой статус судна. Судовые документы	132
Порядок регистрации судов в Российской Федерации.....	138
Государственный портовый контроль.....	148
Экипаж судна и порядок его комплектования.....	165
Конвенция безопасности человеческой жизни на море СОЛАС-74	174
МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СРЕДЫ	189
Конвенция о грузовой марке 1966 г.	193
Конвенция по обмеру судов 1969 г.	194
МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ НОРМЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МИРОВОГО ОКЕАНА С СУДОВ.....	196
ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ И СПАСАНИЯ НА МОРЕ	202
Правовые последствия морских происшествий	219
СУД И АРБИТРАЖ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ.....	231
ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	234

ПОНЯТИЕ ПРАВА. ПОНЯТИЕ НОРМАТИВНОГО ПРАВОВОГО АКТА

Право принадлежит к числу не только наиболее важных, но и наиболее сложных общественных явлений. Еще римские юристы обращали внимание на то, что оно не исчерпывается каким-либо одним признаком или значением. Чтобы составить общее представление, рассмотрим право в основных его проявлениях, т.е. основные его определения, или формы существования.

1. Право - это совокупность общеобязательных правил поведения. Общественные отношения регулируются различными правилами - правовыми, этическими, эстетическими, традициями, обычаями, обрядами:

- - они устанавливаются или санкционируются государством;
- - защищаются от нарушения государством;
- - должны выражать интересы большинства населения независимо от их политических, экономических и других взглядов, имущественного положения и т.д.;
- - они обязательны для всех.

Именно эти признаки отличают право от морали, традиций, обычаев.

2. Право - это совокупность нормативных правовых актов. Нормативный правовой акт - общее название всех конкретных нормативных правовых актов (таких, как закон, указ, постановление и т.д.). *Акт - это информация на материальном носителе, предназначенная для передачи, имеющая реквизиты, позволяющие ее идентифицировать.*

***Нормативный правовой акт** - документ органа власти или управления, содержащий нормы права или общеобязательные правила поведения. Он направлен на установление, изменение или отмену правовых норм. **Норма права** - общеобязательное правило постоянного или временного характера, рассчитанное на многократное применение.*

По юридической силе, т.е. сфере действия акта и степени его обязательности, различают следующие нормативные правовые акты: законы и подзаконные акты, а также:

- а) федеральные нормативные правовые акты.**

- - *законы*. Они регулируют наиболее важные вопросы государственной жизни. Существуют следующие виды законов:

- конституция, которая имеет высшую юридическую силу, прямое действие, она закрепляет основополагающие принципы правового регулирования, является основой законодательства;

- закон о поправках к конституции;

- федеральный конституционный закон;

- федеральный закон;

- - *указы Президента Российской Федерации*. Они издаются на основе и во исполнение Конституции России и законов;

- - *постановления¹ Правительства РФ*. Издаются на основе и во исполнение Конституции, законов, указов Президента РФ;

- - *приказы и инструкции² федеральных органов исполнительной власти, министерств*. Эти нормативные правовые акты издаются на основе и во исполнение Конституции, законов, указов Президента РФ, постановлений Правительства РФ;

б) нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации:

- - *Конституция* - основной закон республики, определяющий ее статус;
- - *уставы* края, области, автономной области, автономного округа, города федерального значения;

- - *закон субъекта РФ* - региональный закон;

- - *постановления представительного органа субъекта РФ*;

- - *указы Президента республики*. Издаются на основе и во исполнение Конституции РФ, Конституции республики и законов;

- - *постановления правительства субъекта РФ*;

- - *постановления главы администрации* края, области, автономной области, автономного округа, города федерального значения;

- - *приказы, инструкции, постановления министерств, ведомств субъектов РФ*;

в) нормативные правовые акты органов местного самоуправления: постановления, распоряжения, приказы;

г) нормативные правовые акты организаций. Администрация организации издает приказы, инструкции, положения, распоряжения в соответствии со своей компетенцией.

Право как система правоотношений. Правовые отношения - это общественные отношения между лицами, урегулированные нормами права. Это связь людей, которая состоит в том, что стороны, вступившие в отношения, наделяются правами, обязанностями, ответственностью за исполнение обязанностей. Право регулирует не все общественные отношения, а только самые существенные. После того как для урегулирования отношений принята норма права, они становятся правоотношениями.

Субъектами (участниками, сторонами) правоотношений являются физические и юридические лица. **Физические лица** - это граждане как участники правоотношений. Их положение в правоотношении характеризуется двумя свойствами, которые называются правоспособностью и дееспособностью. **Юридические лица** - это организации: предприятия, учреждения, акционерные общества и т.д. Они имеют право выступать от своего имени во всех отношениях и нести самостоятельно ответственность по своим обязательствам.

Поведение человека в правовых отношениях может быть двух видов:

- - правомерное поведение, при котором человек не превышает своих прав, исполняет обязанности, установленные в законе;
- - правонарушение - неисполнение обязанности, установленной в законе, или превышение прав, причинившее ущерб другому человеку.

Правоспособность человека - способность иметь гражданские права и выполнять обязанности. Она признается в равной мере за всеми гражданами.

Какие права имеют граждане? Например, они могут иметь имущество на правах собственности; наследовать и завещать имущество; заниматься предпринимательской деятельностью, а также любой иной, не запрещенной

законом деятельностью; создавать юридические лица или совместно с другими гражданами и юридическими лицами совершать любые не противоречащие закону сделки и участвовать в обязательствах; избирать место жительства; иметь авторские права на научные труды, произведения литературы и искусства, изобретения и иные охраняемые законом результаты интеллектуальной деятельности; иметь иные имущественные и личные неимущественные права.

Дееспособность - это способность гражданина своими действиями приобретать и осуществлять гражданские права, создавать для себя гражданские обязанности и исполнять их. Например, в имущественных отношениях гражданская дееспособность возникает в полном объеме с наступлением совершеннолетия, т.е. по достижении 18 лет.

Возникновение, изменение или прекращение правоотношений связано с определенной причиной, которой являются *юридические факты*. В зависимости от правовых последствий они делятся на:

- - правообразующие, которые влекут возникновение правоотношений;
- - правоизменяющие, например приказ о переводе на другую работу;
- - правопрекращающие, которые прекращают правоотношения, например приказ об увольнении.

Вопросы для самопроверки

1. Что такое право как социальная норма?
2. Документ органа власти или управления, содержащий нормы права или общеобязательные правила поведения - какова классификация документа?
3. Перечислите уровни нормативных правовых актов
4. Охарактеризуйте понятие локального нормативного акта.

ОСНОВНЫЕ НАЧАЛА ТРУДОВОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Трудовое право - отрасль российского права, регулирующая трудовые отношения. Основным законом трудового права в Российской Федерации является Трудовой кодекс (ТК РФ).

Трудовые отношения - это сложившийся комплекс экономических, социальных и административных отношений между работодателем и наемным работником на основе трудового договора (контракта).

ТК РФ и иные нормативные акты о труде регулируют трудовые отношения всех работников, работающих по трудовому договору (контракту) с индивидуальным нанимателем или организацией. Наряду с этими отношениями в предмет трудового права входят также *отношения, связанные с участием работников в управлении трудовым коллективом* (непосредственно или через профсоюз), и отношения, связанные с подготовкой и переподготовкой работников.

Целями трудового законодательства являются установление государственных гарантий трудовых прав и свобод граждан, создание благоприятных условий труда, защита прав и интересов работников и работодателей.

Основными задачами трудового законодательства выступают создание необходимых правовых условий для достижения оптимального согласования интересов сторон трудовых отношений, интересов государства, а также правовое регулирование трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений по:

- - организации труда и управлению трудом;
- - трудоустройству у данного работодателя;
- - профессиональной подготовке, переподготовке и повышению квалификации работников непосредственно у данного работодателя;
- - социальному партнерству, ведению коллективных переговоров, заключению коллективных договоров и соглашений;

- - участию работников и профессиональных союзов в установлении условий труда и применении трудового законодательства в предусмотренных законом случаях;

- - материальной ответственности работодателей и работников в сфере труда;

- - надзору и контролю (в том числе профсоюзному контролю) за соблюдением трудового законодательства (включая законодательство об охране труда);

- - разрешению трудовых споров.

Исходя из общепризнанных принципов и норм международного права и в соответствии с Конституцией Российской Федерации основными принципами *правового регулирования трудовых отношений* и иных непосредственно связанных с ними отношений признаются:

- - свобода труда, включая право на труд, который каждый свободно выбирает или на который свободно соглашается, право распоряжаться своими способностями к труду, выбирать профессию и род деятельности;

- - запрещение принудительного труда и дискриминации в сфере труда;

- - защита от безработицы и содействие в трудоустройстве;

- - обеспечение права каждого работника на справедливые условия труда, в том числе на условия труда, отвечающие требованиям безопасности и гигиены, права на отдых, включая ограничение рабочего времени, предоставление ежедневного отдыха, выходных и нерабочих праздничных дней, оплачиваемого ежегодного отпуска;

- - равенство прав и возможностей работников;

- - обеспечение права каждого работника на своевременную и в полном размере выплату справедливой заработной платы, обеспечивающей достойное человека существование для него самого и его семьи, и не ниже установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда;

- - обеспечение равенства возможностей работников без всякой дискриминации на продвижение по работе с учетом производительности труда, квалификации и стажа работы по специальности, а также на профессиональную подготовку, переподготовку и повышение квалификации;
- - обеспечение права работников и работодателей на объединение для защиты своих прав и интересов, включая право работников создавать профессиональные союзы и вступать в них;
- - обеспечение права работников на участие в управлении организацией в предусмотренных законом формах;
- - сочетание государственного и договорного регулирования трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений;
- - социальное партнерство, включающее право на участие работников, работодателей, их объединений в договорном регулировании трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений;
- - обязательность возмещения вреда, причиненного работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей;
- - установление государственных гарантий по обеспечению прав работников и работодателей, осуществление государственного надзора и контроля за их соблюдением;
- - обеспечение права каждого на защиту государством его трудовых прав и свобод, в том числе в судебном порядке;
- - обеспечение права на разрешение индивидуальных и коллективных трудовых споров, а также права на забастовку в порядке, установленном ТК РФ и иными федеральными законами;
- - обязанность сторон трудового договора соблюдать условия заключенного договора, включая право работодателя требовать от работников исполнения ими трудовых обязанностей и бережного отношения к имуществу работодателя и право работников требовать от работодателя соблюдения его обязанностей по отношению к работникам, трудового законодательства и иных актов, содержащих нормы трудового права;

- - обеспечение права представителей профессиональных союзов осуществлять профсоюзный контроль за соблюдением трудового законодательства и иных актов, содержащих нормы трудового права;
- - обеспечение права работников на защиту своего достоинства в период трудовой деятельности;
- - обеспечение права на обязательное социальное страхование работников.

Каждый имеет равные возможности для реализации своих трудовых прав.

Никто не может быть ограничен в трудовых правах и свободах или получать какие-либо преимущества независимо от пола, расы, цвета кожи, национальности, языка, происхождения, имущественного, социального и должностного положения, возраста, места жительства, отношения к религии, политических убеждений, принадлежности или непринадлежности к общественным объединениям, а также от других обстоятельств, не связанных с деловыми качествами работника.

Не являются дискриминацией установление различий, исключений, предпочтений, а также ограничение прав работников, которые определяются свойственными данному виду труда требованиями, установленными федеральным законом, либо обусловлены особой заботой государства о лицах, нуждающихся в повышенной социальной и правовой защите.

Принудительный труд запрещен.

Принудительный труд - выполнение работы под угрозой применения какого-либо наказания (насильственного воздействия), в том числе:

- - в целях поддержания трудовой дисциплины;
- - в качестве меры ответственности за участие в забастовке;
- - в качестве средства мобилизации и использования рабочей силы для нужд экономического развития;

- - в качестве меры наказания за наличие или выражение политических взглядов или идеологических убеждений, противоположных установленной политической, социальной или экономической системе;

- - в качестве меры дискриминации по признакам расовой, социальной, национальной или религиозной принадлежности.

К принудительному труду относятся:

- - нарушение установленных сроков выплаты заработной платы или выплата ее не в полном размере;

- - требование работодателем исполнения трудовых обязанностей от работника, если работник не обеспечен средствами коллективной или индивидуальной защиты либо работа угрожает жизни или здоровью работника.

Принудительный труд не включает в себя:

- - работу, выполнение которой обусловлено законодательством о воинской обязанности и военной службе или заменяющей ее альтернативной гражданской службе;

- - работу, выполняемую в условиях чрезвычайных обстоятельств, т.е. в случаях объявления чрезвычайного или военного положения, бедствия или угрозы бедствия (пожары, наводнения, голод, землетрясения, сильные эпидемии или эпизоотии), а также в иных случаях, ставящих под угрозу жизнь или нормальные жизненные условия всего населения или его части;

- - работу, выполняемую вследствие вступившего в законную силу приговора суда под надзором государственных органов, ответственных за соблюдение законодательства при исполнении судебных приговоров.

Регулирование трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами РФ, Конституцией РФ, федеральными конституционными законами осуществляется трудовым законодательством (включая

законодательство об охране труда) и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права:

- - ТК РФ;
- - иными федеральными законами;
- - указами Президента Российской Федерации;
- - постановлениями Правительства Российской Федерации и нормативными правовыми актами федеральных органов исполнительной власти;
- - конституциями (уставами), законами и иными нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации;
- - актами органов местного самоуправления и локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права.

Нормы трудового права, содержащиеся в иных законах, должны соответствовать ТК РФ.

Указы Президента Российской Федерации, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ и иным федеральным законам.

Постановления Правительства Российской Федерации, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ, иным федеральным законам и указам Президента Российской Федерации.

Нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ, иным федеральным законам, указам Президента Российской Федерации и постановлениям Правительства Российской Федерации.

Законы и иные нормативные правовые акты субъектов Российской Федерации, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ, иным федеральным законам, указам Президента Российской Федерации, постановлениям Правительства Российской Федерации и нормативным правовым актам федеральных органов исполнительной власти.

Акты органов местного самоуправления и локальные нормативные акты, содержащие нормы трудового права, не должны противоречить ТК РФ, иным федеральным законам, указам Президента Российской Федерации, постановлениям Правительства Российской Федерации, нормативным правовым актам федеральных органов исполнительной власти, законам и иным нормативным правовым актам субъектов Российской Федерации.

В случае противоречий между ТК РФ и иными федеральными законами, содержащими нормы трудового права, применяется ТК РФ.

Если вновь принятый федеральный закон противоречит настоящему Кодексу, то этот федеральный закон применяется при условии внесения соответствующих изменений и дополнений в ТК РФ.

Работодатель принимает локальные нормативные акты, содержащие нормы трудового права, в пределах своей компетенции в соответствии с законами и иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями.

Работодатель при принятии локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права, учитывает мнение представительного органа работников.

Коллективным договором, соглашениями может быть предусмотрено принятие локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права, по согласованию с представительным органом работников.

Локальные нормативные акты, ухудшающие положение работников по сравнению с трудовым законодательством, коллективным договором, соглашениями либо предусмотренного ТК РФ порядка учета мнения представительного органа работников, являются недействительными. В таких случаях применяются законы или иные нормативные правовые акты, содержащие нормы трудового права.

В соответствии с трудовым законодательством регулирование трудовых отношений и иных непосредственно связанных с ними отношений может осуществляться путем заключения, изменения, дополнения

работниками и работодателями коллективных договоров, соглашений, трудовых договоров.

Коллективные договоры, соглашения, а также трудовые договоры не могут содержать условий, снижающих уровень прав и гарантий работников, который установлен трудовым законодательством. Если такие условия включены в коллективный договор, соглашение или трудовой договор, то они не могут применяться.

Вопросы для самопроверки

1. Каковы основные функции трудового законодательства?
2. Что такое дискриминация в сфере труда?
3. Что понимается под принудительным трудом?

ТРУДОВЫЕ ОТНОШЕНИЯ, СТОРОНЫ ТРУДОВЫХ ОТНОШЕНИЙ

Трудовые отношения - отношения, основанные на соглашении между работником и работодателем о личном выполнении работником за плату трудовой функции (работы по определенной специальности, квалификации или должности), подчинении работника правилам внутреннего трудового распорядка при обеспечении работодателем условий труда, предусмотренных трудовым законодательством, коллективным договором, соглашениями, трудовым договором.

Трудовые отношения возникают между работником и работодателем на основании трудового договора, заключаемого ими в соответствии с ТК РФ.

В случаях и порядке, которые установлены законом, иным нормативным правовым актом или уставом (положением) организации, трудовые отношения возникают на основании трудового договора в результате:

- - избрания (выборов) на должность;
- - избрания по конкурсу на замещение соответствующей должности;
- - назначения на должность или утверждения в должности;
- - направления на работу уполномоченными законом органами в счет установленной квоты;
- - судебного решения о заключении трудового договора;
- - фактического допущения к работе с ведома или по поручению работодателя или его представителя независимо от того, был ли трудовой договор надлежащим образом оформлен.

Сторонами трудовых отношений являются работник и работодатель.

Работодатель - физическое лицо либо юридическое лицо (организация), вступившее в трудовые отношения с работником. В случаях, установленных федеральными законами, в качестве работодателя может выступать иной субъект, наделенный правом заключать трудовые договоры.

Права и обязанности работодателя в трудовых отношениях осуществляются:

- - физическим лицом, являющимся работодателем;
- - органами управления юридического лица (организации) или уполномоченными ими лицами в порядке, установленном законами, иными нормативными правовыми актами, учредительными документами юридического лица (организации) и локальными нормативными актами.

По обязательствам учреждений, которые финансируются полностью или частично собственником (учредителем), вытекающим из трудовых отношений, дополнительную ответственность несет собственник (учредитель) в установленном законом порядке.

Основные права и обязанности работодателя изложены в ст. 22 ТК РФ.

Работодатель имеет право:

- 1) заключать, изменять и расторгать трудовые договоры с работниками в порядке и на условиях, которые установлены ТК РФ, иными федеральными законами;
- 2) вести коллективные переговоры и заключать коллективные договоры;
- 3) поощрять работников за добросовестный эффективный труд;
- 4) требовать от работников исполнения ими трудовых обязанностей и бережного отношения к имуществу работодателя и других работников, соблюдения правил внутреннего трудового распорядка организации;
- 5) привлекать работников к дисциплинарной и материальной ответственности в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;
- 6) принимать локальные нормативные акты;
- 7) создавать объединения работодателей в целях представительства и защиты своих интересов и вступать в них.

Работодатель обязан:

- 1) соблюдать законы и иные нормативные правовые акты, локальные нормативные акты, условия коллективного договора, соглашений и трудовых договоров;
- 2) предоставлять работникам работу, обусловленную трудовым договором;
- 3) обеспечивать безопасность труда и условия, отвечающие требованиям охраны и гигиены труда;
- 4) обеспечивать работников оборудованием, инструментами, технической документацией и иными средствами, необходимыми для исполнения ими трудовых обязанностей;
- 5) обеспечивать работникам равную оплату за труд равной ценности;
- 6) выплачивать в полном размере причитающуюся работникам заработную плату в сроки, установленные ТК РФ, коллективным договором,

правилами внутреннего трудового распорядка организации, трудовыми договорами;

- 7) вести коллективные переговоры, а также заключать коллективный договор в порядке, установленном ТК РФ;

- 8) предоставлять представителям работников полную и достоверную информацию, необходимую для заключения коллективного договора, соглашения и контроля за их выполнением;

- 9) своевременно выполнять предписания государственных надзорных и контрольных органов, уплачивать штрафы, наложенные за нарушения законов, иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права;

- 10) рассматривать представления соответствующих профсоюзных органов, иных избранных работниками представителей о выявленных нарушениях законов и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, принимать меры по их устранению и сообщать о принятых мерах указанным органам и представителям;

- 11) создавать условия, обеспечивающие участие работников в управлении организацией в предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами и коллективным договором формах;

- 12) обеспечивать бытовые нужды работников, связанные с исполнением ими трудовых обязанностей;

- 13) осуществлять обязательное социальное страхование работников в порядке, установленном федеральными законами;

- 14) возмещать вред, причиненный работникам в связи с исполнением ими трудовых обязанностей, а также компенсировать моральный вред в порядке и на условиях, которые установлены ТК РФ, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами;

- 15) исполнять иные обязанности, предусмотренные ТК РФ, федеральными законами и иными нормативными правовыми актами,

содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями и трудовыми договорами.

Основные права и обязанности работника изложены в ст. 21 ТК РФ.

Работник - физическое лицо, вступившее в трудовые отношения с работодателем.

Работник имеет право на:

- 1) заключение, изменение и расторжение трудового договора в порядке и на условиях, которые установлены ТК РФ, иными федеральными законами;
- 2) предоставление ему работы, обусловленной трудовым договором;
- 3) рабочее место, соответствующее условиям, предусмотренным государственными стандартами организации и безопасности труда и коллективным договором;
- 4) своевременную и в полном объеме выплату заработной платы в соответствии со своей квалификацией, сложностью труда, количеством и качеством выполненной работы;
- 5) отдых, обеспечиваемый установлением нормальной продолжительности рабочего времени, сокращенного рабочего времени для отдельных профессий и категорий работников, предоставлением еженедельных выходных дней, нерабочих праздничных дней, оплачиваемых ежегодных отпусков;
- 6) полную достоверную информацию об условиях труда и требованиях охраны труда на рабочем месте;
- 7) профессиональную подготовку, переподготовку и повышение своей квалификации в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;
- 8) объединение, включая право на создание профессиональных союзов и вступление в них для защиты своих трудовых прав, свобод и законных интересов;

- 9) участие в управлении организацией в предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами и коллективным договором формах;
- 10) ведение коллективных переговоров и заключение коллективных договоров и соглашений через своих представителей, а также на информацию о выполнении коллективного договора, соглашений;
- 11) защиту своих трудовых прав, свобод и законных интересов всеми не запрещенными законом способами;
- 12) разрешение индивидуальных и коллективных трудовых споров, включая право на забастовку, в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;
- 13) возмещение вреда, причиненного работнику в связи с исполнением им трудовых обязанностей, и компенсацию морального вреда в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами;
- 14) обязательное социальное страхование в случаях, предусмотренных федеральными законами.

Работник обязан:

- 1) добросовестно исполнять свои трудовые обязанности, возложенные на него трудовым договором;
- 2) соблюдать правила внутреннего трудового распорядка организации;
- 3) соблюдать трудовую дисциплину;
- 4) выполнять установленные нормы труда;
- 5) соблюдать требования по охране труда и обеспечению безопасности труда;
- 6) бережно относиться к имуществу работодателя и других работников;
- 7) незамедлительно сообщить работодателю либо непосредственному руководителю о возникновении ситуации, представляющей угрозу жизни и здоровью людей, сохранности имущества работодателя.

Вопросы для самопроверки:

1. Трудовые отношения - личное выполнение трудовой функции работником. Вопрос: возможно ли поручение своей трудовой функции другому лицу, если основной работник нанят работодателем по трудовому договору?
2. Стороны трудовых отношений
3. Заключать трудовой договор, изменять, расторгать его - право или обязанность сторон?
4. Соблюдение правил внутреннего трудового распорядка - это: право работодателя
5. Выполнять установленные нормы труда - это обязанности работника?

ТРУДОВОЙ ДОГОВОР

Трудовой договор - соглашение между работодателем и работником, в соответствии с которым работодатель обязуется предоставить работнику работу по обусловленной трудовой функции, обеспечить условия труда, предусмотренные ТК РФ, законами и иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, своевременно и в полном размере выплачивать работнику заработную плату, а работник обязуется лично выполнять определенную этим соглашением трудовую функцию, соблюдать действующие в организации правила внутреннего трудового распорядка.

Сторонами трудового договора являются работодатель и работник.

В трудовом договоре указываются: фамилия, имя, отчество работника и наименование работодателя (фамилия, имя, отчество работодателя - физического лица), заключивших трудовой договор.

Существенными условиями трудового договора являются:

- - место работы (с указанием структурного подразделения);
- - дата начала работы;

- - наименование должности, специальности, профессии с указанием квалификации в соответствии со штатным расписанием организации или конкретная трудовая функция. Если в соответствии с федеральными законами с выполнением работ по определенным должностям, специальностям или профессиям связано предоставление льгот либо наличие ограничений, то наименование этих должностей, специальностей или профессий и квалификационные требования к ним должны соответствовать наименованиям и требованиям, указанным в квалификационных справочниках, утверждаемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации;

- - права и обязанности работника;
- - права и обязанности работодателя;
- - характеристики условий труда, компенсации и льготы работникам за работу в тяжелых, вредных и (или) опасных условиях;
- - режим труда и отдыха (если он в отношении данного работника отличается от общих правил, установленных в организации);
- - условия оплаты труда (в том числе размер тарифной ставки или должностного оклада работника, доплаты, надбавки и поощрительные выплаты);
- - виды и условия социального страхования, непосредственно связанные с трудовой деятельностью.

В трудовом договоре могут предусматриваться условия об испытании, о неразглашении охраняемой законом тайны (государственной, служебной, коммерческой и иной), об обязанности работника отработать после обучения не менее установленного договором срока, если обучение производилось за счет средств работодателя, а также иные условия, не ухудшающие положение работника по сравнению с ТК РФ, законами и иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями.

Условия трудового договора могут быть изменены только по соглашению сторон и в письменной форме.

В случае заключения срочного трудового договора в нем указываются срок его действия и обстоятельство (причина), послужившие основанием для заключения срочного трудового договора в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами.

Трудовые договоры могут заключаться:

- - на неопределенный срок;
- - на определенный срок не более пяти лет (срочный трудовой договор), если иной срок не установлен ТК РФ и иными федеральными законами.

Срочный трудовой договор заключается в случаях, когда трудовые отношения не могут быть установлены на неопределенный срок с учетом характера предстоящей работы или условий ее выполнения, если иное не предусмотрено ТК РФ и иными федеральными законами.

Если в трудовом договоре не оговорен срок его действия, то договор считается заключенным на неопределенный срок.

В случае, если ни одна из сторон не потребовала расторжения срочного трудового договора в связи с истечением его срока, а работник продолжает работу после истечения срока трудового договора, трудовой договор считается заключенным на неопределенный срок.

Трудовой договор, заключенный на определенный срок при отсутствии достаточных к тому оснований, установленных органом, осуществляющим государственный надзор и контроль за соблюдением трудового законодательства и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, или судом, считается заключенным на неопределенный срок.

Запрещается заключение срочных трудовых договоров в целях уклонения от предоставления прав и гарантий, предусмотренных работникам, с которыми заключается трудовой договор на неопределенный срок.

Срочный трудовой договор может заключаться по инициативе работодателя либо работника:

- - для замены временно отсутствующего работника, за которым в соответствии с законом сохраняется место работы;
- - на время выполнения временных (до двух месяцев) работ, а также сезонных работ, когда в силу природных условий работа может производиться только в течение определенного периода времени (сезона);
- - с лицами, поступающими на работу в организации, расположенные в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, если это связано с переездом к месту работы;
- - для проведения срочных работ по предотвращению несчастных случаев, аварий, катастроф, эпидемий, эпизоотии, а также для устранения последствий указанных и других чрезвычайных обстоятельств;
- - с лицами, поступающими на работу в организации - субъекты малого предпринимательства с численностью до 40 работников (в организациях розничной торговли и бытового обслуживания - до 25 работников), а также к работодателям - физическим лицам;
- - с лицами, направляемыми на работу за границу;
- - для проведения работ, выходящих за рамки обычной деятельности организации (реконструкция, монтажные, пуско-наладочные и другие работы), а также для проведения работ, связанных с заведомо временным (до одного года) расширением производства или объема оказываемых услуг;
- - с лицами, поступающими на работу в организации, созданные на заведомо определенный период времени или для выполнения заведомо определенной работы;
- - с лицами, принимаемыми для выполнения заведомо определенной работы в случаях, когда ее выполнение (завершение) не может быть определено конкретной датой;
- - для работ, непосредственно связанных со стажировкой и профессиональным обучением работника;

- - с лицами, обучающимися по дневным формам обучения;
- - с лицами, работающими в данной организации по совместительству;
- - с пенсионерами по возрасту, а также с лицами, которым по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением разрешена работа исключительно временного характера;
- - с творческими работниками средств массовой информации, организаций кинематографии, театров, театральных и концертных организаций, цирков и иными лицами, участвующими в создании и (или) исполнении произведений, профессиональными спортсменами в соответствии с перечнями профессий, утвержденными Правительством Российской Федерации с учетом мнения Российской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений;
- - с научными, педагогическими и другими работниками, заключившими трудовые договоры на определенный срок в результате конкурса, проведенного в порядке, установленном законом или иным нормативным правовым актом органа государственной власти или органа местного самоуправления;
- - в случае избрания на определенный срок в состав выборного органа или на выборную должность на оплачиваемую работу, а также поступления на работу, связанную с непосредственным обеспечением деятельности членов избираемых органов или должностных лиц в органах государственной власти и органах местного самоуправления, а также в политических партиях и других общественных объединениях;
- - с руководителями, заместителями руководителей и главными бухгалтерами организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности;
- - с лицами, направленными на временные работы органами службы занятости населения, в том числе на проведение общественных работ;
- - в других случаях, предусмотренных федеральными законами.

Запрещается требовать от работника выполнения работы, не обусловленной трудовым договором, за исключением случаев, предусмотренных ТК РФ и иными федеральными законами.

Трудовой договор вступает в силу со дня его подписания работником и работодателем, если иное не установлено федеральными законами, иными нормативными правовыми актами или трудовым договором, либо со дня фактического допущения работника к работе с ведома или по поручению работодателя или его представителя.

Работник обязан приступить к исполнению трудовых обязанностей со дня, определенного трудовым договором.

Если в трудовом договоре не оговорен день начала работы, то работник должен приступить к работе на следующий рабочий день после вступления договора в силу.

Если работник не приступил к работе в установленный срок без уважительных причин в течение недели, то трудовой договор аннулируется.

По письменному заявлению работника работодатель обязан не позднее трех дней со дня подачи этого заявления выдать работнику копии документов, связанных с работой (копии приказа о приеме на работу, приказов о переводах на другую работу, приказа об увольнении с работы; выписки из трудовой книжки; справки о заработной плате, периоде работы у данного работодателя и другое). Копии документов, связанных с работой, должны быть заверены надлежащим образом и предоставляться работнику безвозмездно.

При прекращении трудового договора работодатель обязан выдать работнику в день увольнения (последний день работы) трудовую книжку и по письменному заявлению работника копии документов, связанных с работой.

В случае, если в день увольнения работника выдать трудовую книжку невозможно в связи с отсутствием работника либо его отказом от получения трудовой книжки на руки, работодатель направляет работнику уведомление о

необходимости явиться за трудовой книжкой либо дать согласие на отправление ее по почте. Со дня направления уведомления работодатель освобождается от ответственности за задержку выдачи трудовой книжки.

Заключение трудового договора

Заключение трудового договора допускается с лицами, достигшими возраста шестнадцати лет.

В случаях получения основного общего образования либо оставления в соответствии с федеральным законом общеобразовательного учреждения трудовой договор могут заключать лица, достигшие возраста пятнадцати лет.

С согласия одного из родителей (опекуна, попечителя) и органа опеки и попечительства трудовой договор может быть заключен с учащимся, достигшим возраста четырнадцати лет, для выполнения в свободное от учебы время легкого труда, не причиняющего вреда его здоровью и не нарушающего процесса обучения.

В организациях кинематографии, театрах, театральных и концертных организациях, цирках допускается с согласия одного из родителей (опекуна, попечителя) и органа опеки и попечительства заключение трудового договора с лицами, не достигшими возраста четырнадцати лет, для участия в создании и (или) исполнении произведений без ущерба здоровью и нравственному развитию.

Запрещается необоснованный отказ в заключении трудового договора.

Какое бы то ни было прямое или косвенное ограничение прав или установление прямых или косвенных преимуществ при заключении трудового договора в зависимости от пола, расы, цвета кожи, национальности, языка, происхождения, имущественного, социального и должностного положения, места жительства (в том числе наличия или отсутствия регистрации по месту жительства или пребывания), а также других обстоятельств, не связанных с деловыми качествами работников, не допускается, за исключением случаев, предусмотренных федеральным законом.

Запрещается отказывать в заключении трудового договора женщинам по мотивам, связанным с беременностью или наличием детей.

Запрещается отказывать в заключении трудового договора работникам, приглашенным в письменной форме на работу в порядке перевода от другого работодателя, в течение одного месяца со дня увольнения с прежнего места работы.

По требованию лица, которому отказано в заключении трудового договора, работодатель обязан сообщить причину отказа в письменной форме.

Отказ в заключении трудового договора может быть обжалован в судебном порядке.

При заключении трудового договора лицо, поступающее на работу, предъявляет работодателю:

- - паспорт или иной документ, удостоверяющий личность;
- - трудовую книжку, за исключением случаев, когда трудовой договор заключается впервые или работник поступает на работу на условиях совместительства;
- - страховое свидетельство государственного пенсионного страхования;
- - документы воинского учета - для военнообязанных и лиц, подлежащих призыву на военную службу;
- - документ об образовании, о квалификации или наличии специальных знаний - при поступлении на работу, требующую специальных знаний или специальной подготовки.

В отдельных случаях с учетом специфики работы ТК РФ, иными федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации может предусматриваться необходимость предъявления при заключении трудового договора дополнительных документов.

Запрещается требовать от лица, поступающего на работу, документы помимо предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами, указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации.

При заключении трудового договора впервые трудовая книжка и страховое свидетельство государственного пенсионного страхования оформляются работодателем.

Трудовая книжка установленного образца является основным документом о трудовой деятельности и трудовом стаже работника.

Форма, порядок ведения и хранения трудовых книжек, а также порядок изготовления бланков трудовых книжек и обеспечения ими работодателей устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Работодатель (за исключением работодателей - физических лиц) обязан вести трудовые книжки на каждого работника, проработавшего в организации свыше пяти дней, в случае, если работа в этой организации является для работника основной.

В трудовую книжку вносятся сведения о работнике, выполняемой им работе, переводах на другую постоянную работу и об увольнении работника, а также основания прекращения трудового договора и сведения о награждениях за успехи в работе. Сведения о взысканиях в трудовую книжку не вносятся, за исключением случаев, когда дисциплинарным взысканием является увольнение.

По желанию работника сведения о работе по совместительству вносятся в трудовую книжку по месту основной работы на основании документа, подтверждающего работу по совместительству.

Записи в трудовую книжку о причинах прекращения трудового договора должны производиться в точном соответствии с формулировками ТК РФ или иного федерального закона и со ссылкой на соответствующие статью, пункт ТК РФ или иного федерального закона.

Трудовой договор заключается в письменной форме, составляется в двух экземплярах, каждый из которых подписывается сторонами. Один экземпляр трудового договора передается работнику, другой хранится у работодателя.

Трудовой договор, не оформленный надлежащим образом, считается заключенным, если работник приступил к работе с ведома или по поручению работодателя или его представителя. При фактическом допущении работника к работе работодатель обязан оформить с ним трудовой договор в письменной форме не позднее трех дней со дня фактического допущения работника к работе.

При заключении трудовых договоров с отдельными категориями работников законами и иными нормативными правовыми актами может быть предусмотрена необходимость согласования возможности заключения трудовых договоров либо их условий с соответствующими лицами или органами, не являющимися работодателями по этим договорам, или составление трудовых договоров в большем количестве экземпляров.

Прием на работу оформляется приказом (распоряжением) работодателя, изданным на основании заключенного трудового договора. Содержание приказа (распоряжения) работодателя должно соответствовать условиям заключенного трудового договора.

Приказ (распоряжение) работодателя о приеме на работу объявляется работнику под расписку в трехдневный срок со дня подписания трудового договора. По требованию работника работодатель обязан выдать ему надлежаще заверенную копию указанного приказа (распоряжения).

При приеме на работу работодатель обязан ознакомить работника с действующими в организации правилами внутреннего трудового распорядка, иными локальными нормативными актами, имеющими отношение к трудовой функции работника, коллективным договором.

Обязательному предварительному медицинскому освидетельствованию при заключении трудового договора подлежат лица, не достигшие возраста

восемнадцать лет, а также иные лица в случаях, предусмотренных ТК РФ и иными федеральными законами.

При заключении трудового договора соглашением сторон может быть обусловлено испытание работника в целях проверки его соответствия поручаемой работе.

Условие об испытании должно быть указано в трудовом договоре. Отсутствие в трудовом договоре условия об испытании означает, что работник принят без испытания.

В период испытания на работника распространяются положения ТК РФ, законов, иных нормативных правовых актов, локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права, коллективного договора, соглашения.

Испытание при приеме на работу не устанавливается для:

- - лиц, поступающих на работу по конкурсу на замещение соответствующей должности, проведенному в порядке, установленном законом;
- - беременных женщин;
- - лиц, не достигших возраста восемнадцати лет;
- - лиц, окончивших образовательные учреждения начального, среднего и высшего профессионального образования и впервые поступающих на работу по полученной специальности;
- - лиц, избранных (выбранных) на выборную должность на оплачиваемую работу;
- - лиц, приглашенных на работу в порядке перевода от другого работодателя по согласованию между работодателями;
- - в иных случаях, предусмотренных ТК РФ, иными федеральными законами и коллективным договором.

Срок испытания не может превышать трех месяцев, а для руководителей организаций и их заместителей, главных бухгалтеров и их заместителей, руководителей филиалов, представительств и иных

обособленных структурных подразделений организаций - шести месяцев, если иное не установлено федеральным законом.

В срок испытания не засчитываются период временной нетрудоспособности работника и другие периоды, когда он фактически отсутствовал на работе.

При неудовлетворительном результате испытания работодатель имеет право до истечения срока испытания расторгнуть трудовой договор с работником, предупредив его об этом в письменной форме не позднее чем за три дня с указанием причин, послуживших основанием для признания этого работника не выдержавшим испытание. Решение работодателя работник имеет право обжаловать в судебном порядке.

При неудовлетворительном результате испытания расторжение трудового договора производится без учета мнения соответствующего профсоюзного органа и без выплаты выходного пособия.

Если срок испытания истек, а работник продолжает работу, то он считается выдержавшим испытание и последующее расторжение трудового договора допускается только на общих основаниях.

Если в период испытания работник придет к выводу, что предложенная ему работа не является для него подходящей, то он имеет право расторгнуть трудовой договор по собственному желанию, предупредив об этом работодателя в письменной форме за три дня.

Изменение трудового договора

Перевод на другую постоянную работу в той же организации по инициативе работодателя, т.е. изменение трудовой функции или изменение существенных условий трудового договора, а равно перевод на постоянную работу в другую организацию либо в другую местность вместе с организацией допускается только с письменного согласия работника.

Работника, нуждающегося в соответствии с медицинским заключением в предоставлении другой работы, работодатель обязан с его согласия перевести на другую имеющуюся работу, не противопоказанную ему по

состоянию здоровья. При отказе работника от перевода либо отсутствии в организации соответствующей работы трудовой договор прекращается в соответствии с п. 8 ст. 77 ТК РФ.

Не является переводом на другую постоянную работу и не требует согласия работника перемещение его в той же организации на другое рабочее место, в другое структурное подразделение этой организации в той же местности, поручение работы на другом механизме или агрегате, если это не влечет за собой изменения трудовой функции и изменения существенных условий трудового договора.

По причинам, связанным с изменением организационных или технологических условий труда, допускается изменение определенных сторонами существенных условий трудового договора по инициативе работодателя при продолжении работником работы без изменения трудовой функции.

О введении указанных изменений работник должен быть уведомлен работодателем в письменной форме не позднее чем за два месяца до их введения, если иное не предусмотрено ТК РФ или иным федеральным законом.

Если работник не согласен на продолжение работы в новых условиях, то работодатель обязан в письменной форме предложить ему иную имеющуюся в организации работу, соответствующую его квалификации и состоянию здоровья, а при отсутствии такой работы - вакантную нижестоящую должность или нижеоплачиваемую работу, которую работник может выполнять с учетом его квалификации и состояния здоровья.

При отсутствии указанной работы, а также в случае отказа работника от предложенной работы трудовой договор прекращается в соответствии с п. 7 ст. 77 ТК РФ.

В случае, если перечисленные обстоятельства могут повлечь за собой массовое увольнение работников, работодатель в целях сохранения рабочих мест имеет право с учетом мнения выборного профсоюзного органа данной

организации вводить режим неполного рабочего времени на срок до шести месяцев.

Если работник отказывается от продолжения работы на условиях соответствующих режимов рабочего времени, то трудовой договор расторгается в соответствии с п. 2 ст. 81 ТК РФ с предоставлением работнику соответствующих гарантий и компенсаций.

Отмена режима неполного рабочего времени производится работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

Не могут вводиться изменения существенных условий трудового договора, ухудшающие положение работника по сравнению с условиями коллективного договора, соглашения.

В случае производственной необходимости работодатель имеет право переводить работника на срок до одного месяца на не обусловленную трудовым договором работу в той же организации с оплатой труда по выполняемой работе, но не ниже среднего заработка по прежней работе. Такой перевод допускается для предотвращения катастрофы, производственной аварии или устранения последствий катастрофы, аварии или стихийного бедствия; для предотвращения несчастных случаев, простоя (временной приостановки работы по причинам экономического, технологического, технического или организационного характера), уничтожения или порчи имущества, а также для замещения отсутствующего работника. При этом работник не может быть переведен на работу, противопоказанную ему по состоянию здоровья.

Продолжительность перевода на другую работу для замещения отсутствующего работника не может превышать одного месяца в течение календарного года (с 1 января по 31 декабря).

С письменного согласия работник может быть переведен на работу, требующую более низкой квалификации.

При смене собственника имущества организации новый собственник не позднее трех месяцев со дня возникновения у него права собственности имеет право расторгнуть трудовой договор с руководителем организации, его заместителями и главным бухгалтером.

Смена собственника имущества организации не является основанием для расторжения трудовых договоров с другими работниками организации.

В случае отказа работника от продолжения работы в связи со сменой собственника имущества организации трудовой договор прекращается в соответствии с п. 6 ст. 77 ТК РФ.

При смене собственника имущества организации сокращение численности или штата работников допускается только после государственной регистрации перехода права собственности.

При изменении подведомственности (подчиненности) организации, а равно при ее реорганизации (слиянии, присоединении, разделении, выделении, преобразовании) трудовые отношения с согласия работника продолжаются.

При отказе работника от продолжения работы в случаях, предусмотренных ч. 5 ст. 75 ТК РФ, трудовой договор прекращается в соответствии с п. 6 ст. 77 ТК РФ.

Работодатель обязан отстранить от работы (не допускать к работе) работника:

- - появившегося на работе в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
- - не прошедшего в установленном порядке обучение и проверку знаний и навыков в области охраны труда;
- - не прошедшего в установленном порядке обязательный предварительный или периодический медицинский осмотр;
- - при выявлении в соответствии с медицинским заключением противопоказаний для выполнения работником работы, обусловленной трудовым договором;

- - по требованиям органов и должностных лиц, уполномоченных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами, и в других случаях, предусмотренных федеральными законами и иными нормативными правовыми актами.

Работодатель отстраняет от работы (не допускает к работе) работника на весь период времени до устранения обстоятельств, явившихся основанием для отстранения от работы или недопущения к работе.

В период отстранения от работы (недопущения к работе) заработная плата работнику не начисляется, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами. В случаях отстранения от работы работника, который не прошел обучение и проверку знаний и навыков в области охраны труда либо обязательный предварительный или периодический медицинский осмотр не по своей вине, ему производится оплата за все время отстранения от работы как за простой.

Прекращение трудового договора

- Основаниями прекращения трудового договора являются:
 - 1) соглашение сторон (ст. 78);
 - 2) истечение срока трудового договора (п. 2 ст. 58), за исключением случаев, когда трудовые отношения фактически продолжают и ни одна из сторон не потребовала их прекращения;
 - 3) расторжение трудового договора по инициативе работника (ст. 80);
 - 4) расторжение трудового договора по инициативе работодателя (ст. 81);
 - 5) перевод работника по его просьбе или с его согласия на работу к другому работодателю или переход на выборную работу (должность);
 - 6) отказ работника от продолжения работы в связи со сменой собственника имущества организации, изменением подведомственности (подчиненности) организации либо ее реорганизацией (ст. 75);

- 7) отказ работника от продолжения работы в связи с изменением существенных условий трудового договора (ст. 73);
- 8) отказ работника от перевода на другую работу вследствие состояния здоровья в соответствии с медицинским заключением (ч. 2 ст. 72);
- 9) отказ работника от перевода в связи с перемещением работодателя в другую местность (ч. 1 ст. 72);
- 10) обстоятельства, не зависящие от воли сторон (ст. 83);
- 11) нарушение установленных ТК РФ или иным федеральным законом правил заключения трудового договора, если это нарушение исключает возможность продолжения работы (ст. 84).

Трудовой договор может быть прекращен и по другим основаниям, предусмотренным ТК РФ и иными федеральными законами.

Во всех случаях днем увольнения работника является последний день его работы.

Вопросы для самопроверки:

1. Возраст заключения трудового договора?
2. Документы, необходимые для заключения трудового договора?
3. Что такое должностная инструкция?
4. Каков порядок заключения трудового договора?
5. Перечислите основания прекращения трудового договора

РАБОЧЕЕ ВРЕМЯ

Рабочее время - время, в течение которого работник в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка организации и условиями трудового договора должен исполнять трудовые обязанности, а также иные периоды времени, которые в соответствии с законами и иными нормативными правовыми актами относятся к рабочему времени.

Нормальная продолжительность рабочего времени не может превышать 40 часов в неделю.

Работодатель обязан вести учет времени, фактически отработанного каждым работником.

Нормальная продолжительность рабочего времени сокращается на:

- - 16 часов в неделю - для работников в возрасте до шестнадцати лет;
- - 5 часов в неделю - для работников, являющихся инвалидами I или

II группы;

- - 4 часа в неделю - для работников в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет;

- - 4 часа в неделю и более - для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

Продолжительность рабочего времени учащихся образовательных учреждений в возрасте до восемнадцати лет, работающих в течение учебного года в свободное от учебы время, не может превышать половины норм, установленных для молодежи.

Федеральным законом может устанавливаться сокращенная продолжительность рабочего времени для других категорий работников (педагогических, медицинских и других работников).

По соглашению между работником и работодателем могут устанавливаться как при приеме на работу, так и впоследствии неполный рабочий день или неполная рабочая неделя. Работодатель обязан устанавливать неполный рабочий день или неполную рабочую неделю по просьбе беременной женщины, одного из родителей (опекуна, попечителя), имеющего ребенка в возрасте до четырнадцати лет (ребенка-инвалида в возрасте до восемнадцати лет), а также лица, осуществляющего уход за больным членом семьи в соответствии с медицинским заключением.

При работе на условиях неполного рабочего времени оплата труда работника производится пропорционально отработанному им времени или в зависимости от выполненного им объема работ.

Работа на условиях неполного рабочего времени не влечет для работников каких-либо ограничений продолжительности ежегодного основного оплачиваемого отпуска, исчисления трудового стажа и других трудовых прав.

Продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать:

- - для работников в возрасте от пятнадцати до шестнадцати лет - 5 часов, в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет - 7 часов;
- - для учащихся общеобразовательных учреждений, образовательных учреждений начального и среднего профессионального образования, совмещающих в течение учебного года учебу с работой, в возрасте от четырнадцати до шестнадцати лет - 2,5 часа, в возрасте от шестнадцати до восемнадцати лет - 3,5 часа;
- - для инвалидов - в соответствии с медицинским заключением.

Для работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, где установлена сокращенная продолжительность рабочего времени, максимально допустимая продолжительность ежедневной работы (смены) не может превышать:

- - при 36-часовой рабочей неделе - 8 часов;
- - при 30-часовой рабочей неделе и менее - 6 часов.

Для творческих работников организаций кинематографии, теле- и видеосъемочных коллективов, театров, театральных и концертных организаций, цирков, средств массовой информации, профессиональных спортсменов в соответствии с перечнями категорий этих работников, утверждаемыми Правительством Российской Федерации, продолжительность ежедневной работы (смены) может устанавливаться в соответствии с законами и иными нормативными правовыми актами, локальными нормативными актами, коллективным договором либо трудовым договором.

Продолжительность рабочего дня или смены, непосредственно предшествующих нерабочему праздничному дню, уменьшается на один час.

В непрерывно действующих организациях и на отдельных видах работ, где невозможно уменьшение продолжительности работы (смены) в предпраздничный день, переработка компенсируется предоставлением работнику дополнительного времени отдыха или, с согласия работника, оплатой по нормам, установленным для сверхурочной работы.

Накануне выходных дней продолжительность работы при шестидневной рабочей неделе не может превышать пяти часов.

Ночное время - время с 22 часов до 6 часов.

Продолжительность работы (смены) в ночное время сокращается на один час.

Не сокращается продолжительность работы (смены) в ночное время для работников, которым установлена сокращенная продолжительность рабочего времени, а также для работников, принятых специально для работы в ночное время, если иное не предусмотрено коллективным договором.

Продолжительность работы в ночное время уравнивается с продолжительностью работы в дневное время в тех случаях, когда это необходимо по условиям труда, а также на сменных работах при шестидневной рабочей неделе с одним выходным днем. Список указанных работ может определяться коллективным договором, локальным нормативным актом.

К работе в ночное время не допускаются: беременные женщины; работники, не достигшие возраста восемнадцати лет, за исключением лиц, участвующих в создании и (или) исполнении художественных произведений, и других категорий работников в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами. Женщины, имеющие детей в возрасте до трех лет, инвалиды, работники, имеющие детей-инвалидов, а также работники, осуществляющие уход за больными членами их семей в соответствии с медицинским заключением, матери и отцы, воспитывающие без супруга (супруги) детей в возрасте до пяти лет, а также опекуны детей указанного возраста могут привлекаться к работе в ночное время только с их

письменного согласия и при условии, если такая работа не запрещена им по состоянию здоровья в соответствии с медицинским заключением. При этом указанные работники должны быть в письменной форме ознакомлены со своим правом отказаться от работы в ночное время.

Порядок работы в ночное время творческих работников организаций кинематографии, теле- и видеосъемочных коллективов, театров, театральных и концертных организаций, цирков, средств массовой информации и профессиональных спортсменов в соответствии с перечнями категорий этих работников, утверждаемыми Правительством Российской Федерации, может определяться коллективным договором, локальным нормативным актом либо соглашением сторон трудового договора.

Работа за пределами нормальной продолжительности рабочего времени может производиться как по инициативе работника (совместительство), так и по инициативе работодателя (сверхурочная работа).

Режим рабочего времени

Режим рабочего времени должен предусматривать продолжительность рабочей недели (пятидневная с двумя выходными днями, шестидневная с одним выходным днем, рабочая неделя с предоставлением выходных дней по скользящему графику), работу с ненормированным рабочим днем для отдельных категорий работников, продолжительность ежедневной работы (смены), время начала и окончания работы, время перерывов в работе, число смен в сутки, чередование рабочих и нерабочих дней, которые устанавливаются коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка организации в соответствии с ТК РФ, иными федеральными законами, коллективным договором, соглашениями.

Особенности режима рабочего времени и времени отдыха работников транспорта, связи и других, имеющих особый характер работы, определяются в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Вопросы для самопроверки:

1. Дайте определение рабочего времени.
2. Какова нормальная продолжительность рабочего времени?
3. Каков период работы в ночное время?
4. Что такое сверхурочная работа?

ВРЕМЯ ОТДЫХА

Время отдыха - время, в течение которого работник свободен от исполнения трудовых обязанностей и которое он может использовать по своему усмотрению.

Видами времени отдыха являются:

- - перерывы в течение рабочего дня (смены);
- - ежедневный (междусменный) отдых;
- - выходные дни (еженедельный непрерывный отдых);
- - нерабочие праздничные дни;
- - отпуска.

Нерабочими праздничными днями в Российской Федерации являются:

- 1 и 2 января - Новый год;
- 7 января - Рождество Христово;
- 23 февраля - День защитника Отечества;
- 8 марта - Международный женский день;
- 1 и 2 мая - Праздник Весны и Труда;
- 9 мая - День Победы;
- 12 июня - День России;
- 7 ноября - годовщина Октябрьской революции, День согласия и примирения;
- 12 декабря - День Конституции Российской Федерации.

При совпадении выходного и нерабочего праздничного дней выходной день переносится на следующий после праздничного рабочий день.

В нерабочие праздничные дни допускаются работы, приостановка которых невозможна по производственно-техническим условиям (непрерывно действующие организации), работы, которые вызваны необходимостью обслуживания населения, а также неотложные ремонтные и погрузочно-разгрузочные работы.

В целях рационального использования работниками выходных и нерабочих праздничных дней Правительство Российской Федерации вправе переносить выходные дни на другие дни.

Отпуска

Работникам предоставляются ежегодные отпуска с сохранением места работы (должности) и среднего заработка.

Ежегодный основной оплачиваемый отпуск предоставляется работникам продолжительностью 28 календарных дней.

Ежегодный основной оплачиваемый отпуск продолжительностью более 28 календарных дней (удлиненный основной отпуск) предоставляется работникам в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами.

Ежегодные дополнительные оплачиваемые отпуска предоставляются работникам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, работникам, имеющим особый характер работы, работникам с ненормированным рабочим днем, работникам, работающим в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, а также в других случаях, предусмотренных федеральными законами.

Организации с учетом своих производственных и финансовых возможностей могут самостоятельно устанавливать дополнительные отпуска для работников, если иное не предусмотрено федеральными законами. Порядок и условия предоставления этих отпусков определяются коллективными договорами или локальными нормативными актами.

Вопросы для самопроверки:

1. Дайте определение времени отдыха
2. Перечислите виды времени отдыха
3. Какова продолжительность основного оплачиваемого отпуска?
4. Какова продолжительность дополнительного оплачиваемого отпуска за работу в южных районах Дальнего Востока?

ОПЛАТА И НОРМИРОВАНИЕ ТРУДА

Оплата труда - система отношений, связанных с обеспечением установления и осуществления работодателем выплат работникам за их труд в соответствии с законами, иными нормативными правовыми актами, коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами и трудовыми договорами.

Заработная плата - вознаграждение за труд в зависимости от квалификации работника, сложности, количества, качества и условий выполняемой работы, а также выплаты компенсационного и стимулирующего характера.

Минимальная заработная плата (минимальный размер оплаты труда) - гарантируемый федеральным законом размер месячной заработной платы за труд неквалифицированного работника, полностью отработавшего норму рабочего времени при выполнении простых работ в нормальных условиях труда.

В систему основных государственных гарантий по оплате труда работников включаются:

- - величина минимального размера оплаты труда в Российской Федерации;
- - величина минимального размера тарифной ставки (оклада) работников организаций бюджетной сферы в Российской Федерации;

- - меры, обеспечивающие повышение уровня реального содержания заработной платы;

- - ограничение перечня оснований и размеров удержаний из заработной платы по распоряжению работодателя, а также размеров налогообложения доходов от заработной платы;

- - ограничение оплаты труда в натуральной форме;

- - обеспечение получения работником заработной платы в случае прекращения деятельности работодателя и его неплатежеспособности в соответствии с федеральными законами;

- - государственный надзор и контроль за полной и своевременной выплатой заработной платы и реализацией государственных гарантий по оплате труда;

- - ответственность работодателей за нарушение требований, установленных ТК РФ, законами, иными нормативными правовыми актами, коллективными договорами, соглашениями;

- - сроки и очередность выплаты заработной платы.

Выплата заработной платы производится в денежной форме в валюте Российской Федерации (в рублях).

В соответствии с коллективным договором или трудовым договором по письменному заявлению работника оплата труда может производиться и в иных формах, не противоречащих законодательству Российской Федерации и международным договорам Российской Федерации. Доля заработной платы, выплачиваемой в неденежной форме, не может превышать 20 процентов от общей суммы заработной платы.

Выплата заработной платы в виде спиртных напитков, наркотических, токсических, ядовитых и вредных веществ, оружия, боеприпасов и других предметов, в отношении которых установлены запреты или ограничения на их свободный оборот, не допускается.

Заработная плата каждого работника зависит от его квалификации, сложности выполняемой работы, количества и качества затраченного труда и максимальным размером не ограничивается.

Запрещается какая-либо дискриминация при установлении и изменении размеров заработной платы и других условий оплаты труда.

Минимальный размер оплаты труда устанавливается одновременно на всей территории Российской Федерации федеральным законом и не может быть ниже размера прожиточного минимума трудоспособного человека.

Месячная заработная плата работника, отработавшего за этот период норму рабочего времени и выполнившего нормы труда (трудовые обязанности), не может быть ниже установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда.

При оплате труда на основе тарифной системы размер тарифной ставки (оклада) первого разряда единой тарифной сетки не может быть ниже минимального размера оплаты труда.

В размер минимального размера оплаты труда не включаются доплаты и надбавки, премии и другие поощрительные выплаты, а также выплаты за работу в условиях, отклоняющихся от нормальных, за работу в особых климатических условиях и на территориях, подвергшихся радиоактивному загрязнению, иные компенсационные и социальные выплаты.

Порядок расчета прожиточного минимума и его величина устанавливаются федеральным законом.

Обеспечение повышения уровня реального содержания заработной платы включает индексацию заработной платы в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги. В организациях, финансируемых из соответствующих бюджетов, индексация заработной платы производится в порядке, установленном законами и иными нормативными правовыми актами, а в других организациях - в порядке, установленном коллективным договором, соглашениями или локальным нормативным актом организации.

Системы заработной платы, размеры тарифных ставок, окладов, различного вида выплат устанавливаются:

- - работникам организаций, финансируемых из бюджета, - соответствующими законами и иными нормативными правовыми актами;
- - работникам организаций со смешанным финансированием (бюджетное финансирование и доходы от предпринимательской деятельности) - законами, иными нормативными правовыми актами, коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами организаций;
- - работникам других организаций - коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами организаций, трудовыми договорами.

Система оплаты и стимулирования труда, в том числе повышение оплаты за работу в ночное время, выходные и нерабочие праздничные дни, сверхурочную работу и в других случаях, устанавливается работодателем с учетом мнения выборного профсоюзного органа данной организации.

Условия оплаты труда, определенные трудовым договором, не могут быть ухудшены по сравнению с установленными ТК РФ, законами, иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями.

Условия оплаты труда, определенные коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами организации, не могут быть ухудшены по сравнению с установленными ТК РФ, законами и иными нормативными правовыми актами.

При выплате заработной платы работодатель обязан в письменной форме извещать каждого работника о составных частях заработной платы, причитающейся ему за соответствующий

период, размерах и основаниях произведенных удержаний, а также об общей денежной сумме, подлежащей выплате.

Форма расчетного листка утверждается работодателем с учетом мнения представительного органа работников.

Заработная плата выплачивается работнику, как правило, в месте выполнения им работы либо перечисляется на указанный работником счет в банке на условиях, определенных коллективным договором или трудовым договором.

Место и сроки выплаты заработной платы в неденежной форме определяются коллективным договором или трудовым договором.

Заработная плата выплачивается непосредственно работнику, за исключением случаев, когда иной способ выплаты предусматривается законом или трудовым договором.

Заработная плата выплачивается не реже чем каждые полмесяца в день, установленный правилами внутреннего трудового распорядка организации, коллективным договором, трудовым договором.

Для отдельных категорий работников федеральным законом могут быть установлены иные сроки выплаты заработной платы.

При совпадении дня выплаты с выходным или нерабочим праздничным днем выплата заработной платы производится накануне этого дня.

Оплата отпуска производится не позднее чем за три дня до его начала.

Работодатель и (или) уполномоченные им в установленном порядке представители работодателя, допустившие задержку выплаты работникам заработной платы и другие нарушения оплаты труда, несут ответственность в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами.

В случае задержки выплаты заработной платы на срок более 15 дней работник имеет право, известив работодателя в письменной форме, приостановить работу на весь период до выплаты задержанной суммы. Не допускается приостановка работы:

- - в периоды введения военного, чрезвычайного положения или особых мер в соответствии с законодательством о чрезвычайном положении;
- - в органах и организациях Вооруженных Сил Российской Федерации, других военных, военизированных и иных формированиях и организациях, ведающих вопросами обеспечения обороны страны и

безопасности государства, аварийно-спасательных, поисково-спасательных, противопожарных работ, работ по предупреждению или ликвидации стихийных бедствий и чрезвычайных ситуаций, в правоохранительных органах;

- - государственными служащими;
- - в организациях, непосредственно обслуживающих особо опасные виды производств, оборудования;
- - в организациях, связанных с обеспечением жизнедеятельности населения (энергообеспечение, отопление и теплоснабжение, водоснабжение, газоснабжение, связь, станции скорой и неотложной медицинской помощи).

Тарифная система оплаты труда

Тарифная система оплаты труда включает в себя: тарифные ставки (оклады), тарифную сетку, тарифные коэффициенты.

Сложность выполняемых работ определяется на основе их тарификации.

Тарификация работ и присвоение тарифных разрядов работникам производятся с учетом единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих. Указанные справочники и порядок их применения утверждаются в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации.

Тарифная система оплаты труда работников организаций, финансируемых из бюджетов всех уровней, устанавливается на основе единой тарифной сетки по оплате труда работников бюджетной сферы, утверждаемой в порядке, установленном федеральным законом, и являющейся гарантией по оплате труда работников бюджетной сферы. Тарифная система оплаты труда работников других организаций может определяться коллективными договорами, соглашениями с учетом единых тарифно-квалификационных справочников и государственных гарантий по оплате труда.

Вопросы для самопроверки:

1. Дайте определение заработной платы
2. Дайте определение оклада, тарифной ставки
3. Какие компенсационные надбавки к окладу (тарифной ставке) Вам известны?
4. Какова ставка налога на доход физического лица?

ТРУДОВОЙ РАСПОРЯДОК. ДИСЦИПЛИНА ТРУДА

Дисциплина труда - обязательное для всех работников подчинение правилам поведения, определенным в соответствии с ТК РФ, иными законами, коллективным договором, соглашениями, трудовым договором, локальными нормативными актами организации.

Работодатель обязан в соответствии с ТК РФ, законами, иными нормативными правовыми актами, коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, трудовым договором создавать условия, необходимые для соблюдения работниками дисциплины труда.

Трудовой распорядок организации определяется правилами внутреннего трудового распорядка.

Правила внутреннего трудового распорядка организации - локальный нормативный акт организации, регламентирующий в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами порядок приема и увольнения работников, основные права, обязанности и ответственность сторон трудового договора, режим работы, время отдыха, применяемые к работникам меры поощрения и взыскания, а также иные вопросы регулирования трудовых отношений в организации.

Для отдельных категорий работников действуют уставы и положения о дисциплине, утверждаемые Правительством Российской Федерации в соответствии с федеральными законами.

Правила внутреннего трудового распорядка организации утверждаются работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации.

Правила внутреннего трудового распорядка организации, как правило, являются приложением к коллективному договору.

Работодатель поощряет работников, добросовестно исполняющих трудовые обязанности (объявляет благодарность, выдает премию, награждает ценным подарком, почетной грамотой, представляет к званию лучшего по профессии).

Другие виды поощрений работников за труд определяются коллективным договором или правилами внутреннего трудового распорядка организации, а также уставами и положениями о дисциплине. За особые трудовые заслуги перед обществом и государством работники могут быть представлены к государственным наградам.

За совершение дисциплинарного проступка, т.е. неисполнение или ненадлежащее исполнение работником по его вине возложенных на него трудовых обязанностей, работодатель имеет право применить следующие дисциплинарные взыскания:

- - замечание;
- - выговор;
- - увольнение по соответствующим основаниям.

Федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине для отдельных категорий работников могут быть предусмотрены также и другие дисциплинарные взыскания.

Не допускается применение дисциплинарных взысканий, не предусмотренных федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине.

До применения дисциплинарного взыскания работодатель должен затребовать от работника объяснение в письменной форме. В случае отказа работника дать указанное объяснение составляется соответствующий акт.

Отказ работника дать объяснение не является препятствием для применения дисциплинарного взыскания.

Дисциплинарное взыскание применяется не позднее одного месяца со дня обнаружения проступка, не считая времени болезни работника, пребывания его в отпуске, а также времени, необходимого на учет мнения представительного органа работников.

Дисциплинарное взыскание не может быть применено позднее шести месяцев со дня совершения проступка, а по результатам ревизии, проверки финансово-хозяйственной деятельности или аудиторской проверки - позднее двух лет со дня его совершения. В указанные сроки не включается время производства по уголовному делу.

За каждый дисциплинарный проступок может быть применено только одно дисциплинарное взыскание.

Приказ (распоряжение) работодателя о применении дисциплинарного взыскания объявляется работнику под расписку в течение трех рабочих дней со дня его издания. В случае отказа работника подписать указанный приказ (распоряжение) составляется соответствующий акт.

Дисциплинарное взыскание может быть обжаловано работником в государственные инспекции труда или органы по рассмотрению индивидуальных трудовых споров.

Если в течение года со дня применения дисциплинарного взыскания работник не будет подвергнут новому дисциплинарному

взысканию, то он считается не имеющим дисциплинарного взыскания.

Работодатель до истечения года со дня применения дисциплинарного взыскания имеет право снять его с работника по собственной инициативе, просьбе самого работника, ходатайству его непосредственного руководителя или представительного органа работников.

Работодатель обязан рассмотреть заявление представительного органа работников о нарушении руководителем организации, его заместителями законов и иных нормативных правовых актов о труде, условий коллективного договора, соглашения и сообщить о результатах рассмотрения представительному органу работников.

В случае, если факты нарушений подтвердились, работодатель обязан применить к руководителю организации, его заместителям дисциплинарное взыскание вплоть до увольнения.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое дисциплина труда?
2. Что такое правила внутреннего трудового распорядка?
3. Какие бывают поощрения за труд?
4. Перечислите виды дисциплинарных взысканий
5. Каков порядок наложения дисциплинарного взыскания?
6. Сколько действует дисциплинарное взыскание?

**МАТЕРИАЛЬНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ СТОРОН ТРУДОВОГО
ДОГОВОРА**

Сторона трудового договора (работодатель или работник), причинившая ущерб другой стороне, возмещает этот ущерб в соответствии с ТК РФ и иными федеральными законами.

Трудовым договором или заключаемыми в письменной форме соглашениями, прилагаемыми к нему, может конкретизироваться материальная ответственность сторон этого договора. При этом договорная ответственность работодателя перед работником не может быть ниже, а работника перед работодателем - выше, чем это предусмотрено ТК РФ или иными федеральными законами.

Расторжение трудового договора после причинения ущерба не влечет за собой освобождения стороны этого договора от материальной ответственности, предусмотренной ТК РФ или иными федеральными законами.

Материальная ответственность стороны трудового договора наступает за ущерб, причиненный ею другой стороне этого договора в результате ее виновного противоправного поведения (действий или бездействия), если иное не предусмотрено ТК РФ или иными федеральными законами.

Каждая из сторон трудового договора обязана доказать размер причиненного ей ущерба.

Работодатель обязан возместить работнику не полученный им заработок во всех случаях незаконного лишения его возможности трудиться. Такая обязанность, в частности, наступает, если заработок не получен в результате:

- - незаконного отстранения работника от работы, его увольнения или перевода на другую работу;
- - отказа работодателя от исполнения или несвоевременного исполнения решения органа по рассмотрению трудовых споров или государственного правового инспектора труда о восстановлении работника на прежней работе;
- - задержки работодателем выдачи работнику трудовой книжки, внесения в трудовую книжку неправильной или не соответствующей законодательству формулировки причины увольнения работника;
- - других случаев, предусмотренных федеральными законами и коллективным договором.

Работодатель, причинивший ущерб имуществу работника, возмещает этот ущерб в полном объеме. Размер ущерба исчисляется по рыночным ценам, действующим в данной местности на момент возмещения ущерба.

При согласии работника ущерб может быть возмещен в натуре.

Заявление работника о возмещении ущерба направляется им работодателю. Работодатель обязан рассмотреть поступившее заявление и принять соответствующее решение в десятидневный срок со дня его поступления. При несогласии работника с решением работодателя или неполучении ответа в установленный срок работник имеет право обратиться в суд.

При нарушении работодателем установленного срока выплаты заработной платы, оплаты отпуска, выплат при увольнении и других выплат, причитающихся работнику, работодатель обязан выплатить их с уплатой процентов (денежной компенсации) в размере не ниже одной трехсотой действующей в это время ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации от не выплаченных в срок сумм за каждый день задержки начиная со следующего дня после установленного срока выплаты по день фактического расчета включительно. Конкретный размер выплачиваемой работнику денежной компенсации определяется коллективным договором или трудовым договором.

Моральный вред, причиненный работнику неправомерными действиями или бездействием работодателя, возмещается работнику в денежной форме в размерах, определяемых соглашением сторон трудового договора.

В случае возникновения спора факт причинения работнику морального вреда и размеры его возмещения определяются судом независимо от подлежащего возмещению имущественного ущерба.

Материальная ответственность работника

Работник обязан возместить работодателю причиненный ему прямой действительный ущерб. Неполученные доходы (упущенная выгода) взысканию с работника не подлежат.

Под ***прямым действительным ущербом*** понимается реальное уменьшение наличного имущества работодателя или ухудшение состояния указанного имущества (в том числе имущества третьих лиц, находящегося у

работодателя, если работодатель несет ответственность за сохранность этого имущества), а также необходимость для работодателя произвести затраты либо излишние выплаты на приобретение или восстановление имущества.

Работник несет материальную ответственность как за прямой действительный ущерб, непосредственно причиненный им работодателю, так и за ущерб, возникший у работодателя в результате возмещения им ущерба иным лицам.

Материальная ответственность работника исключается в случаях возникновения ущерба вследствие непреодолимой силы, нормального хозяйственного риска, крайней необходимости или необходимой обороны либо неисполнения работодателем обязанности по обеспечению надлежащих условий для хранения имущества, вверенного работнику.

Работодатель имеет право с учетом конкретных обстоятельств, при которых был причинен ущерб, полностью или частично отказаться от его взыскания с виновного работника.

За причиненный ущерб работник несет материальную ответственность в пределах своего среднего месячного заработка, если иное не предусмотрено ТК РФ или иными федеральными законами.

Полная материальная ответственность работника состоит в его обязанности возмещать причиненный ущерб в полном размере.

Материальная ответственность в полном размере причиненного ущерба может возлагаться на работника лишь в случаях, предусмотренных ТК РФ или иными федеральными законами.

Работники в возрасте до восемнадцати лет несут полную материальную ответственность лишь за умышленное причинение ущерба, за ущерб, причиненный в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, а также за ущерб, причиненный в результате совершения преступления или административного проступка.

Материальная ответственность в полном размере причиненного ущерба возлагается на работника в следующих случаях:

- - когда в соответствии с ТК РФ или иными федеральными законами на работника возложена материальная ответственность в полном размере за ущерб, причиненный работодателю при исполнении работником трудовых обязанностей;

- - недостачи ценностей, вверенных ему на основании специального письменного договора или полученных им по разовому документу;

- - умышленного причинения ущерба;

- - причинения ущерба в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;

- - причинения ущерба в результате преступных действий работника, установленных приговором суда;

- - причинения ущерба в результате административного проступка, если таковой установлен соответствующим государственным органом;

- - разглашения сведений, составляющих охраняемую законом тайну (служебную, коммерческую или иную), в случаях, предусмотренных федеральными законами;

- - причинения ущерба не при исполнении работником трудовых обязанностей.

Материальная ответственность в полном размере причиненного работодателю ущерба может быть установлена трудовым договором, заключаемым с руководителем организации, заместителями руководителя, главным бухгалтером.

Вопросы для самопроверки:

1. Что относится к понятию материальной ответственности?
2. Виды материальной ответственности работодателя?
3. Виды материальной ответственности работника?
4. Каков порядок возмещения материального вреда?

ЗАЩИТА ТРУДОВЫХ ПРАВ РАБОТНИКОВ

Основными способами защиты трудовых прав и законных интересов работников являются:

- - государственный надзор и контроль за соблюдением трудового законодательства;
- - защита трудовых прав работников профессиональными союзами;
- - самозащита работниками трудовых прав.

САМОЗАЩИТА РАБОТНИКАМИ ТРУДОВЫХ ПРАВ

• В целях самозащиты трудовых прав работник может отказаться от выполнения работы, не предусмотренной трудовым договором, а также отказаться от выполнения работы, которая непосредственно угрожает его жизни и здоровью, за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами. На время отказа от указанной работы за работником сохраняются все права, предусмотренные ТК РФ, иными законами и другими нормативными правовыми актами.

• Работодатель, представители работодателя не имеют права препятствовать работникам в осуществлении ими самозащиты трудовых прав. Преследование работников за использование ими допустимых законодательством способов самозащиты трудовых прав запрещается.

РАССМОТРЕНИЕ ИНДИВИДУАЛЬНЫХ ТРУДОВЫХ СПОРОВ

• *Индивидуальный трудовой спор - неурегулированные разногласия между работодателем и работником по вопросам применения законов и иных нормативных правовых актов, содержащих нормы трудового права, коллективного договора, соглашения, трудового договора (в том числе об установлении или изменении индивидуальных условий труда), о которых заявлено в орган по рассмотрению индивидуальных трудовых споров.*

• Индивидуальным трудовым спором признается спор между работодателем и лицом, ранее состоявшим в трудовых отношениях с этим работодателем, а также лицом, изъявившим желание заключить трудовой

договор с работодателем, в случае отказа работодателя от заключения такого договора.

- Индивидуальные трудовые споры рассматриваются комиссиями по трудовым спорам и судами.

- Порядок рассмотрения индивидуальных трудовых споров регулируется ТК РФ и иными федеральными законами, а порядок рассмотрения дел по трудовым спорам в судах определяется, кроме того, гражданским процессуальным законодательством Российской Федерации.

- Особенности рассмотрения индивидуальных трудовых споров отдельных категорий работников устанавливаются федеральными законами.

- Комиссии по трудовым спорам образуются по инициативе работников и (или) работодателя из равного числа представителей работников и работодателя. Представители работников в комиссию по трудовым спорам избираются общим собранием (конференцией) работников организации или делегируются представительным органом работников с последующим утверждением на общем собрании (конференции) работников организации.

- Представители работодателя назначаются в комиссию руководителем организации.

- По решению общего собрания работников комиссии по трудовым спорам могут быть образованы в структурных подразделениях организации. Эти комиссии образуются и действуют на тех же основаниях, что и комиссии по трудовым спорам организации. В комиссиях по трудовым спорам структурных подразделений организаций могут рассматриваться индивидуальные трудовые споры в пределах полномочий этих подразделений.

- Комиссия по трудовым спорам организации имеет свою печать. Организационно-техническое обеспечение деятельности комиссии по трудовым спорам осуществляется работодателем.

- Комиссия по трудовым спорам избирает из своего состава председателя и секретаря комиссии.

РАССМОТРЕНИЕ КОЛЛЕКТИВНЫХ ТРУДОВЫХ СПОРОВ

Коллективный трудовой спор - неурегулированные разногласия между работниками (их представителями) и работодателями (их представителями) по поводу установления и изменения условий труда (включая заработную плату), заключения, изменения и выполнения коллективных договоров, соглашений, а также в связи с отказом работодателя учесть мнение выборного представительного органа работников при принятии актов, содержащих нормы трудового права, в организациях.

Примирительные процедуры - рассмотрение коллективного трудового спора в целях его разрешения примирительной комиссией с участием посредника и (или) в трудовом арбитраже.

Момент начала коллективного трудового спора - день сообщения решения работодателя (его представителя) об отклонении всех или части требований работников (их представителей) или несообщение работодателем (его представителем) в соответствии со статьей 400 ТК РФ своего решения, а также дата составления протокола разногласий в ходе коллективных переговоров.

Забастовка - временный добровольный отказ работников от исполнения трудовых обязанностей (полностью или частично) в целях разрешения коллективного трудового спора.

Правом выдвижения требований обладают работники и их представители, определенные в соответствии со статьями 29 - 31 ТК РФ.

Требования, выдвинутые работниками и (или) представительным органом работников организации (филиала, представительства, иного обособленного структурного подразделения), утверждаются на соответствующем собрании (конференции) работников.

Собрание работников считается правомочным, если на нем присутствуют более половины работающих. Конференция считается правомочной, если на ней присутствуют не менее двух третей избранных делегатов.

Работодатель обязан предоставить работникам или представителям работников необходимое помещение для проведения собрания (конференции) по выдвигению требований и не вправе препятствовать его (ее) проведению.

Требования работников излагаются в письменной форме и направляются работодателю.

Требования профессиональных союзов и их объединений выдвигаются и направляются соответствующим сторонам социального партнерства.

Копия требований, оформленных в письменной форме, может быть направлена в Службу по урегулированию коллективных трудовых споров. В этом случае указанная Служба обязана проверить получение требований другой стороной коллективного трудового спора.

Работодатели обязаны принять к рассмотрению направленные им требования работников.

Работодатель сообщает о принятом решении представительному органу работников организации (филиала, иного обособленного структурного подразделения) в письменной форме в течение трех рабочих дней со дня получения требования работников. Представители работодателей (объединений работодателей) обязаны принять к рассмотрению направленные им требования профессиональных союзов (их объединений) и сообщить профессиональным союзам (их объединениям) о принятом решении в течение одного месяца со дня получения указанных требований.

Порядок разрешения коллективного трудового спора состоит из следующих этапов: рассмотрение коллективного трудового спора примирительной комиссией, рассмотрение коллективного трудового спора с участием посредника и (или) в трудовом арбитраже.

Рассмотрение коллективного трудового спора примирительной комиссией является обязательным этапом (ст. 401 ТК РФ).

Каждая из сторон коллективного трудового спора в любой момент после начала этого спора вправе обратиться в Службу по урегулированию коллективных трудовых споров для уведомительной регистрации спора.

Ни одна из сторон коллективного трудового спора не вправе уклоняться от участия в примирительных процедурах.

Представители сторон, примирительная комиссия, посредник, трудовой арбитраж, указанная Служба обязаны использовать все предусмотренные законодательством возможности для разрешения возникшего коллективного трудового спора.

Примирительные процедуры проводятся в сроки, предусмотренные ТК РФ.

В случае необходимости сроки, предусмотренные для проведения примирительных процедур, могут быть продлены по согласованию сторон коллективного трудового спора.

Примирительная комиссия создается в срок до трех рабочих дней с момента начала коллективного трудового спора. Решение о создании комиссии оформляется соответствующим приказом (распоряжением) работодателя и решением представителя работников.

Примирительная комиссия формируется из представителей сторон коллективного трудового спора на равноправной основе.

Стороны коллективного трудового спора не вправе уклоняться от создания примирительной комиссии и участия в ее работе.

Работодатель создает необходимые условия для работы примирительной комиссии.

Коллективный трудовой спор должен быть рассмотрен примирительной комиссией в срок до пяти рабочих дней с момента издания приказа (распоряжения) о ее создании. Указанный срок может быть продлен при взаимном согласии сторон, что оформляется протоколом.

Решение примирительной комиссии принимается по соглашению сторон коллективного трудового спора, оформляется протоколом, имеет для сторон этого спора обязательную силу и исполняется в порядке и в сроки, которые установлены решением примирительной комиссии.

При недостижении согласия в примирительной комиссии стороны коллективного трудового спора продолжают примирительные процедуры с участием посредника и (или) в трудовом арбитраже.

После составления примирительной комиссией протокола разногласий стороны коллективного трудового спора могут в течение трех рабочих дней пригласить *посредника*. При необходимости стороны коллективного трудового спора могут обратиться в Службу по урегулированию коллективных трудовых споров за рекомендацией кандидатуры посредника. Если в течение трех рабочих дней стороны коллективного трудового спора не достигли соглашения относительно кандидатуры посредника, то они приступают к созданию трудового арбитража.

Порядок рассмотрения коллективного трудового спора с участием посредника определяется соглашением сторон коллективного трудового спора с участием посредника.

Посредник имеет право запрашивать у сторон коллективного трудового спора и получать от них необходимые документы и сведения, касающиеся этого спора.

Рассмотрение коллективного трудового спора с участием посредника осуществляется в срок до семи рабочих дней со дня его приглашения (назначения) и завершается принятием сторонами коллективного трудового спора согласованного решения в письменной форме или составлением протокола разногласий.

Трудовой арбитраж представляет собой временно действующий орган по рассмотрению коллективного трудового спора, который создается в случае, если стороны этого спора заключили соглашение в письменной форме об обязательном выполнении его решений.

Трудовой арбитраж создается сторонами коллективного трудового спора и Службой по урегулированию коллективных трудовых споров в срок не позднее трех рабочих дней со дня окончания рассмотрения коллективного трудового спора примирительной комиссией или посредником.

Создание трудового арбитража, его состав, регламент, полномочия оформляются соответствующим решением работодателя, представителя работников и указанной Службы.

Коллективный трудовой спор рассматривается в трудовом арбитраже с участием представителей сторон этого спора в срок до пяти рабочих дней со дня его создания.

Трудовой арбитраж рассматривает обращения сторон коллективного трудового спора; получает необходимые документы и сведения, касающиеся этого спора; информирует в случае необходимости органы государственной власти и органы местного самоуправления о возможных социальных последствиях коллективного трудового спора; разрабатывает рекомендации по существу коллективного трудового спора.

Рекомендации трудового арбитража по урегулированию коллективного трудового спора передаются сторонам этого спора в письменной форме.

В соответствии со ст. 37 Конституции Российской Федерации признается право работников на забастовку как способ разрешения коллективного трудового спора.

Если примирительные процедуры не привели к разрешению коллективного трудового спора либо работодатель уклоняется от примирительных процедур, не выполняет соглашение, достигнутое в ходе разрешения коллективного трудового спора, то работники или их представители вправе приступить к организации забастовки.

Участие в забастовке является добровольным. Никто не может быть принужден к участию или отказу от участия в забастовке.

Лица, принуждающие работников к участию или отказу от участия в забастовке, несут дисциплинарную, административную, уголовную

ответственность в порядке, установленном ТК РФ, иными федеральными законами.

Представители работодателя не вправе организовывать забастовку и принимать в ней участие.

Решение об объявлении забастовки принимается собранием (конференцией) работников организации (филиала, представительства, иного обособленного структурного подразделения) по предложению представительного органа работников, ранее уполномоченного работниками на разрешение коллективного трудового спора. Решение об объявлении забастовки, принятое профессиональным союзом (объединением профессиональных союзов), утверждается для каждой организации собранием (конференцией) работников данной организации.

Решение считается принятым, если за него проголосовало не менее половины работников, присутствующих на собрании (конференции). При невозможности проведения собрания (созыва конференции) работников представительный орган работников имеет право утвердить свое решение, собрав подписи более половины работников в поддержку проведения забастовки.

После пяти календарных дней работы примирительной комиссии может быть однократно объявлена часовая предупредительная забастовка, о которой работодатель должен быть предупрежден в письменной форме не позднее чем за три рабочих дня.

При проведении предупредительной забастовки орган, ее возглавляющий, обеспечивает минимум необходимых работ (услуг) в соответствии с ТК РФ.

О начале предстоящей забастовки работодатель должен быть предупрежден в письменной форме не позднее чем за десять календарных дней.

В решении об объявлении забастовки указываются:

- - перечень разногласий сторон коллективного трудового спора, являющихся основанием для объявления и проведения забастовки;
- - дата и время начала забастовки, ее предполагаемая продолжительность и предполагаемое количество участников;
- - наименование органа, возглавляющего забастовку, состав представителей работников, уполномоченных на участие в примирительных процедурах;
- - предложения по минимуму необходимых работ (услуг), выполняемому в организации, филиале, представительстве, ином обособленном структурном подразделении в период проведения забастовки.

Работодатель предупреждает о предстоящей забастовке Службу по урегулированию коллективных трудовых споров.

Вопросы для самопроверки:

1. Что является предметом индивидуального трудового спора?
2. Расшифруйте термин КТС
3. Какие сроки установлены для обращения в суд по индивидуальным трудовым спорам?
4. В каких органах исполнительной власти рассматриваются индивидуальные трудовые споры?
5. Что может стать причиной (причинами) коллективных трудовых споров?
6. На какие организации (ведомства) распространяется запрет на забастовку?

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ СОЦИАЛЬНОЕ СТРАХОВАНИЕ.
ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ**

Конституция России гарантирует каждому человеку социальное обеспечение по возрасту, в случае болезни, инвалидности, потери кормильца, для воспитания детей и в иных случаях, установленных законом.

Все работники подлежат обязательному государственному социальному страхованию.

Работники, а в соответствующих случаях и их семьи обеспечиваются за счет средств государственного социального страхования:

- -пособиями по временной нетрудоспособности (больничный), а женщины, кроме того, пособиями по беременности и родам;
- -пособиями по уходу за ребенком до полутора лет;
- -пособиями по случаю рождения ребенка;
- -пенсиями по старости, по инвалидности и по случаю потери кормильца, а некоторые категории работников также пенсиями за выслугу лет.

В случае смерти работника или члена его семьи за счет средств государственного социального страхования выдается пособие на погребение.

Средства, поступающие на цели пенсионного обеспечения и социального страхования, не могут быть израсходованы на иные цели.

Работодатель при начислении заработной платы работнику рассчитывает социальные выплаты в государственные бюджетные фонды по социальному страхованию работника.

Так на 100% месячный доход работника перечисляется

22% - в Пенсионный фонд России (ПФР)

5,1% - в Фонд обязательного медицинского страхования (ФОМС)

2,9% - в Фонд социального страхования (ФСС)

от 0,2% до 1,4% в Фонд профессиональных заболеваний и несчастных случаев (ПЗиНС)

Пример: доход по зарплате до вычета НДФЛ (13%) 45 000 руб.

ПФР 22% $45\,000 \cdot 22\% = 9\,900$ (руб.)

ФОМС 5,1% $45\,000 \cdot 5,1\% = 2\,295$ (руб.)

ФСС 2,9% $45\,000 \cdot 2,9\% = 1\,305$ (руб.)

ПЗиНС 1% $45\,000 \cdot 1\% = 450$ (руб.)

Таким образом, работодатель страхует работника в соотношении 31% к доходу. В данном примере на сумму 13 950 руб. Из средств, перечисленных государственным страховым фондам осуществляются выплаты пенсий по возрасту, по инвалидности, оказание бесплатной медицинской помощи по полису обязательного медицинского страхования, выплата по временной нетрудоспособности (больничному), пособия женщинам в отпусках по беременности и родам и отпуске по уходу за ребенком и другие вышеперечисленные выплаты.

ГАРАНТИИ И КОМПЕНСАЦИИ

Гарантиям и компенсациям посвящен разд. VII ТК РФ. В нем впервые даны определения этих понятий (ст. 164 ТК РФ).

Под *гарантиями* принято понимать средства, способы и условия, направленные на обеспечение реализации работниками своих прав в сфере социально-трудовых отношений.

В большинстве случаев гарантии имеют форму денежных выплат. Гарантийные выплаты предназначены для предотвращения потерь в заработке, когда работник по независящим от него причинам не может выполнять своих трудовых обязанностей.

Гарантии и компенсации при приеме на работу, переводах, оплате труда и др. рассмотрены в соответствующих главах пособия. Настоящая глава касается только тех видов гарантий и компенсаций, которые перечислены в ст. 165 ТК РФ.

Источником финансирования гарантий и компенсаций могут быть как

средства работодателя, так и средства органов и организаций, в интересах которых работник исполняет государственные или общественные обязанности (присяжные заседатели, доноры и др.). ТК РФ возлагает на работодателя обязанность производить гарантийные выплаты (т.е. сохранять среднюю заработную плату) при исполнении работником общественных обязанностей в интересах коллектива работников данной организации (например, в качестве члена комиссии по ведению коллективных переговоров, комиссии по трудовым спорам и т.п.).

В ТК РФ указанным гарантиям посвящена гл. 24.

Поездка работника по распоряжению работодателя на определенный срок для выполнения служебного поручения вне места постоянной работы называется *служебной командировкой*. Не считаются командировкой поездки работников, работа которых осуществляется в пути или имеет разъездной характер (например, курьеров, машинистов поездов дальнего следования и т.п.).

Служебной командировкой признается поездка работника по распоряжению работодателя на определенный срок для выполнения вне места постоянной работы служебного задания. Местом постоянной работы признается то структурное подразделение работодателя, которое указано в трудовом договоре (ст. 57 ТК РФ). При командировке возможно направление как к другому работодателю, так и в филиалы, представительства и иные структурные подразделения работодателя.

Служебная командировка допускается только для выполнения работы по трудовой функции, обусловленной трудовым договором. В противном случае необходимо письменное согласие работника.

Направление в командировку оформляется приказом работодателя и выдачей работнику командировочного удостоверения установленного образца.

На работников, находящихся в командировке, распространяются режим работы и отдыха, а также правила внутреннего трудового распорядка

данного работодателя, к которому они командированы. Работники не могут отказаться от служебной командировки. Такой отказ считается нарушением трудовой дисциплины и может повлечь привлечение к дисциплинарной ответственности. Запрещается направление в командировки беременных женщин (ст. 259 ТК РФ), несовершеннолетних работников до 18 лет, за исключением творческих работников в соответствии с перечнем, утвержденным Правительством РФ (ст. 268 ТК РФ). Направление в командировки женщин, имеющих детей в возрасте до трех лет, допускается только с их письменного согласия. Ограничения на направление в командировки установлены также для лиц с семейными обязанностями (ст. 259, 264 ТК РФ) и в период действия ученического договора (ст. 203 ТК РФ).

За командированным сохраняется рабочее место (должность) и средний заработок. Кроме того, ему возмещаются расходы, связанные с командировкой, а именно:

по проезду к месту командировки и обратно; по найму жилого помещения; суточные;

иные расходы, произведенные с разрешения или ведома работодателя.

Вопросы направления работников в служебные командировки и порядка возмещения им командировочных расходов регулируются целым рядом нормативных правовых актов. К ним, в частности, относятся: постановление Правительства РФ от 2 октября 2002 г. № 729 «О размерах возмещения расходов, связанных со служебными командировками на территории Российской Федерации, работникам организаций, финансируемых за счет средств федерального бюджета» (в ред. от 22 октября 2014г.); постановление Правительства РФ от 26 декабря 2005 г.

К расходам, связанным с командировками, могут относиться расходы: по провозу багажа, оплате услуг связи, получению виз, обмену иностранной валюты и т.п.

Перед отъездом в командировку выдается денежный аванс на оплату проезда, наем жилого помещения и суточные. В течение определенного

срока после возвращения из командировки работник обязан представить отчет об израсходованных суммах с приложением документов, подтверждающих произведенные расходы.

Возмещение в связи с разъездным характером работы. Работникам, постоянная работа которых осуществляется в пути и имеет разъездной характер, а также работникам, работающим в полевых условиях или участвующим в работах экспедиционного характера, работодатель возмещает связанные со служебными командировками следующие расходы:

по проезду;

по найму жилого помещения;

суточные, полевое довольствие (проживание вне места постоянного жительства);

иные расходы, произведенные работником с разрешения или ведома работодателя.

Размеры и порядок возмещения расходов, а также перечень работ, профессий, должностей этих работников устанавливаются коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами. Они могут определяться также трудовым договором (ст. 168 ТК РФ).

Возмещение расходов при переезде на работу в другую местность регулируется ст. 169 ТК РФ. К таким расходам относятся расходы по проезду самого работника и членов его семьи, провозу имущества, обустройству на новом месте жительства. К членам семьи работника, на которых выплачиваются компенсации, относятся супруг(а), дети и родители, находящиеся на иждивении работника и проживающие совместно с ним.

Конкретные суммы определяются соглашением сторон трудового договора, но не могут быть меньше размеров, установленных Правительством РФ для организаций, финансируемых из федерального бюджета.

Право на получение гарантий и компенсаций имеют выпускники учреждений высшего и среднего образования, заключившие контракт на

целевую подготовку (постановление Правительства РФ от 19 сентября 1995 г.).

ТК РФ, законы и иные нормативные правовые акты устанавливают и другие

нормативы возмещения расходов. Например, для лиц, заключивших договоры о работе в организациях, расположенных в районах Крайнего Севера и местностям, приравненным к ним (ст. 326 ТК РФ); для лиц, переселяющихся для работы в сельскую местность (постановление Правительства РФ от 25 мая 1994 г. (в ред. от 21 декабря 2000 г.).

Следует знать, о *гарантиях и компенсациях работникам при исполнении ими государственных или общественных обязанностей*. При этом работодатели обязаны освобождать работников от работы для этих целей с сохранением за ними места работы (должности), согласно ст. 171 ТК РФ.

Гарантии работникам, освобожденным от работы вследствие избрания их на выборные должности в государственных органах, органах местного самоуправления, устанавливаются федеральными законами и законами субъектов РФ (ст. 172 ТК РФ).

В указанных случаях гарантии имеют не только денежную форму. В качестве примеров можно привести запрет на увольнение работника по инициативе работодателя в период исполнения им государственных или общественных обязанностей, а также сохранение за ним в этот период общего и специального стажа, льгот и преимуществ, связанных с работой.

Следует иметь в виду, что действует большое количество федеральных законов, регулирующих предоставление таких гарантий и компенсаций: ГПК РФ; УПК РФ; АПК РФ; НК РФ; Федеральный конституционный закон от 31 декабря 1996 г. № 1-ФКЗ «О судебной системе Российской Федерации» (в ред. от 05 февраля 2014 г.); федеральные законы от 2 января 2000 г. № 37-ФЗ «О народных заседателях федеральных судов общей юрисдикции в Российской Федерации» (в ред. от 29 декабря 2010 г.), от 12 июня 2002 г. № 67-ФЗ «Об основных гарантиях избирательных прав и прав на участие в референдуме

граждан Российской Федерации» (в ред. от 05 апреля 2016 г.), от 10 января 2003г. № 19-ФЗ «О выборах Президента Российской Федерации» (в ред. от 13 июля 2015 г.), от 18 мая 2005 г. № 51-ФЗ «О выборах депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» (в ред. от 05 апреля 2016 г.), от 28 марта 1998 г. № 53-ФЗ

«О воинской обязанности и военной службе» (в ред. от 15 февраля 2016 г.) и др. *Гарантии работникам, избранным в профсоюзные органы и комиссии по трудовым спорам установлены в ст. 171 ТК РФ.* Право на эти гарантии имеют только лица, не освобожденные от трудовых обязанностей. Особый правовой статус работников, избранных в профсоюзные органы, соответствует Конвенции МОТ № 135 (1971 г.) и одноименной Рекомендации МОТ № 143 (1971 г.).

Работники, избранные в профсоюзные органы, пользуются следующими гарантиями:

на освобождение от работы для исполнения общественных обязанностей на условиях, предусмотренных коллективным договором или соглашением (ст. 374 ТК РФ, ст. 25 Федерального закона от 12 января 1996 г. № 10-ФЗ «О профессиональных

союзах, их правах и гарантиях деятельности» (в ред. от 31 января 2016 г.);

защиту от необоснованного увольнения (ст. 374, 376 ТК РФ); обязательное трудоустройство после окончания полномочий или выплату среднего заработка в период трудоустройства, учебы или переквалификации (ст. 375 ТК РФ) (*при этом следует иметь в виду, что некоторые положения указанных статей признаны Конституционным Судом РФ не соответствующими Конституции.* Право на освобождение от работы с сохранением среднего заработка имеют все члены комиссий по трудовым спорам (КТС), представляющие как работников, так и работодателя. Порядок увольнения работников, избранных в КТС, определяется ст. 373 ТК РФ.

Гарантии, предоставляемые работникам, избранным на выборные должности в государственных органах, органах местного самоуправления установлены федеральными законами от 8 мая 1994 г. № 3-ФЗ «О статусе члена Совета Федерации и статусе депутата Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации» (в ред. от 03 мая 2016 г.), от 06 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (в ред. от 15 февраля 2016 г.), а также законами субъектов РФ.

Члену Совета Федерации, депутату Государственной Думы после прекращения их полномочий предоставляется прежняя работа (должность), а при ее отсутствии

— другая равноценная работа (должность) по прежнему месту работы или с их согласия в другой организации.

Срок полномочий засчитывается в стаж федеральной государственной службы, в общий и непрерывный трудовой стаж, в стаж работы по специальности. Непрерывный трудовой стаж сохраняется при условии поступления на работу (службу) в течение 6 месяцев после прекращения полномочий.

Гарантии имеют также супруги указанных лиц, уволенные в связи с переездом члена Совета Федерации, депутата Государственной Думы для исполнения своих полномочий.

Объем гарантий и компенсаций для работников, совмещающих работу с обучением, зависит от формы обучения, наличия у образовательного учреждения государственной аккредитации и успеваемости работника. Гарантии и компенсации работникам, совмещающим работу с обучением, установлены в гл. 26 ТК РФ (ст. 173—177).

Работникам, успешно обучающимся по заочной и очно-заочной (вечерней) формам обучения в учреждениях высшего профессионального образования, предоставляются следующие виды гарантий:

дополнительные отпуска для прохождения промежуточной аттестации,

подготовки и защиты выпускной квалификационной работы и сдачи итоговых государственных экзаменов;

сокращение рабочей недели на 7 часов с частичной оплатой (50% среднего заработка) на период 10 учебных месяцев перед началом выполнения дипломного проекта (работы) или сдачи государственных экзаменов.

Работникам, обучающимся в свободное от работы время по очной форме обучения, в этих случаях предоставляется отпуска без сохранения заработной платы.

Работникам, обучающимся по заочной форме обучения, один раз в учебном году работодатель оплачивает проезд к месту нахождения учебного заведения и обратно.

Отпуска без сохранения заработной платы должны предоставляться также: работникам, допущенным к вступительным испытаниям в учреждения высшего профессионального образования; слушателям подготовительных отделений учреждений высшего профессионального образования для сдачи выпускных экзаменов.

Если учебное заведение не имеет государственной аккредитации, перечисленные гарантии представляются когда они предусмотрены в коллективном договоре или трудовом договоре.

Для оформления отпуска необходимо представить работодателю справку-вызов, выданную учебным заведением.

Права работников, совмещающих работу с обучением, закреплены также в Федеральном законе от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» (в ред. от 02 марта 2016 г.).

Гарантии и компенсации для работников, обучающихся в образовательных учреждениях среднего профессионального образования, и работников, поступающих в указанные учреждения, перечислены в ст. 174 ТК РФ, для учащихся учреждений начального профессионального

образования — в ст. 175 ТК РФ, учащихся вечерних (сменных) учреждений — ст. 176 ТК РФ.

Следует помнить, что гарантии и компенсации в связи с обучением предоставляются только работникам, получающим образование соответствующего уровня впервые.

Ежегодные оплачиваемые отпуска могут присоединяться к дополнительным учебным отпускам по соглашению между работником и работодателем.

При одновременном обучении в нескольких образовательных учреждениях гарантии предоставляются только в связи с обучением в одном из них (по выбору работника). В других случаях они могут оформляться по соглашению между работником и работодателем (ч. 2 ст. 177 ТК РФ).

Следует обратить внимание на то, что *гарантии и компенсации работникам, связанные с расторжением трудового договора* изложены в разделе «Трудовой договор» настоящего пособия.

При переводе работника на другую постоянную нижеоплачиваемую работу в соответствии с медицинским заключением *гарантии* состоят в сохранении среднемесячного заработка в течение одного месяца со дня перевода, а в случае трудового увечья или профессионального заболевания — до установления стойкой утраты трудоспособности или выздоровления. от данных гарантий следует отличать случаи временной нетрудоспособности, при наступлении которых работодатель выплачивает работнику *пособие по временной нетрудоспособности*. отношения, возникающие в связи с выплатой пособия, выходят за рамки трудового права и регулируются правом социального обеспечения.

Важно знать, что виды, объем и условия предоставления *гарантий и компенсаций при повреждении здоровья или смерти работника в результате несчастного случая на производстве или профессионального заболевания* установлены Федеральным законом от 24 июля 1998 г. № 125-ФЗ «Об обязательном социальном страховании от несчастных случаев на

производстве или профессиональных заболеваний» (в ред. от 29 декабря 2015 г.), Постановлением Правительства РФ от 15 мая 2006 г. № 286 «Об утверждении Положения об оплате дополнительных расходов на медицинскую, социальную и профессиональную реабилитацию застрахованных лиц, получивших повреждение здоровья вследствие несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний» (в ред. от 07 марта 2016 г.) и другими нормативными правовыми актами. отношения, возникающие в связи с получением обязательных страховых выплат в целях возмещения вреда, причиненного здоровью работника, относятся к предмету права социального обеспечения, и поэтому не рассматриваются в настоящем практикуме.

В случаях, предусмотренных ТК РФ, законами и иными нормативными правовыми актами, работодатель обязан организовать проведение медицинских осмотров (предварительных и периодических) работников за счет собственных средств (ст. 213—214 ТК РФ). При этом за работниками сохраняется рабочее место и средний заработок.

В день сдачи крови и ее компонентов, а также при прохождении медицинского обследования работник освобождается от работы (ст. 186 ТК РФ). Если день сдачи крови и ее компонентов совпадает с выходным, нерабочим (праздничным) днем или ежегодным отпуском, то работник может выбрать: воспользоваться другим днем отдыха или нет. Помимо освобождения от работы в день сдачи крови и ее компонентов, работнику после каждого дня сдачи крови и ее компонентов также предоставляется день отдыха, который по желанию работника может быть присоединен к ежегодному оплачиваемому отпуску или использован в другое удобное для работника время в течение года после дня сдачи крови и ее компонентов.

При сдаче крови работодатель сохраняет за работником средний заработок за дни ее сдачи и предоставляемые в связи с этим дни отдыха.

При направлении работника на повышение квалификации с отрывом от работы, согласно ст. 187 ТК РФ, за ним сохраняются место работы (должность) и средняя заработная плата.

Работник имеет право на *компенсацию за использование личного имущества с согласия или ведома работодателя* при выполнении трудовых обязанностей например, за износ (амортизацию) инструмента, транспортного средства и т.п. Ее размер определяется письменным соглашением сторон трудового договора.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие законодательные документы гарантируют обязательное социальное страхование?
2. Перечислите государственные страховые фонды?
3. Дайте определение понятию "гарантии"
4. Дайте определение понятию "компенсации"
5. Какие виды страховых пособий Вам известны?

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА № 1

Основные права работника и работодателя

2 часа

Тема Стороны трудовых отношений

Цель: закрепление имеющихся теоретических знаний по теме «Понятие трудового права. Источники трудового права. Трудовой кодекс РФ. Основания возникновения, изменения и прекращения трудового правоотношения. Структура трудового правоотношения. Субъекты трудового правоотношения».

Порядок выполнения работы

Пользуясь нормативным документом Трудовой кодекс РФ, статьи 21,22 и лекционным материалом по теме "Трудовые отношения. Стороны трудовых отношений" заполнить таблицу:

- сопоставить права работника и обязанности работодателя по обеспечению конкретных прав работника; должно быть соответствие
- сопоставить обязанности работника при выполнении должностных обязанностей и права работодателя по контролю за исполнением работником его обязанностей, должно быть соответствие.

Права работника Ст.21 ТК РФ	Обязанности работодателя Ст.22 ТК РФ
Пример предоставление ему работы, обусловленной трудовым договором	предоставлять работникам работу, обусловленную трудовым договором
своевременную и в полном объеме выплату заработной платы	выплачивать в полном размере причитающуюся работникам заработную плату
Обязанности работника Ст.21 ТК РФ	Права работодателя Ст.22 ТК РФ
Пример соблюдать трудовую дисциплину	привлекать работников к дисциплинарной ответственности
выполнять установленные нормы труда	требовать от работников исполнения ими трудовых обязанностей

САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ РАБОТА № 2

Заключение письменных трудовых договоров в организациях

2 часа

Цель практической работы: изучение трудового законодательства, составление индивидуального трудового договора.

Знать: Понятие трудового договора, его значение. Стороны трудового договора. Содержание трудового договора. Права и обязанности работника и работодателя. Виды трудовых договоров. Порядок заключения трудового договора. Документы, предоставляемые при поступлении на работу. Оформление на работу. Испытания при приеме на работу.

Порядок выполнения работы

1. Изучить главу 10 Раздела III Трудовой договор Трудового кодекса РФ, ознакомиться с Разделами IV, V, ст. 129 Трудового Кодекса РФ.

2. Поиск в интернете должностной инструкции по выбранной должности (профессии).

3. Создание индивидуального трудового договора (обучающийся выступает как работник): На основе шаблона каждый студент создает свой трудовой договор по выбранной профессии (Приложение 1).

3.В договоре необходимо отразить:

"Шапка" договора - стороны трудового соглашения. Общие положения: должность работника, место работы, срок трудового договора, дата начала работы, условия испытания. Права и обязанности работника, применительно к занимаемой должности. Права и обязанности работодателя по отношению к работнику. Режим труда и отдыха работника. Условия оплаты труда работника.

Заключительные положения, форс-мажор трудового договора.

Ф.И.О., адреса (юридические реквизиты) сторон трудового договора

Работа оформляется в письменной форме.

ТРУДОВОЙ ДОГОВОР _____

_____ " ____ " _____

200_ г.

(название места заключения договора)

_____, расположенное по адресу:

(наименование юридического лица)

_____,
в лице генерального директора _____,
именуемое в дальнейшем "Работодатель", с одной стороны, и
_____, именуемый в дальнейшем "Работник", с
другой стороны, заключили договор
о нижеследующем:

1. Предмет договора

1.1. Работник принимается на работу в должности _____.

1.2. Место работы _____

1.3. Настоящий договор является договором (нужное подчеркнуть):
по основному месту работы;
по совместительству.

2. Срок договора

2.1. Настоящий договор заключен на _____ (срок трудового договора)
2.2. Работник обязуется приступить к исполнению обязанностей, предусмотренных в п. 1.1, параграфе 3 настоящего договора,

(указать дату начала работы)

2.3. Настоящим договором устанавливается испытательный срок

_____ (продолжительность испытательного срока)

3. Права и обязанности Работника

3.1. Работник имеет право на:

прописать права работника на основе ст.21 ТК РФ

3.2. Работник обязан:

прописать обязанности работника, применительно к должности на основе ст.21 ТК РФ (опираться на должностную инструкцию)

4. Права и обязанности Работодателя

4.1. Работодатель имеет право:

прописать права работодателя по отношению к обязанностям работника на основе ст.22 ТК РФ

4.2. Работодатель обязан:

прописать обязанности работодателя соблюдать права работника, на основе ст.22 ТК РФ

5. Гарантии и компенсации

5.1. На Работника полностью распространяются льготы и гарантии, установленные законодательством, локальными нормативными актами.

5.2. Ущерб, причиненный Работнику увечьем либо иным повреждением здоровья, связанным с исполнением им своих трудовых обязанностей, подлежит возмещению в соответствии с трудовым законодательством РФ.

6. Режим труда и отдыха

6.1. Работник обязан исполнять трудовые обязанности, предусмотренные в п. 1.1, параграфе 3 настоящего договора, в течение времени, установленного в соответствии с правилами внутреннего трудового распорядка, а также в иные периоды времени, которые в соответствии с законами и иными нормативными правовыми актами относятся к рабочему времени.

6.2. Работнику устанавливается 40-часовая рабочая неделя.

6.3. Работнику устанавливается режим (график) работы / сменность _____

6.3. Работодатель обязан предоставлять Работнику время для отдыха в соответствии с действующим законодательством, а именно:

- перерывы в течение рабочего дня (смены) *продолжительностью*

- ежедневный (междусменный) отдых *продолжительностью*

- выходные дни (еженедельный непрерывный
отдых) _____ нерабочие праздничные
дни _____ - отпуска.

6.4. Работодатель обязан предоставлять Работнику ежегодные оплачиваемые отпуска продолжительностью:

- основной отпуск _____ календарных дней
- дополнительный отпуск _____ дней.

7. Условия оплаты труда

7.1. Работодатель обязан производить оплату труда Работника в соответствии с законами, иными нормативными правовыми актами, коллективными договорами, соглашениями, локальными нормативными актами и трудовым договором.

7.2. Настоящим договором устанавливается следующий размер заработной платы:

оклад / тарифная ставка в размере _____

(нужное подчеркнуть)

компенсационные

надбавки

прочие компенсационные выплаты и
надбавки _____

7.3. Выплата заработной платы производится в валюте Российской Федерации (в рублях).

7.4. Работодатель обязан производить выплату заработной платы непосредственно Работнику 2 раза в месяц (аванс и зарплата).

7.6. По результатам эффективности работы работодатель выплачивает работнику премию в размере _____ с периодичностью _____

7.5. Работодатель обязан выплачивать заработную плату Работнику (нужное подчеркнуть):

- в месте выполнения им работы;
- посредством перечисления на указанный Работником счет в банке.

8. Виды и условия социального страхования

8.1. Работодатель обязан осуществлять социальное страхование Работника, предусмотренное действующим законодательством.

8.2. Виды и условия социального страхования, непосредственно связанные с _____ трудовой деятельностью: _____

8.3. Настоящим договором устанавливается обязанность Работодателя осуществлять также следующие виды дополнительного страхования Работника:

9. Ответственность сторон

9.1. Сторона трудового договора, причинившая ущерб другой стороне, возмещает этот ущерб в соответствии с действующим законодательством.

9.2. Настоящим договором устанавливается следующая ответственность Работодателя за ущерб, причиненный Работнику:

(конкретизация ответственности, но не ниже, чем предусмотрено ТК РФ и иными законами)

9.3. Настоящим договором устанавливается следующая ответственность Работника за ущерб, причиненный Работодателю:

(конкретизация ответственности, но не выше, чем предусмотрено ТК РФ и иными законами)

11. Порядок разрешения споров

Споры, возникающие между сторонами в связи с исполнением настоящего договора, разрешаются в порядке, установленном трудовым законодательством РФ.

13. Подписи сторон

Работодатель:	Работник:
_____	(Ф.И.О.)
(Ф.И.О., должность)	
Адрес: _____	Адрес: _____

Подпись _____	Подпись _____

Трудовой договор составлен в _____ экземплярах.

Экземпляр трудового договора получил _____ (дата) _____ (Ф.И.О.)

РАЗДЕЛ "МОРСКОЕ ПРАВО"

ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО МОРСКОГО ПРАВА

Международное право представляет собой систему договорных норм и обычаев, регулирующих международные отношения. Оно бывает **публичным** (между государствами) и **частным** (между государствами и частными лицами, юридическими и физическими, как резидентами, так и нерезидентами данных государств). Международное морское право, регулирующее отношения в связи с использованием Мирового океана между государствами, между государствами и субъектами частного права, а также исключительно между субъектами частного права, берет свое начало в глубокой древности и находится в постоянном развитии. Нормы международного морского права совершенствуются, старые нормы дополняются и конкретизируются, а затем уступают место новым. **Источниками международного права** являются **международный договор** (соглашение, конвенция и т.п.), заключенный в результате переговоров, подписанный уполномоченными лицами и ратифицированный органами государственной власти (обычно парламентом) и **международный обычай** – молчаливое согласие субъектов международного права по тому или иному вопросу, которое носит юридически обязательный характер. **К вспомогательным источникам международного права относятся резолюции международных органов и организаций, решения международных или национальных судов, прецедент.**

Одним из наиболее важных моментов при этом является приведение национального законодательства в соответствие с международным. Обычно, после присоединения к той или иной конвенции, государство обязано исполнять нормы международного права, которое, как правило, превалирует над национальным. Однако иногда государство не успевает привести в соответствие с международным правом свои нормативные и правовые

документы, что может вызвать определенные правовые коллизии. С другой стороны, по целому ряду вопросов международные конвенции могут оставлять за участниками право применять их национальное законодательство.

Конвенцией называется многосторонний договор, открытый для подписания новыми участниками, который вступает в силу после того, как его подпишут определенное текстом конвенции количество участников и ратифицируют законодательные органы стран-участников. Оригинал текста конвенции и решений о ее ратификации хранятся у депозитария конвенции (Генеральный секретарь ООН для Конвенций ООН, Генеральный секретарь МОТ для Конвенций МОТ, Генеральный секретарь ИМО для конвенций, действующих в рамках ИМО, правительства стран, где была подписана та или иная конвенция и другие). Любая заинтересованная страна может присоединиться к конвенции, если последняя открыта для подписания или денонсировать ту или иную конвенцию, направив соответствующее решение парламента депозитарию конвенции.

Как правило, для всех международных конвенций есть характерные общие особенности. Любая конвенция по международному праву содержит:

- определения (чтобы все стороны, подписавшие конвенцию, одинаково понимали ее суть);

- область применения;

- определенный срок для ее вступления в силу и положения переходного периода;

- положения об альтернативной (эквивалентной) правовой базе (чтобы те, кто не подписал конвенцию, не имели преимуществ перед сторонами конвенции с одной стороны и альтернативную правовую базу по предмету конвенции, с другой стороны).

- условия для вступления конвенции в силу (сколько государств должны присоединиться к конвенции, иногда (дополнительно) каким суммарным валовым регистровым тоннажем они должны обладать. Если

данные условия не выполняются в полном объеме, конвенция будет иметь юридическую силу только для тех государств, которые уже присоединились к данной конвенции.

Морское право регулирует отношения между следующими **субъектами** права:

- а) между владельцами и перевозчиками груза;
- б) между судовладельцами;
- в) между судовладельцами и экипажами;
- г) между судовладельцами и государством флага судна;
- д) между различными государствами в области использования Мирового океана;
- е) между судовладельцами и страховщиками;
- ж) между судовладельцами и портами;

Все эти отношения связаны со следующими **областями (т.е. объектами)** права:

- а) со свободой мореплавания;
- б) с перевозками грузов;
- в) с промыслом рыбы и морепродуктов;
- г) с использованием шельфа;
- д) со спасением людей, судов, грузов;
- е) с недопущением загрязнения окружающей среды;
- ж) с финансовыми взаиморасчетами между сторонами, использующими

Мировой океан;

- з) с трудовыми взаимоотношениями в области морского бизнеса.

В качестве основных сил, определяющих правовые взаимоотношения в области использования Мирового океана, можно выделить следующие:

- а) правительственные и межправительственные органы и организации;
- б) судовладельцы, в том числе объединившиеся в разного рода неправительственные организации для защиты своих интересов;
- в) общественные экологические и другие организации;

г) профсоюзные организации моряков, транспортных рабочих;

Любая норма международного морского права является в той или иной мере компромиссом интересов вышеуказанных сил. Первоначально стали появляться правила, касающиеся порядка заходов в те или иные порты («обычаи портов»), затем свободы мореплавания, затем порядка перевозки грузов по морю, найма судов, распределения убытков в случае кораблекрушения. Поскольку международные обычаи в области использования морей и океанов складывались в течение долгого времени и одними государствами признавались, а другими нет, возникла острая необходимость кодификации морского права, которая стала возможным лишь в 1947г. с созданием Комиссии ООН по международному праву. В 1958г. в Женеве состоялись I Конференция, а в 1960 г. II Конференция ООН по морскому праву, которые не смогли полностью выполнить все задачи в данной отрасли, но определили порядок дальнейшей работы. Только III Конференция ООН по морскому праву (1973 - 82гг.) разработала и одобрила всеобъемлющий договор, который имеет назначение регулировать все виды деятельности людей и государств по мирному использованию морей и океанов – «Конвенцию ООН по морскому праву 1982г.» (UNCLOS-82 - United Nation Convention on Law of Seas). Все определения внутренних вод, открытого моря, континентального шельфа, экономической зоны и проч. связаны с вопросом свободы мореплавания и базируются на положениях UNCLOS-82.

Вопросы для самопроверки:

1. Между какими субъектами и в каких областях регулирует отношения морское международное право?
2. Что такое конвенция? Какой основной конвенцией регулируется международное морское право в наше время?
3. Каковы основные и вспомогательные источники международного права?

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ МОРСКОЙ ОРГАНИЗАЦИИ

Деятельность ИМО и других международных организаций.

Управление судоходством в Российской Федерации

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (ООН)

Существует с октября 1945г., построена на принципах Атлантической хартии (совместной Декларации президента США и премьер-министра Великобритании от 14 августа 1941г). Основной задачей ООН является поддержание мира на планете. Главные органы: Генеральная Ассамблея ООН, Совет Безопасности, Международный суд и Секретариат. Генеральный секретарь с 2007г. г-н Пан Ги Мун (Ю.Корея). Практикуется кроме постоянных 7 комитетов учреждение специальных комитетов и комиссий (например, МАГАТЭ, ЮНЕСКО, ФАО и др.).

МЕЖДУНАРОДНАЯ МОРСКАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ (ИМО) при ООН:

(до 1982 г. ИМКО – International Maritime Consulting Organization) - межправительственная организация, занимающаяся вопросами морского судоходства. Создана в 1948г. (функционирует с 1958г). Включает 167 государств, в том числе Российскую Федерацию. Обеспечивает сотрудничество в области правительственного регулирования и мероприятий, относящихся к техническим вопросам международного судоходства; устраняет дискриминацию в судоходстве; дает рекомендации, осуществляет обмен информацией по вопросам мореплавания, разрабатывает проекты конвенций, соглашений и других документов и рекомендует их правительствам и межправительственным организациям.

Органы ИМО: высший, исполнительный и Секретариат.

Высший орган - Ассамблея - состоит из всех членов ИМО, собирается на очередные (раз в 2 года) и внеочередные сессии, рассматривает основные вопросы, избирает членов Совета, утверждает бюджет, дает рекомендации

членам ИМО о конвенциях и правилах по безопасности на море. Вспомогательными органами Ассамблеи являются

Комитет безопасности на море (КБМ, англ.MSC);

Комитет защиты морской среды (англ. МЕРС);

Юридический комитет (англ.LC-Legislation Committee);

Комитет по техническому сотрудничеству (англ.ТСС);

Комитет по упрощению формальностей (англ.Facilitation Committee).

MSC открыт для всех членов ИМО, рассматривает вопросы безопасности мореплавания (навигации, строительства и оборудования судов, укомплектования их экипажами, обращения с опасными грузами, предотвращения столкновений и пр.) В рамках MSC функционируют Подкомитеты по противопожарной безопасности, проектированию и оборудованию судов, радиосвязи, по стандартам обучения и несения вахты, спасательным средствам и др. Они создают рабочие группы и группы экспертов для подготовки конкретного вопроса. МЕРС открыт не только для государств - членов ИМО, но и для государств, участвующих в конвенциях, по отношению к которым МЕРС осуществляет определенные функции. Занимается вопросами предотвращения загрязнения моря с судов. Создает необходимые вспомогательные органы.

Совет ИМО - исполнительный орган - состоит из 32 государств, руководит деятельностью ИМО между сессиями Ассамблеи, изучает и передает Ассамблее доклады MSC, МЕРС, LC, назначает генерального секретаря и осуществляет связь с другими организациями. Имеет постоянные и временные вспомогательные органы. К первым относятся Юридический комитет, Комитет по упрощению формальностей и Комитет по техническому сотрудничеству.

Секретариат ведет всю документацию, готовит проекты отчетов, повестку дня конференций, их протоколы и информацию о них для печати. Штаб-квартира находится в Лондоне.

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА НА МОРЕ

Одним из важнейших элементов организации судоходства является защита прав моряков и других лиц наемного труда, участвующих в процессе грузоперевозок морским и речным транспортом, рыболовства и иных видов коммерческой деятельности на море. Эта защита осуществляется с двух сторон: -Через межправительственные (ООН, МОТ) и национальные правительственные органы; -Через профессиональные союзы.

Международная организация труда - МОТ (International Labour Organization - ILO) - одна из старейших и наиболее представительных международных организаций. Созданная при Лиге Наций, она пережила последнюю и с 1946 года стала первым специализированным учреждением ООН. Если в момент её создания в ней участвовало 42 государства, то в 2000 году их было 174. Украина - член МОТ с 1955г, присоединилась к 7 конвенциям МОТ, относящимся к судоходству.

Созданная в 1919г. на основании Версальского мирного договора в качестве структурного подразделения Лиги Наций и пережившая ее, она была основана по инициативе и при активном участии западной социал-демократии. Устав МОТ был разработан Комиссией по труду Версальской мирной конференции и стал частью XIII Версальского договора. Необходимость создания МОТ определялась следующими причинами:

Первая — политическая:

Поводом для создания МОТ послужили революции в России и ряде других Европейских стран. В целях разрешения возникающих в обществе противоречий не взрывным, насильственным и революционным путем организаторы МОТ решили создать международную организацию, призванную всемирно содействовать социальному прогрессу, установлению и поддержанию социального мира между различными слоями общества,

способствовать разрешению возникающих социальных проблем эволюционным мирным путем.

Вторая — социальная:

Тяжелыми и неприемлемыми были условия труда и жизни трудящихся. Они подвергались жестокой эксплуатации, их социальная защита практически отсутствовала. Социальное развитие значительно отставало от экономического, что тормозило развитие общества.

Третья — экономическая:

Стремление отдельных стран к улучшению положения трудящихся вызывало увеличение затрат, рост себестоимости продукции, что затрудняло конкурентную борьбу и требовало решения социальных проблем в большинстве стран.

В 1944 году Международная конференция труда в Филадельфии определила задачи МОТ в послевоенное время. На ней была принята Филадельфийская декларация, определявшая эти задачи организации на следующих принципах:

- труд не является товаром;
- свобода слова и свобода объединения являются необходимым условием постоянного прогресса;
- нищета в любом месте является угрозой для общего благосостояния;
- все люди, независимо от расы, веры или пола, имеют право на материальное благосостояние и духовное развитие в условиях свободы и достоинства, экономической устойчивости и равных возможностей.

СТРУКТУРА МОТ И ЕЕ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ДОКУМЕНТЫ

Высшим органом МОТ является Международная конференция труда, на которой принимаются все акты МОТ. Административный совет МОТ, также организованный на трехсторонней основе, является исполнительным органом МОТ. Международное бюро труда выполняет функции секретариата

МОТ. МОТ принимает Конвенции и Рекомендации, посвященные вопросам труда, в том числе был принят целый ряд Конвенций в сфере морского права.

Конвенция №8 о пособиях по безработице в случае кораблекрушения (1920г). Вступила в силу 16 марта 1923г. Согласно данной конвенции моряк, имеет право на получение пособия в размере заработной платы в случае утраты или гибели судна на срок до 2 месяцев.

Конвенция № 22 о трудовых договорах моряков(1926г.). Вступила в силу 04 апреля 1928г. Определяет обязательное содержание трудового договора между судовладельцем и моряком. Согласно той же Конвенции, каждому моряку выдается документ, содержащий сведения о его работе, который не должен содержать указаний на зарплату моряка и содержать оценку качества его работы (например, «Справка о плавании»).

Конвенция № 53 о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов (1936г.). Вступила в силу 29 марта 1939г. Устанавливает требования о минимальной квалификации комсостава и наличии сертификатов для ее подтверждения.

Конвенция № 138 о минимальном возрасте для приема на работу (1973г.); Вступила в силу 19 июня 1976г. Ограничивает прием на работу на промышленные предприятия (в т.ч. на суда) возрастом 18 лет. Заменяла **Конвенцию № 58** о минимальном возрасте для работы в море от 1936г., к которой

Конвенция № 55 об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы у моряков (1936г). Вступила в силу 9 декабря 1949г.

Конвенция № 56 о страховании моряков по болезни (1936г). Вступила в силу 29 октября 1939г.

Конвенция № 73 о медицинском освидетельствовании моряков (1946). Вступила в силу 17 августа 1955г., **Конвенция № 134** о предупреждении несчастных случаев среди моряков (1970г), (статьи 4 и 7). Вступила в силу 17 февраля 1973г.

Конвенция № 92 (пересмотренная) о помещениях для экипажа (1949г). Вступила в силу 29 января 1953г., Конвенция устанавливает требования к каютам, столовым, санитарным помещениям, отоплению, вентиляции. Дополнена **Конвенцией №133** о помещениях для экипажа (1970г), вступившей в силу 27 августа 1991г.

Конвенция № 68 о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (1946г.), (статья 5). Вступила в силу 24 марта 1957г.

Конвенция № 23 о репатриации моряков (1926г). Настоящая Конвенция пересмотрена **Конвенцией МОТ №166** о репатриации моряков (Женева, 24 сентября 1987г.). Вступила в силу 3 июля 1991г. Моряк пользуется правом на репатриацию

(а) по истечению срока найма;

(б) в случае заболевания или травмы или по иной медицинской причине;

(г) если судовладелец не способен выполнять свои обязанности по контракту из-за банкротства, продажи судна, изменения его регистрации и т.п.;

(д) если судно без согласия моряка направляется в зону военных действий;

(е) в случае прекращения трудового контракта в соответствии с коллективным договором.

В расходы судовладельца входят: проезд, квартирные и питание, зарплата за период проезда, провоз 30 кг личного багажа.

Если судовладелец не в состоянии оплатить репатриацию, ее должно оплачивать государство флага судна.

Если репатриация вызвана нарушением обязанностей по трудовому договору со стороны моряка, она производится за счет самого моряка.

Конвенция № 87 о свободе ассоциации и защите права на организацию (1948г.)

Конвенция № 98 о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров (1949г).

Конвенция № 179 о найме и трудоустройстве моряков (1996г.). Вступила в силу 23 ноября 1921г., пересмотрена в октябре 1996г. Пересматривает Конвенцию №9 (1920г.).

Конвенция обязывает государства-члены МОТ обеспечить, чтобы на моряков не возлагалась прямо или косвенно уплата каких-либо сборов или иные затраты, в связи с их наймом и предоставлением работы (плата за медицинское освидетельствование, выдача свидетельств, личных проездных документов и национального паспорта моряка не считаются сборами и затратами).

Учреждения по трудоустройству моряков лицензируются и работают под контролем государства. Моряки должны быть ознакомлены с условиями найма до подписания контрактов и получать копии трудовых контрактов (коллективных договоров) на руки.

Конвенция № 180 о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами (1996г.). Пересматривает **Конвенцию №109** 1958года.

Максимальная продолжительность рабочего времени не может превышать 14 часов за 24 часа или 72 часа в течение семидневки. Минимальная продолжительность отдыха должна быть не менее 10 часов в течение 24 часов и не менее 77 часов в течение семидневки. Должен быть обеспечен регулярный учет рабочего времени. Экипаж должен соответствовать документу о минимальном составе, обеспечивающем безопасность судна.

Конвенция № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» (принята в Женеве 29 октября 1976 года).

Международная организация труда 23 февраля 2006г. подавляющим большинством голосов приняла новый трудовой стандарт в сфере морского судоходства. Генеральный директор МОТ Хуан Сомавия назвал это событие «вехой в развитии сферы труда».

Вопросы для самопроверки:

1. Конвенция № 147 МОТ. Структура и основные положения.
2. Что такое МОТ? На каком принципе, кем и когда основана?

МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНВЕНЦИЯ ПДНВ-1978 С ПОПРАВКАМИ. МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПДНВ.

Требования к экипажам, командному составу и администрации судна по организации вахты на мостике и в машинном отделении, как в рейсе, так и на период стоянки в порту, а также по другим вопросам, связанным с эксплуатацией судов, безопасностью судна, экипажа, груза, пассажиров в процессе эксплуатации, а также защиты окружающей среды изложены как в Уставе флота рыбной промышленности, так и в Кодексе торгового мореплавания. Они соответствуют положениям Конвенции 1978г. о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers далее Конвенция ПДНВ-1978 с поправками) и Кодекса ПДНВ, являющегося приложением к

Заключительному акту Конференции участников Конвенции ПДНВ в 1995г. Неизвестно почему, но в официальном переводе названия Конвенции слово «стандарты» было опущено. Конвенция ПДНВ-1978 с поправками вступила в силу в 1992г., поправки дополнения 1995г. вступили в силу в 1997г., поправки 1997г. вступили в силу с 1999г. Конвенция ПДНВ-1978 с поправками и Кодекс ПДНВ охватывают практически все аспекты, связанные с квалификацией экипажей судов, необходимой для своих обязанностей:

- уровень и стандарты компетентности по каждой должности на судне;
- наличие дипломов и иных документов, подтверждающих компетенцию моряка;

- наличие периодических подтверждений дипломов и иных документов, подтверждающих компетентность моряка;

- требования по подготовке и квалификации инструкторов, руководителей подготовки и экзаменаторов в учебных заведениях, где проходят обучение подготовку моряки;

- требования к тренажерам, используемым в процессе подготовки моряков;

- медицинские требования к плавсоставу;

- требования к организации вахты на мостике и в машинном отделении, таким образом, чтобы усталость персонала не влияла на эффективность несения вахты, а личный состав вахт получал достаточный отдых и был годен к несению вахты;

- требования по соблюдению периодов отдыха для персонала, несущего вахту;

- требования к организации вахты на мостике и в машинном отделении, таким образом, чтобы усталость персонала не влияла на эффективность несения вахты,

- а личный состав вахт получал достаточный отдых и был годен к несению вахты;

- требования по соблюдению периодов отдыха для персонала, несущего вахту.

Конвенция ПДНВ-1978 с поправками не распространяется:

- на моряков, которые служат на военных кораблях и иных судах государственной некоммерческой службы;

- на плавсостав рыболовных судов;

- на моряков, работающих на прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческими перевозками;

- на экипажи деревянных судов примитивной конструкции.

Конвенция ПДНВ-1978 с поправками состоит из 17 статей, в Приложениях, состоящих из 8 глав (полностью переработанных в 1995г.), изложены основные требования к подготовке моряков, дипломированию и несению вахты. Правило I/9 Приложения к Конвенции обязывает каждую из Сторон Конвенции установить требования к состоянию здоровья моряков, а также учредить реестры всех выдаваемых дипломов и сертификатов, и давать сведения об их аутентичности и действительности другим Сторонам, которые обращаются с официальным запросом на подтверждение. Правило I/14 Приложения к Конвенции, измененное в 1995г., устанавливает, чтобы Морская Администрация каждой страны обязывала каждую судоходную компанию своего флага нанимать на суда только дипломированных моряков, чтобы можно было проверять подлинность их дипломов.

Глава I – общие положения, в т.ч. определения.

Глава II Приложения к Конвенции 1978г. устанавливает на всех уровнях обязательные минимальные требования к капитану и палубной команде,

Глава III – минимальные требования к машинной команде.

Глава IV определяет требования к сертификатам по ГМССБ.

Глава V – к специальной подготовке персонала специализированных судов (танкеров, пассажирских судов типа «ро-ро» и отличных от «ро-ро»).

Глава VI определяет функции, относящиеся к аварийным ситуациям, охране труда, медицинскому уходу и выживанию.

Глава VII – альтернативное дипломирование.

Глава VIII определяет принципы организации вахтенной службы.

ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ МК ПДНВ

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более

1. Вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью 500 или более должен иметь надлежащий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

.1 Быть не моложе 18 лет;

.2 Иметь одобренный стаж работы на судне не менее 12 месяцев как часть одобренной программы подготовки, включающей подготовку на судне, которая отвечает требованиям раздела А-II/1 Кодекса ПДНВ и документально подтверждена в одобренной книжке регистрации подготовки, или же иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев;

.3 Течение необходимого стажа работы на судне выполнять обязанности по несению вахты на мостике под руководством капитана или квалифицированного лица командного состава в течение не менее шести месяцев;

.4 Отвечать применимым требованиям правил главы IV для выполнения предназначенных обязанностей по радиослужбы, согласно Регламенту радиосвязи;

.5 Пройти одобрено обучение и подготовку и отвечать стандарта компетентности, указанным в разделе А-II / 1 Кодекса ПДНВ; и

.6 Соответствовать стандартам компетентности, указанным в пункте 2 раздела А-VI / 1; пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 2, пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 3 и пунктах 1, 2 и 3 раздела А-VI / 4 Кодекса ПДНВ.

Правило II / 2

Обязательные минимальные требования для дипломирования капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью 3000 и более

1. Капитан и старший помощник капитана морского судна валовой вместимостью 3000 и более должен иметь надлежащий диплом.

2. Кандидат на получение диплома должен:

.1 Отвечать требованиям для дипломирования вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 500 и более и иметь одобренный стаж работы на судне в этой должности:

.1.1 Для получения диплома старшего помощника капитана - не менее 12 месяцев, и

.1.2 Для получения диплома капитана - не менее 36 месяцев, однако этот стаж может быть сокращен до стажа не менее 24 месяцев, если кандидат имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев; и

.2 Пройти одобренные обучение и подготовку и отвечать стандартам компетентности, указанным в разделе А-II / 2 Кодекса ПДНВ для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 3000 и более.

Капитан и старший помощник капитана судов валовой вместимостью от 500 до 3000

3. Капитан и старший помощник капитана морского судна валовой вместимостью от 500 до 3000 должен иметь надлежащий диплом.

4. Кандидат на получение диплома должен:

.1 Для получения диплома старшего помощника капитана отвечать требованиям, применяемым к вахтенному помощнику капитана судов валовой вместимостью 500 или более;

.2 Для получения диплома капитана отвечать требованиям вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 500 или более, и иметь одобренный стаж работы на судне не менее 36 месяцев на этой должности, однако этот срок может быть сокращен до 24 месяцев, если имеет стаж работы на судне в должности старшего помощника капитана не менее 12 месяцев; и

.3 Пройти одобренную подготовку и соответствовать стандарту компетентности, указанному в разделе А-II / 2 Кодекса ПДНВ, для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью от 500 до 3000.

Правило II / 3

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана и капитана судов валовой вместимостью менее 500

Суда, не задействованные в прибрежном плавании

1. Вахтенный помощник капитана каждого морского судна валовой вместимостью менее 500, не задействованном в прибрежном плавании, должен иметь профессиональный диплом для работы на судах валовой вместимостью 500 или более.

2. Капитан, который работает на морском судне валовой вместимостью менее 500, не задействованном в прибрежном плавании, должен иметь профессиональный диплом для работы в должности капитана судов валовой вместимостью от 500 до 3000.

Суда, которые задействованы в прибрежном плавании

Вахтенный помощник капитана

3. Вахтенный помощник капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, задействованном в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом.

4. Кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, задействованного в прибрежном плавании, должен:

.1 Быть не моложе 18 лет;

.2 Пройти:

.2.1 Специальную подготовку, которая включает достаточный стаж соответствующей работы на судне, как требуется Администрацией, или

.2.2 Одобренный стаж работы на судне в составе палубной команды не менее 36 месяцев;

.3 Отвечать применимым требованиям правил главы IV для выполнения предназначенных обязанностей по радиослужбе в соответствии с Регламентом радиосвязи;

.4 Пройти одобрено обучение и подготовку и отвечать стандартам компетентности, определенным в разделе А-II / 3 Кодекса ПДНВ, для помощников капитана судов валовой вместимостью менее 500, задействованных в прибрежном плавании и

.5 Соответствовать стандарту компетентности, указанному в пункте 2 раздела А-VI / 1; пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 2, пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 3 и пунктах 1, 2 и 3 раздела А-VI / 4 Кодекса ПДНВ.

Капитан

5. Капитан, который работает на морском судне валовой вместимостью менее 500, задействованном в прибрежном плавании, должен иметь надлежащий диплом.

6. Кандидат на получение диплома капитана морского судна валовой вместимостью менее 500, задействовано в прибрежном плавании, должен:

.1 Быть не моложе 20 лет;

.2 Иметь одобренный стаж работы на судне в должности вахтенного помощника капитана не менее 12 месяцев;

.3 Пройти одобренное обучение и подготовку и отвечать стандарта компетентности, определенном в разделе А-II / 3 Кодекса ПДНВ, для капитанов судов валовой вместимостью менее 500, задействованных в прибрежном плавании и

.4 Соответствовать стандарту компетентности, указанному в пункте 2 раздела А-VI / 1; пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 2, пунктах 1, 2, 3 и 4 раздела А-VI / 3 и пунктах 1, 2 и 3 раздела А-VI / 4 Кодекса ПДНВ.

Изъятия

7. Если Администрация считает, что в связи с размерами судна и условиями плавания применение в полном объеме требований настоящего правила и раздела А-II/3 Кодекса ПДНВ является нецелесообразным или практически невозможным, она может в определенной степени освободить капитана и вахтенного помощника капитана такого судна или класса судов от соответствия некоторым из

требований, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах.

Правило II / 4

Обязательные минимальные требования для дипломирования лиц рядового состава, несущих ходовую навигационную вахту

1. Каждое лицо рядового состава, входящего в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, не являющееся лицом рядового состава, проходящим подготовку, и лицом рядового состава, чьи обязанности во время вахты не требуют квалификации, должно быть должным образом дипломировано для выполнения таких обязанностей.

2. Кандидат на получение свидетельства специалиста должен:

.1 Быть не моложе 16 лет;

.2 Пройти:

.2.1 Одобренный стаж работы на судне, в частности в течение не менее шести месяцев подготовки и приобретения опыта, или

.2.2 Специальную подготовку на берегу или на судне, в том числе одобренный стаж работы на морском судне не менее двух месяцев; и

.3 Отвечать стандарту компетентности, определенному в разделе А-II / 4 Кодекса ПДНВ.

3. Стаж работы на судне, подготовка и опыт, требуемые согласно подпунктам 2.2.1 и 2.2.2, должны быть связаны с функциями по несению ходовой навигационной вахты и включать выполнение обязанностей под непосредственным руководством капитана, вахтенного помощника капитана или квалифицированного лица рядового состава.

Правило II / 5

Обязательные минимальные требования для дипломирования лиц рядового состава в качестве матроса первого класса

1. Каждый матрос первого класса, работающий на морском судне валовой вместимостью 500 или более, должен быть надлежащим образом дипломированным.

2. Кандидат на получение свидетельства специалиста должен:

.1 Быть не моложе 18 лет;

.2 Отвечать требованиям к дипломированию лица рядового состава, несущим ходовую навигационную вахту;

.3 Иметь квалификацию для работы в качестве лица рядового состава, несущего ходовую навигационную вахту, иметь одобренный стаж работы на морском судне в составе палубной команды, который должен быть:

.3.1 Не менее 18 месяцев, или

.3.2 Не менее 12 месяцев и пройти одобренную подготовку; и

.4 Соответствовать стандарту компетентности, указанному в разделе А-П / 5 Кодекса ПДНВ.

3. Каждая Сторона должна сравнивать требования к компетентности, которые она предъявляла к матросам для получения дипломов, выданных до 1 января 2012 года, с теми, которые установлены в разделе А-П / 5 Кодекса ПДНВ для получения диплома, и определить необходимость требовать от таких лиц повышение квалификации.

4. До 1 января 2012 года Сторона, которая также является Стороной Конвенции Международной организации труда о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 года (№ 74), может продолжать выдачу, признание и подтверждение свидетельств специалиста в соответствии с положениями упомянутой выше Конвенции.

5. До 1 января 2017 Сторона, которая также является Стороной Международной Организации Труда о выдаче матросам свидетельств о квалификации 1946 года (№ 74), может продолжать обновление и повторное подтверждение, продление срока действия свидетельств специалиста и подтверждений в соответствии с положениями упомянутой выше Конвенции.

6. Сторона может считать, что моряк отвечает требованиям этого правила, если он имеет стаж работы на соответствующей должности в составе палубной команды не менее 12 месяцев в течение последних 60 месяцев, предшествующих вступления этого правила в действие для этой Стороны.

ТРЕБОВАНИЯ КОДЕКСА ПДНВ В ОТНОШЕНИИ КАПИТАНА И ПАЛУБНОЙ КОМАНДЫ

Раздел А-II/1

Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 или более

Стандарт компетентности

1. Каждый кандидат на получение диплома должен:

.1 продемонстрировать компетентность, позволяющую ему принять на себя на уровне эксплуатации задачи, обязанности и ответственность, перечисленные в колонке 1 таблицы А-II/1;

.2 иметь по меньшей мере надлежащий диплом для выполнения функций по УКВ радиосвязи в соответствии с требованиями Регламента радиосвязи; и

.3 если он назначен ответственным за радиосвязь во время бедствия, иметь надлежащий диплом, выданный или признаваемый согласно положениям Регламента радиосвязи.

2. Минимальные знание, понимание и профессиональные навыки, требуемые для дипломирования, перечислены в колонке 2 таблицы А-II/1.

3. Уровень знаний по вопросам, перечисленным в колонке 2 таблицы А-II/1, должен быть достаточным для того, чтобы вахтенные помощники капитана могли выполнять свои обязанности по несению вахты.

4. Подготовка и опыт, требующиеся для достижения необходимого уровня теоретических знаний, понимания и профессиональных навыков, должны основываться а разделе А-VIII/1, раздел 4-1 -

Основные принципы несения ходовой навигационной

вахты, и принимать во внимание соответствующие требования настоящей части и руководство, приведенное в части В настоящего Кодекса.

5. Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательстве того, что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-П/1.

Подготовка на судне

6. Каждый кандидат на получение диплома вахтенного помощника капитана судов валовой вместимостью 500 или более, чей стаж работы на судне в соответствии с пунктом 2.2 правила П/1 составляет раздел программы подготовки, одобренной как отвечающей требованиям настоящего раздела, должен пройти одобренную программу подготовки на судне, которая:

.1 обеспечивает, что в течение требуемого стажа работы на судне кандидат получает систематическую практическую подготовку и опыт по выполнению задач, обязанностей и несению ответственности вахтенного помощника капитана, принимая во внимание руководство, приведенное в разделе В-П/1 настоящего Кодекса;

.2 осуществляется под непосредственным руководством и наблюдением квалифицированных лиц командного состава судов, на которых кандидат проходит одобренный стаж работы; и

.3 надлежащим образом заносится в книжку регистрации подготовки или подобный документ.

Прибрежное плавание

7. Что касается выдачи ограниченных дипломов для работы на судах прибрежного плавания, следующие вопросы из перечисленных в колонке 2 таблицы А-П/1 могут быть исключены, принимая во внимание безопасность всех судов, которые могут плавать в тех же водах:

.1 мореходная астрономия; и

.2 радионавигационные системы, не охватывающие воды, для которых диплом не действителен.

Раздел А-II/4 Обязательные минимальные требования к рядовому составу, входящему в состав ходовой навигационной вахты

Стандарт компетентности

1. Каждое лицо рядового состава, входящее в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, должно продемонстрировать указанную в колонке 1 таблицы А-II/4 Сфера компетентности, позволяющую ему выполнять на вспомогательном уровне функцию, связанную с судовождением.

2. Минимальные знания, понимание и профессиональные навыки, требуемые от лиц рядового состава, входящих, в состав ходовой навигационной вахты на морском судне валовой вместимостью 500 или более, перечислены в колонке 2 таблицы А-II/4

3. Каждый кандидат на получение диплома должен представить доказательство того» что он достиг требуемого стандарта компетентности, в соответствии с методами демонстрации компетентности и критериями для оценки компетентности, приведенными в колонках 3 и 4 таблицы А-II/4. Ссылка на "практическую проверку" в колонке 3 может включать одобренную подготовку на берегу, в ходе которой обучающиеся проходят проверку на практике.

4. В случае, если в отношении определенных функций на вспомогательном уровне таблицы компетентности отсутствуют, Администрация обязана установить соответствующие требования по подготовке, оценке и дипломированию, которые должны применяться к персоналу, назначенному выполнять эти функции на вспомогательном уровне.

Таблица А-II/4

Спецификация минимального стандарта компетентности для лиц рядового состава, входящих в состав ходовой навигационной вахты

Функция: Судовождение на вспомогательном уровне

Колонка 1	Колонка 2	Колонка 3	Колонка 4
СФЕРА КОМПЕТЕНТНОСТИ	ЗНАНИЕ, ПОНИМАНИЕ И ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ НАВЫКИ	МЕТОДЫ ДЕМОНСТРАЦИИ КОМПЕТЕНТНОСТИ	КРИТЕРИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ КОМПЕТЕНТНОСТИ
Управление рулем и выполнение команд, подаваемых на руль, включая команды, подаваемые на английском языке	Использование гиро- и магнитных компасов Команды, подаваемые на руль Переход с автоматического управления рулем на ручное и наоборот.	Оценка результатов подготовки, полученной в форме: .1 практической проверки либо .2 одобренного стажа работы на судне или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Заданный курс поддерживается в допустимых пределах, принимая во внимание район плавания и преобладающее состояние моря. Изменение курса производится плавно и под контролем Связь постоянно четкая и точная, а команды подтверждаются согласно хорошей морской практике
Ведение надлежащего визуального и слухового наблюдения	Обязанности, связанные с ведением наблюдения, включая сообщения о приблизительном направлении на звуковой сигнал, огонь или другой объект в градусах или четвертях	Оценка результатов подготовки, полученной в форме: .1 практической проверки либо .2 одобренного стажа работы на судне или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Звуковые сигналы, огни и другие объекты быстро обнаруживаются и соответствующее направление на них в градусах или четвертях сообщается лицу командного состава, несущему вахту
Содействие наблюдению и управлению безопасной вахтой	Термины и определения, употребляемые на судне Пользование соответствующими системами внутрисудовой связи и аварийной сигнализации Умение понимать команды и общаться с лицом командного состава, несущим вахту, по вопросам, связанным с выполнением обязанностей по несению вахты Действия ухода с вахты, несения и передачи вахты Информация, требуемая для несения безопасной вахты Основные действия, связанные с защитой окружающей Среды	Оценка результатов одобренного стажа работы на судне или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Связь четкая и точная, и в случае, если информация или инструкции по несению вахты неясно поняты, у лица командного состава, несущего вахту, запрашивается совет или разъяснение Несение, передача и уход с вахты соответствуют принятым практике и процедурам

Использование аварийного оборудования и действия в аварийной ситуации	Знание обязанностей в аварийной ситуации и аварийной сигнализации Знание сигналов бедствия, подаваемых пиротехническими средствами спутниковые АРБ и транспондеры, используемые при поиске и спасении Избегание подачи ложных сигналов бедствия и действия, которые должны предприниматься при случайной подаче сигнала бедствия	Оценка результатов демонстрации и одобренного стажа работы на судне или одобренного опыта подготовки на учебном судне	Первоначальные действия в аварийной или ненормальной ситуации соответствуют установленным практике и процедурам Связь постоянно четкая и точная, а команды подтверждаются согласно хорошей морской практике готовность к действиям в аварийной ситуации поддерживается постоянно
---	--	---	--

Вопросы для самопроверки:

1. Что определяет Конвенция ПДНВ 1978 с поправками?
2. На кого не распространяется Конвенция ПДНВ 1978 с поправками?
3. Каков порядок получения квалификационных свидетельств моряка в РФ?
4. Что такое безопасно минимальный состав экипажа? Кем выдается соответствующее свидетельство?

КОНВЕНЦИЯ ООН ПО МОРСКОМУ ПРАВУ UNCLOS-82. ПРАВОВОЙ РЕЖИМ МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВ

Конвенция ООН по морскому праву 1982г (UNCLOS-82 - United Nation Convention on Law of Seas). , сразу же подписанная 117 государствами, определяет правовой режим различных пространств Мирового океана – территориальное море, открытое море, прилежащая зона, континентальный шельф, экономическая зона, проливы, архипелажные воды, международный район морского дна. Она регулирует торговое и военное мореплавание, рыболовство, добычу морских полезных ископаемых и другие виды экономической деятельности на морях и океанах. Если UNCLOS-82 устанавливает иные правила, чем те, что предусмотрены национальным законодательством подписавшей ее страны, то применяется правило международных договоров. UNCLOS-82 вступила в силу 16 ноября 1994г., состоит из 320 статей, объединенных в 17 частей и 9 Приложений.

Внутренние воды

Внутренние морские воды представляют собой водное пространство, расположенное между береговой линией и теми исходными линиями, от которых отсчитывается ширина территориального моря. Это часть территории государства, которое распространяет на нее свой суверенитет.

К внутренним морским водам относятся прежде всего:

1) Воды портов до линии, соединяющей наиболее выдающиеся в море постоянные портовые сооружения. Прибрежные установки и искусственные острова не считаются постоянными портовыми сооружениями;

2) Воды заливов, бухт, губ, лиманов, берега которых принадлежат данному государству до линии естественного входа, если она не превышает 24м.м. Если линия входа превышает 24м.м., то проводится 24-мильная исходная прямая внутри залива. Углубление не признается заливом, если его

площадь не равна и не больше площади полукруга, диаметром которого служит линия, пересекающая вход в это углубление;

3) Воды заливов, бухт, губ, лиманов, морей и проливов, исторически принадлежащих данному государству, независимо от ширины естественного входа (заливы Петра Великого в России, Гудзонов в Канаде, Бристольский в Великобритании и т.д.; проливы – Гудзонов, Карские ворота; моря – Белое, Карское и др.). Правовой статус морей, побережье которых принадлежит двум или нескольким государствам, определяется или должен определяться по соглашению между прибрежными государствами.

4) Воды, расположенные в сторону берега от прямых исходных линий, принятых для отсчета ширины территориального моря, когда побережье глубоко изрезано или когда вдоль берега расположена цепь островов. Прямые исходные линии должны быть обозначены на картах и доведены до сведения других государств.

Правовой режим внутренних морских вод представляет собой совокупность правил захода во внутренние воды и порты, пребывания в них и выхода из них. Он устанавливается внутригосударственным законодательством и международно-правовыми актами.

Правила, которые применяются во внутренних водах, прибрежные государства обязаны доводить до всеобщего сведения в Извещениях мореплавателям, лоциях и справочниках. Иностраным невоенным судам разрешено свободно заходить в объявленные открытые порты, перечень которых публикуется в Извещениях мореплавателям. Военные корабли иностранных государств могут заходить во внутренние воды и порты на основе разрешения или приглашения государства. Без разрешения осуществляется аварийный заход иностранных военных судов, вызванный чрезвычайными обстоятельствами - несчастный случай, авария, стихийное бедствие, доставка спасенных людей и т.п. Особый порядок предусмотрен для захода судов с ядерными силовыми установками или с ядерным оружием на борту.

Все суда, прибывающие в порт, подлежат пограничному, санитарному и таможенному контролю. Военные корабли освобождены от таможенного досмотра и пошлины, однако грузовые операции с ними проходят под таможенным контролем. Плата с иностранных судов взимается только за услуги, оказанные в порту, и оформляется специальным дисбурсментским счетом.

Во внутренних водах исследовательская деятельность, рыболовство и иной промысел может осуществляться иностранными судами только на основе международных соглашений или с разрешения компетентных органов прибрежного государства.

Компетентные органы прибрежного государства вправе проводить расследование и рассматривать дела о преступлениях, совершенных на борту иностранного судна, если правонарушение посягает на общественный порядок или безопасность прибрежного государства; если последствия правонарушения распространяются на его территорию; если имеется просьба капитана судна или консула государства, под флагом которого ходит судно, об оказании помощи, если преследование необходимо в целях борьбы с незаконным оборотом наркотиков. При этом борт иностранного судна остается территорией страны его флага. О необходимости провести на борту судна расследование, обыск или арест, или рассмотреть дело в суде, извещается консул страны флага. Судебные органы прибрежного государства могут рассматривать имущественные иски против иностранных судов и выносить по ним решения (в случае финансовых претензий к судну или судовладельцу, при загрязнении окружающей среды, в случае навала на иные суда или береговые сооружения и проч.) В целях обеспечения гражданского иска на судно может быть наложен арест, капитан судна и члены его экипажа также могут быть привлечены к ответственности. Иммунитетом от юрисдикции прибрежного государства пользуются военные суда – им просто предлагают покинуть внутренние воды.

В целях обеспечения безопасности мореплавания, охраны жизни экипажа, пассажиров, сохранности грузов предусмотрены определенные требования к судам, покидающим внутренние воды и порты – освидетельствование со стороны должностных лиц прибрежного государства (Port State Control).

Территориальное море

Территориальное море – это морской пояс, примыкающий к сухопутной территории (основному сухопутному массиву и островам) и внутренним водам прибрежного государства и находящийся под его суверенитетом. Его внешняя граница является государственной границей прибрежного государства на море. Ширина территориального моря не может превышать 12 морских миль. В отдельных государствах она даже меньше 6 м.м. (Греция), 4 м.м. (Норвегия) и даже 3 м.м. (США, Германия). Отсчет ширины территориального моря производится :

- 1) от линии наибольшего отлива;
- 2) от условной линии внутренних вод;
- 3) от прямых исходных (базисных) линий, соединяющих выступающие в море точки морского побережья (такой метод применяется в местах, где береговая линия глубоко изрезана или вдоль берега имеется цепь островов).

Если берега двух государств расположены друг против друга или примыкают друг к другу, то в качестве разграничительной линии их территориального моря используется срединная линия. Она проводится таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. С учетом географических или исторических, или иных факторов, государства могут договориться о другом способе разграничения.

Международно-правовой режим

Территориальное море, его дно, недра, воздушное пространство над ним, являются составной частью территории прибрежного государства и находятся под его суверенитетом.

Однако суда всех государств пользуются **правом мирного прохода** через территориальное море (ст.14 Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958г., ст.17 UNCLOS-82.). Под этим понимается пересечение моря без захода во внутренние воды или заход во внутренние воды, или выход из них. Проход должен быть непрерывным и быстрым. Он включает остановку и стоянку на якоре, если они связаны с обычным плаванием или необходимы из-за чрезвычайных обстоятельств. Ст. 19 UNCLOS-82. перечисляет действия, рассматриваемые как нарушение мира, доброго порядка или безопасности прибрежного государства: угроза силой или ее применение против прибрежного государства в нарушение принципов международного права; любые маневры или учения с оружием любого вида; сбор информации или пропаганда в ущерб обороне и безопасности прибрежного государства; подъем в воздух, посадка или принятие на борт любого летательного аппарата или военного устройства; погрузка или выгрузка товара или валюты; посадка или высадка любого лица вопреки правилам прибрежного государства; рыболовная, исследовательская, гидрографическая или иная деятельность, не имеющая прямого отношения к мирному проходу; создание помех системам связи.

Прилежащая зона. Международно-правовой режим

Прилежащая зона – часть морского пространства, прилегающего к территориальному морю, в котором прибрежное государство может осуществлять контроль в определенных областях, установленных законом. Согласно ст.33 UNCLOS-82 контроль может быть необходим:

- 1) для предотвращения нарушений таможенных, фискальных, иммиграционных или санитарных законов и правил;
- 2) для наказания за нарушение этих правил.

Прилежащая зона не может простирается за пределы 24м.м. от тех же исходных линий, от которых отмеряется территориальное море.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое внутреннее море?
2. Что такое территориальные воды?
3. Что такое прилежащая зона?
4. Что такое нарушение мирного прохода территориальных вод?

МЕЖДУНАРОДНЫЕ МОРСКИЕ ПРОЛИВЫ (далее М.М.П.):

естественные морские пути, соединяющие между собой моря и издавна используемые для международного судоходства. М.М.П., независимо от ширины, свободны для прохода военных и торговых судов всех стран. Прибрежные государства не вправе перекрывать М.М.П. своими территориальными водами, а если они все-таки перекрыты - приостанавливать мирный проход по ним иностранных судов. Это положение закреплено в ряде международных договоров. Например, в договоре между Чили и Аргентиной о Магеллановом проливе (1881) указано, что сторонами "гарантируется свободная навигация для флагов". В Конвенции о режиме Черноморских проливов (1936) признается "принцип свободы прохода и мореплавания".

М.М.П. делятся на 4 группы:

1) Связывающие между собой открытые моря – в таких проливах применяется транзитный проход – свобода судоходства и полетов для непрерывного и быстрого прохода и пролета через пролив, или входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом.

Гибралтарский – длина 59км, ширина от 14 до 44км, глубины от 53 до 1180м. В целях повышения безопасности мореплавания в северной его части установлена полоса движения для судов и кораблей, идущих на запад, а в южной – для идущих на восток. В самом узком месте установлена

разделительная полоса, от входа в которую суда и корабли должны воздерживаться.

Ла-Манш и Па-де-Кале – ширина в самом узком месте Па-де-Кале около 32км, а Ла-Манш около 94км, глубины в проливах от 21 до 172м. Режим судоходства в проливах за пределами территориальных вод Англии и Франции регламентируется обычными правилами. Английская часть пролива Ла-Манш рекомендуется для движения судов с востока на запад в северной части пролива, а французская для судов, идущих с запада на восток по южной части пролива.

2) Связывающие открытые моря с территориальными (Мессинский, Тиранский). Применяется право мирного прохода через территориальное море.

3) Проливы, в срединной части которых есть полоса открытого моря или исключительной экономической зоны, удобная для судоходства (Мозамбикский, Корейский, Тайваньский) Здесь действует свобода судоходства, принятая в открытом море и исключительной экономической зоне.

4) Проливы, по которым действуют специальные международные соглашения. Режим М.М.П. этой группы иногда устанавливается с предоставлением особых прав прибрежным государствам.

Балтийские проливы:

Большой Бельт – проходит между островами Зеландия и Фюн. Длина 115км, ширина от 11 до 78км, глубина от 11,3 до 71м

Малый Бельт – длина 125км, ширина от 0,5 до 41км, одном из районов пересечен мостом.

Воды обоих Бельтов перерезаны территориальными водами Дании.

Зунд – длина 102км, ширина от 3,4 до 49км, минимальная глубина 8м. Зунд перекрыт территориальными водами Дании и Швеции.

Ограничения введены для прохода иностранных военных кораблей – не более трех по предварительно полученному разрешению.

Черноморские проливы:

Босфор, Мраморное море и Дарданеллы – общая длина около 370км.

Ширина пролива Босфор от 0,7 до 3,8км, глубина до 20м, движение разделенное, лоцманская проводка обязательна, движение регулируется трафик-контролем порта Стамбул. При проходе танкеров дедвейтом свыше 40000т, движение остальных судов перекрывается и возобновляется после их прохода. При плохих погодных условиях движение судов, скоростью менее 10узлов запрещено. Над проливом установлено два автомобильных моста, имеется интенсивное поперечное движение паромов и пассажирских катеров из одной части Стамбула в другую. В районе бухты Золотой Рог интенсивный любительский лов рыбы с малых плавсредств.

Ширина Дарданелл от 1,3 до 27км, глубина до 29м.

по Конвенции 1937г. военные корабли черноморских держав могут проходить через черноморские проливы практически неограниченно, а нечерноморских - с ограничениями: тоннаж до 10 тыс. т, калибр орудий не свыше 203 мм, общий единовременный тоннаж всех военных кораблей в Черном море не более 30 тыс. т.

Магелланов пролив (между территориями Чили и Аргентины) – длина 575км, ширина от 2,2 до 110км, глубины на фарватере от 20 до 1180м. Лоцманская проводка обязательна.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ КАНАЛЫ

Это гидротехнические сооружения, соединяющие моря и океаны, используемые для международного судоходства. Они прокладываются по территории, на которую распространяется власть определенного государства. Являясь собственником канала, государство обязано обеспечить судоходство по каналу, а другие государства обязаны уважать права и законы той страны, по территории которой проложен канал, в том числе и в плане оплаты взимаемых сборов. Режим прохода каналов зафиксирован в соответствующих международных договорах

Суэцкий канал

Соединяет Средиземное море с Индийским океаном через Красное море и Баб-эль-Мандебский пролив. Расположен на территории Египта, находится под его суверенитетом, длина 161 км наименьшая ширина 120м, глубина на фарватере 16,2м, скорость движения 7,5 узлов. Открыт в 1869г, принадлежал Компании Суэцкого канала, которую контролировала Великобритания. Национализирован в 1956г. Проход разрешен всем судам и военным кораблям без различия флагов. Для прохода Администрация канала должна получить через агентирующую фирму за 48 часов сведения о судне, судовую роль, список пассажиров. Судно должно иметь специальное мерительное свидетельство, оплатить сборы и лоцманскую проводку. Необходима установка специального мощного прожектора на баке каждого судна. Проход разрешен судам длиной до 335м, шириной до 64м, осадкой до 11,6м. Не допускается движение танкеров класса VLCC (дедвейтом свыше 100 000т) и ULCC (дедвейтом 300 000 т и выше) в ветреную погоду. Движение одностороннее, формирование каравана происходит в течение суток в п.Суэц (из Индийского океана в Средиземное море), а после его прохода в обратном направлении движется караван из п.Порт-Саид.

Панамский канал

Соединяет Атлантический и Тихий океаны, расположен на территории Панамы, длина 81,6км, в канале 6 парных шлюзов, движение двустороннее, длина шлюзовых камер 305 м, ширина 33,5м, глубина 12,5м. Открыт в 1914г. Судно должно иметь специальное мерительное свидетельство, оплатить сборы и лоцманскую проводку.

Кильский канал.

Соединяет Балтийское и Северное моря, проходит по территории Германии. Длины 98,7км, наименьшая ширина 104м, глубина 11,4м, имеется 13 расширенных мест для расхождения судов и специальные бассейны для разворота судов в обратном направлении. Открыт в 1895г. До конца Первой мировой войны был внутренним водным путем Германии, с 1919г. ему придан статус международного. С 1937г. для прохода военных кораблей

необходимо специальное разрешение. Все суда должны, уплатив сборы, получить пропуск на проход канала, невоенные суда подвергаются таможенному и санитарному контролю при прохождении канала. Обязательны лоцманская проводка и рулевые канала на период прохождения.

Вопросы для самопроверки:

1. Перечислите 4 группы международных морских проливов.
2. Порядок прохода Босфора и Дарданелл.
3. Порядок прохода Суэцкого канала.

Морское дно за пределами национальной юрисдикции

Дно морей и океанов ранее рассматривался как составная часть открытого моря (Конвенция-58 об открытом море не содержала каких-либо специальных положений). В 1967г. был создан Комитет ООН по мирному использованию дна морей и океанов за пределами действия национальной юрисдикции. На него была возложена подготовка III Конференции ООН по морскому праву, в ходе которой был разработан правовой режим морского дна, зафиксированный в ч.XI UNCLOS-82, именуемой «Район».

Район – это дно морей и океанов и его недра за пределами национальной юрисдикции. Согласно ст.136 Район и его ресурсы (в т.ч. ископаемые) являются общим наследием человечества. Это значит, что ни одно государство не может претендовать на суверенные права или осуществлять их в отношении какой-либо части Района или его ресурсов, или присваивать какую-либо их часть. Все права на ресурсы Района принадлежат всему человечеству, от имени которого действует Международный орган по морскому дну (Орган), включающий в себя все государства – участников Конвенции. Государства, физические или юридические лица, осуществляющие деятельность в Районе, должны заключать контракт с Органом.

Исключительная экономическая зона

Исторически понятие и.э.з. возникло в 1945г., когда сначала США, затем Мексика, Аргентина, Панама и Чили выступили с идеей об установлении 200-мильных зон. Затем появились многосторонние заявления (Чили, Эквадор, Перу – 1952г.), особенно интенсивно этот процесс установления и.э.з. пошел с 1966г., когда их одна за другой стали объявлять африканские государства. Теоретически, если бы все 130 государств мира, которые могут объявить 200-мильную зону, сделали такой шаг, это заняло бы 40% площади Мирового океана, что в корне противоречило бы идее свободы мореплавания. Компромисс был найден на III Конференции ООН и отражен в UNCLOS-82:

Исключительная экономическая зона – морской район за пределами территориального моря и прилегающий к нему, шириной не более 200м.м., отсчитываемых от тех же исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Прибрежное государство в и.э.з. осуществляет суверенные права в целях разведки, сохранения и разработки живых и неживых природных ресурсов, на морском дне и в его недрах и юрисдикцию по созданию искусственных островов, установок и сооружений, не создающих помех международному судоходству, осуществляет морские исследования. Все государства, в т.ч. не имеющие выхода к морю, в и.э.з. пользуются правом свободы судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов, однако без согласия прибрежных государств не могут заниматься разработкой ресурсов морского дна и его недр, осуществлять промысел, вести научные исследования.

Континентальный шельф

Правовое понятие континентальный шельф не совпадает с его геоморфологической характеристикой. По своему рельефу морское дно имеет такие части, как подводная окраина материка и ложе океана. Подводная часть материка, включает в себя шельф (геологический), материковый склон и материковое подножие. Таким образом, шельф – это

окаймляющая материк отмель до резкого изменения рельефа морского дна, т.е. до склона.

В правовом отношении определить границы шельфа можно одним из трех способов:

1) Основной вариант: согласно ст.76 UNCLOS-82 «континентальный шельф прибрежного государства включает в себя морское дно и недра подводных районов, простирающихся за пределы его территориального моря на всем протяжении естественного продолжения его сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка...»;

2) Государство вправе установить континентальный шельф протяженностью 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, если внешняя граница подводной окраины материка не простирается на такое расстояние.

3) когда подводная окраина материка простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря государство должно сделать выбор:

А) внешняя граница шельфа находится на расстоянии не далее 350 м.м. от исходных линий, либо не более 100 м.м. от изобаты глубин 2500 м (линии, соединяющей глубины 2500 м).

Если континентальный шельф примыкает к территориям двух государств, граница его, принадлежащая каждому государству, определяется на основании соглашения между ними. Если соглашения либо иных особых обстоятельств нет, граница проходит по срединной линии, когда континентальный шельф примыкает к территориям государств, берега которых расположены друг против друга, или по линии равного отстояния, когда шельф примыкает к территориям смежных государств. Таким образом был разграничен шельф между СССР и Финляндией в 1967 г., между СССР и Польшей в 1969 г., между Югославией и Италией в Адриатическом море в 1968 г., между ФРГ, Данией и Нидерландами в Северном море в 1970 г.

Данные о границах континентального шельфа государства направляют в Комиссию по границам континентального шельфа ООН.

Международно-правовой режим

Определяется Конвенциями ООН о континентальном шельфе (1958г.) и UNCLOS-82: «Прибрежное государство осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях разведки и разработки его естественных богатств» (соответственно ст.2 и ст.77). Если прибрежное государство не разведывает и не разрабатывает свой шельф, то никто другой не может этого делать без его определенно выраженного согласия. Под естественными богатствами следует понимать минеральные и иные неживые ресурсы поверхности и недр морского дна, а также живые организмы «сидячих видов», т.е. которые либо прикреплены к морскому дну либо могут передвигаться только по морскому дну.

Открытое море

Открытое море – это водная часть морского пространства, находящаяся за пределами национальной юрисдикции, открытая для использования всеми государствами на основе норм международного права. Положения ч.7 UNCLOS-82 применяются ко всем частям моря, которые не входят ни в исключительную экономическую зону, ни в территориальное море или внутренние воды какого-либо государства, ни в архипелажные воды государства-архипелага. Дно морей и океанов имеет особый правовой статус.

Международно-правовой режим: Открытое море свободно для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю (внутриконтинентальных). Последние могут заключать договора с прибрежными государствами о транзите, доступе к портам и их использованию. Никакое государство не вправе претендовать на подчинение какой-либо части открытого моря своему суверенитету.

Режим свободы открытого моря включает в себя:

а) свободу судоходства;

- б) свободу полетов;
- в) свободу прокладки подводных кабелей и трубопроводов;
- г) свободу возведения искусственных островов и других установок;
- д) свободу рыболовства и промысла;
- е) свободу научных исследований;

Военный корабль имеет право подвергнуть досмотру иностранное судно, если есть разумные основания подозревать, что:

- а) судно занимается пиратством;
- б) судно занимается работоторговлей;
- в) судно занимается несанкционированным радио- и телевидением;
- г) судно не имеет национальности;

д) судно в действительности имеет ту же национальность, что военный корабль, хотя на нем поднят иностранный флаг, или оно отказывается поднять флаг.

Возможно также преследование «по горячим следам» иностранного судна, если есть разумные основания считать, что оно нарушило законы прибрежного государства в водах, находящихся под его юрисдикцией. Такое преследование в открытом море должно быть непрерывным, т.е. должно быть начато в водах, на которые распространяется юрисдикция данного государства, и должно быть прекращено, когда преследуемое судно войдет в территориальные воды своего или иного государства. Под пиратством понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа судов и летательных аппаратов в открытом море, направленный против судна, летательного аппарата, лиц находящихся на их борту, их имущества и груза. Любое государство может захватить пиратское судно или летательный аппарат, арестовать находящихся на их борту лиц и захватить находящееся на них имущество. Судебные органы государства, осуществившего такой захват, могут выносить решения о наложении наказания на арестованных лиц и распорядиться о судьбе захваченного пиратского судна, летательного аппарата и имущества.

Аналогичные меры принимаются и в отношении судов, занимающихся контрабандой, перевозкой наркотиков, незаконной перевозкой оружия и боеприпасов, несанкционированным теле- и радиовещанием.

Воды государств-архипелагов

Примечание: данную главу студенты специальностей «Эксплуатация судовых энергетических установок» 26.05.06, «Электроэнергетика и электротехника» 13.03.02 «Эксплуатация судового электрооборудования и средств автоматики» 26.05.07» могут изучать факультативно.

Государство-архипелаг – государство, которое состоит полностью из одного или более архипелагов и может включать другие острова. Архипелаг – группа островов, соединяющие их воды, тесно взаимосвязанные и представляющие собой единое географическое, экономическое и политическое целое, либо считающееся таковым исторически.

Проблема архипелажных вод существовала давно, т.к. каждое государство вокруг каждого из островов своего архипелага создавало пояс территориального моря. При этом иногда между островами оставались участки открытого моря, что создавало неудобства как для государства-архипелага, так и для участников мореплавания.

Архипелажными водами называются воды государства-архипелага, расположенные между островами, из которых оно состоит и ограниченные от других частей моря вокруг него прямыми исходными линиями, соединяющими наиболее выдающиеся в море точки наиболее отдаленных островов. Длина 97% таких линий не может превышать 100 м.м. и только 3% могут быть длиной до 125 м.м. Соотношение между площадью воды и суши в пределах этих линий должна составлять от 1:1 до 9:1. При условии соблюдения режима внутренних вод, находящихся в пределах архипелажных вод, суда всех государств имеют право на мирный проход через архипелажные воды как через территориальное море. Государство-архипелаг имеет право приостановить в определенных районах мирный проход иностранных судов для охраны своей безопасности. Для путей

международного судоходства в архипелажных водах устанавливается режим архипелажного прохода, соответствующий режиму транзитного прохода в проливах. Государство-архипелаг имеет право устанавливать морские коридоры и расположенные над ними воздушные коридоры для непрерывного и быстрого прохода иностранных судов и пролета иностранных летательных аппаратов.

Остров, определяется как окруженное водой, естественно образовавшееся пространство суши, при приливах находящееся выше уровня воды, которое заселено или может быть заселено. Территориальные воды, прилегающая зона, экономическая зона и континентальный шельф островов определяется согласно UNCLOS-82. Скалой, в отличие от острова, считается необитаемая часть суши, окруженная водой, и она режима шельфа, экономической зоны, прилегающей зоны, территориальных вод не имеет.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое исключительная экономическая зона?
2. Что такое континентальный шельф?
3. Что такое открытое море?
4. Каким образом и кем может быть произведен досмотр торгового судна в открытом море?
5. Что такое архипелажные воды? Какие государства-архипелаги вы знаете?
6. Каков правовой режим морского дна за пределами национальной юрисдикции?

Международно-правовой режим замкнутых или полузамкнутых морей

Замкнутым и полузамкнутым морем считается залив, бассейн или море, окруженное двумя или более государствами и сообщаемое с другим морем или океаном через узкий проход, или состоящее полностью или главным образом из территориальных вод и экономических зон двух или

более прибрежных государств. Правовой режим Черного моря определяется многосторонней Конвенцией, заключенной в 1936г. в г.Монтрё (Швейцария), Балтийского моря - договорами стран Балтийского бассейна 17-19 вв., последний из которых, Копенгагенский, был заключен в 1857г. Режим замкнутых и полузамкнутых морей обычно предусматривает ограничение для плавания военных кораблей стран, которые не являются прибрежными для таких морей. В соответствии с UNCLOS-82 государства, омываемые такими морями, должны сотрудничать либо путем заключения договоров между собой, либо через региональную организацию в вопросах управления живыми ресурсами моря, их сохранением, разведкой и эксплуатацией; осуществления своих прав и обязанностей в отношении защиты и сохранения морской среды; совместными научными исследованиями.

В 1974г. одобрена Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, в 1976г ряд средиземноморских стран заключил Конвенцию по защите Средиземного моря от загрязнения. В 1978г. Иран, Ирак, Бахрейн, Саудовская Аравия, Оман заключили Конвенцию об охране и улучшению морской среды. В 1983г. ряд государств Карибского бассейна, в т.ч. США, а также Венесуэла и Франция подписали Конвенцию и План действий по охране морской среды района Карибского моря.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое исключительная экономическая зона?
2. Что такое континентальный шельф?
3. Что такое открытое море?
4. Каким образом и кем может быть произведен досмотр торгового судна в открытом море?
5. Что такое архипелажные воды? Какие государства-архипелаги вы знаете?
6. Каков правовой режим морского дна за пределами национальной юрисдикции?

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И КЛАССИФИКАЦИЯ МОРСКИХ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С КТМ РФ. ПРАВОВОЙ СТАТУС СУДНА. СУДОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации принят Государственной Думой 31 марта 1999 года. Одобрен Советом Федерации 22 апреля 1999 года (в редакции Федерального закона от 26.05.2001 N 59-ФЗ)

Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Отношения, регулируемые Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации

1. Настоящий Кодекс регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания.

Отношения, возникающие из торгового мореплавания, регулируются также издаваемыми в соответствии с настоящим Кодексом другими федеральными законами (далее - законы), указами Президента Российской Федерации и постановлениями Правительства Российской Федерации (далее - иные правовые акты Российской Федерации). 2. Имущественные отношения, возникающие из торгового мореплавания и основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности их участников, регулируются настоящим Кодексом в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. К имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым настоящим Кодексом, применяются правила гражданского законодательства Российской Федерации.

Статья 2. Понятие торгового мореплавания

Под торговым мореплаванием в настоящем Кодексе понимается деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов;

разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;

лоцманской и ледокольной проводки;

поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества;

гидротехнических, подводно - технических и других подобных работ;

санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды;

проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.

Статья 3. Сфера применения правил, установленных настоящим Кодексом

1. Правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на:

морские суда во время их плавания как по морским путям, так и по внутренним водным путям, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации или законом; суда внутреннего плавания, а также суда смешанного (река море) плавания во время их плавания по морским путям, а также по внутренним водным путям при осуществлении перевозок грузов, пассажиров и их багажа с заходом в иностранный морской порт, во время спасательной операции и при столкновении с морским судном. 2. Правила, установленные настоящим Кодексом, за исключением случаев, прямо в нем предусмотренных, не распространяются на: военные корабли, военно - вспомогательные суда и другие суда, находящиеся в собственности государства или эксплуатируемые им и используемые только для правительственной некоммерческой службы; некоммерческие грузы, находящиеся в собственности государства. В случаях, если настоящим Кодексом прямо предусмотрено, что правила, установленные настоящим Кодексом, распространяются на суда и грузы, указанные в настоящем пункте, такие правила не должны использоваться в качестве оснований для изъятия, ареста и задержания таких судов и грузов.

Глава II. Судно (КТМ РФ)

§ 1. Собственность на судно

Статья 12. Субъекты права собственности на судно

1. Суды могут находиться в собственности:

граждан и юридических лиц;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;

муниципальных образований.

3. Суды, зарегистрированные в Российском открытом реестре судов, могут находиться в собственности граждан и юридических лиц (в том числе иностранных граждан и иностранных юридических лиц), Российской Федерации, субъектов Российской Федерации, муниципальных образований.

Статья 13. Права собственника судна

1. Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливать ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

2. Затопление судна, то есть действие или бездействие, вследствие которых судно затонуло, не допускается. Затонувшие судно или его части подлежат удалению в случаях и порядке, которые установлены настоящим Кодексом.

§ 2. Флаг и национальность судна

Статья 15. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации

1. Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности:

1) граждан Российской Федерации;

2) юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации;

- 3) Российской Федерации, субъектов Российской Федерации;
- 4) муниципальных образований;
- 5) иностранных граждан, иностранных юридических лиц, юридических лиц, зарегистрированных в соответствии с Федеральным законом от 3 августа 2018 года N 290-ФЗ "О международных компаниях и международных фондах", - в отношении судов, зарегистрированных в Российском открытом реестре судов.

2. По заявлению фрахтователя право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть временно предоставлено судну, зарегистрированному в реестре судов иностранного государства и предоставленному в пользование и во владение российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут-чартеру), в случае, если:

- 1) фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи;
- 2) собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;
- 3) залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства, в котором зарегистрировано судно, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;
- 4) законодательство государства, в котором зарегистрировано судно, не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства;
- 5) право плавания под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено в момент пред

Статья 16. Возникновение права плавания под Государственным флагом Российской Федерации

Судно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации с даты его государственной регистрации.

Статья 17. Национальность судна

1. Судно, пользующееся правом плавания под Государственным флагом Российской Федерации, имеет национальность Российской Федерации.

2. Судно, имеющее национальность Российской Федерации, обязано нести Государственный флаг Российской Федерации.

оставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Статья 20. Название судна

1. Судно, подлежащее государственной регистрации, должно иметь свое название.

Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

2. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований.

Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

Статья 21. Позывной сигнал

1. Судну присваивается позывной сигнал. В зависимости от технической оснащённости судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

2. Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок

присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции - уполномоченной организацией в области электрорадионавигации и спутниковой связи.

Статья 25. Судовые документы

1. Подлежащие государственной регистрации суда, за исключением судов, указанных в пункте 1 статьи 27 настоящего Кодекса, должны иметь следующие судовые документы:

- 1) свидетельство (временное свидетельство) о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- 2) утратил силу с 6 июня 2021 г. - Федеральный закон от 26 мая 2021 г. N 142-ФЗ
- 3) пассажирское свидетельство (для пассажирского судна);
- 4) мерительное свидетельство;
- 5) свидетельство о грузовой марке;
- 6) свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;
- 7) разрешение на судовую радиостанцию и радиожурнал (если судно имеет судовую радиостанцию);
- 8) судовая роль;
- 9) судовой журнал;
- 10) машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
- 11) санитарный журнал;
- 12) судовое санитарное свидетельство о праве плавания;
- 13) иные судовые документы, предусмотренные международными договорами Российской Федерации, законами и иными правовыми актами Российской Федерации.

2. Судно, используемое для санитарного, карантинного и другого контроля, может не иметь свидетельство о грузовой марке и мерительное свидетельство. Вместимость такого судна может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие эксплуатационные документы судна Вы знаете?
2. Какие построечные документы судна Вы знаете?
3. Что необходимо сделать судовладельцу для изменения конструкции судна?
4. Каким образом ведется журнал операций с балластом?
5. Каким образом ведутся журналы электромеханической службы судов с электродвижением?
6. Что такое журнал нефтяных операций?
7. Что такое План ликвидации аварийных разливов нефти?

ПОРЯДОК РЕГИСТРАЦИИ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Согласно Статьи 15 КТМ РФ:

Право плавания под Государственным флагом Российской Федерации предоставляется судам, находящимся в собственности:

- граждан Российской Федерации;
- юридических лиц в соответствии с законодательством Российской Федерации;
- субъектов Российской Федерации;
- муниципальных образований.

2. На основании решения одного из федеральных органов исполнительной власти, указанных в пункте 3 настоящей статьи, право плавания под Государственным флагом Российской Федерации может быть временно предоставлено зарегистрированному в реестре судов иностранного государства судну, предоставленному в пользование и во владение

российскому фрахтователю по договору фрахтования судна без экипажа (бербоут - чартеру) в случае, если:

-фрахтователь судна по бербоут - чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи;

-собственник судна дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации; залогодержатель ипотеки судна или обременения судна того же характера, установленных и зарегистрированных в соответствии с законодательством государства собственника судна, дал в письменной форме согласие на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;

-законодательство государства собственника судна не запрещает предоставление судну права плавания под флагом иностранного государства;

-право плавания под флагом иностранного государства приостановлено или будет приостановлено в момент предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Согласно Статьи 20. КТМ РФ «Название судна»

1. Судно, подлежащее регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге, должно иметь свое название. Название судну присваивается его собственником в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими заинтересованными федеральными органами исполнительной власти.

2. Название судна может быть изменено при переходе права собственности на судно или при наличии других достаточных на то оснований. Об изменении названия судна немедленно уведомляются залогодержатели зарегистрированных ипотек судна.

Статья 21. Позывной сигнал

1. Судну присваивается позывной сигнал. В зависимости от технической оснащённости судна ему присваиваются также идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой станции.

2. Порядок присвоения судну позывного сигнала устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области связи, порядок присвоения идентификационного номера судовой станции спутниковой связи и номера избирательного вызова судовой станции уполномоченной организацией в области электрорадионавигации и спутниковой связи.

Правила регистрации судов и прав на них в морских торговых портах утверждены Приказом Минтранса Российской Федерации от 21 июля 2006 года №87 (далее - Правила №87).

Датой регистрации судов является день внесения соответствующих записей в Государственный судовой реестр, Российский международный реестр судов, бербоут-чартерный реестр либо реестр строящихся судов (пункт 4 Правил №87). Ипотека судна (строящегося судна) регистрируется на день получения заявления о регистрации.

В Государственном судовом реестре подлежат регистрации пассажирские, грузопассажирские, нефтеналивные, буксирные суда, другие несамоходные суда с главными двигателями мощностью не более 55 киловатт и несамоходные суда вместимостью не менее чем 80 тонн, исключение составляют спортивные и прогулочные суда, используемые в некоммерческих целях (пункт 14 Правил №87).

Военные корабли, военно-вспомогательные суда и пограничные корабли могут быть зарегистрированы в Государственном судовом реестре только в том случае, если они используются в коммерческих целях, в противном случае эти суда регистрации не подлежат.

Не подлежат регистрации в Государственном судовом реестре шлюпки и иные плавучие средства, являющиеся принадлежностями судна.

Регистрирующий орган проводит регистрацию судов в следующем порядке (пункт 26 Правил №87):

- принимает необходимые для регистрации документы. При получении документов вносится запись в книгу учета входящих документов. Если представляемые документы не соответствуют установленным требованиям, заявителю отказывается в приеме документов и по его требованию ему выдается письменный мотивированный отказ в приеме документов. Если документы регистрирующим органом принимаются, заявителю выдается расписка в получении документов с их перечнем и указанием даты представления документов.

- проводит правовую экспертизу документов.
- устанавливает отсутствие противоречий между заявляемыми правами и уже зарегистрированными правами на судно, а также основания для отказа или приостановления регистрации (случаи, когда в регистрации может быть отказано, перечислены в пункте 48 Правил №87).

- вносит записи в Государственный судовой реестр (при отсутствии противоречий и оснований для отказа или приостановления регистрации).

- выдает документы, подтверждающие регистрацию.

Регистрации судна должна быть произведена в срок не свыше одного месяца со дня подачи заявления о регистрации судна. Регистрационные действия начинаются с момента приема документов на регистрацию.

В бербоут-чартерном реестре судов подлежат регистрации суда, зарегистрированные в реестре судов иностранного государства, предоставленные в пользование и во владение российским фрахтователям по бербоут-чартеру, при выполнении следующих условий (пункт 50 Правил №87):

- фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 статьи 15 Кодекса торгового мореплавания;

- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта приняла решение о временном предоставлении такому судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

В Российском международном реестре судов подлежат регистрации суда, используемые для международных перевозок грузов, пассажиров и багажа, а также для оказания иных связанных с осуществлением указанных перевозок услуг (буксировки, ледакольной проводки, спасательных операций и иных услуг) (пункт 59 Правил №87). По заявлению собственника судна или российского фрахтователя в Российском международном реестре судов может быть зарегистрировано судно, зарегистрированное в Государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре.

В реестре строящихся судов регистрируются права на строящиеся суда, которые после постройки считаются морскими судами (пункт 71 Правил №87).

Правила регистрации судов рыбопромыслового флота утверждены Приказом Госкомрыболовства Российской Федерации от 31 января 2001 года №30 «Об утверждении правил регистрации судов рыбопромыслового флота и прав на них в морских рыбных портах».

Документы, которые необходимо представить для регистрации судна в Государственном судовом реестре, перечислены в пункте 32 Правил №87. Такими документами являются:

- оформленная анкета судового реестра, в которой содержатся полные данные о судне и его владельце;
- правоустанавливающие документы (договор купли-продажи или договор на постройку судна, акт приемки судна от судостроительной организации либо продавца, другие документы);
- мерительное свидетельство;
- пассажирское свидетельство (для пассажирского судна).

Перечисленные документы представляются и для регистрации судна в Российском международном реестре судов (за исключением судна,

зарегистрированного в реестре судов иностранного государства, предоставленного российскому фрахтователю по бербоут-чартерному договору).

Вместе с заявлением о регистрации и всеми необходимыми документами в обязательном порядке предъявляется документ об оплате государственной пошлины.

Все документы должны быть представлены в двух экземплярах, один из которых должен быть подлинником. После регистрации подлинники документов возвращаются правообладателю (пункт 41 Правил №87).

Статья 39 КТМ РФ. Сведения, подлежащие внесению в Государственный судовой реестр или судовую книгу

1. Регистрация судов осуществляется в Государственном судовом реестре или судовой книге на имя собственника (собственников).

2. В Государственный судовой реестр или судовую книгу вносятся следующие основные сведения:

порядковый регистрационный номер судна и дата его регистрации; название судна (настоящее и прежнее), порт (место) предыдущей регистрации судна и дата аннулирования ее (если таковые имеются); наименование порта (места) регистрации судна и присвоенный Международной морской организацией идентификационный номер судна; позывной сигнал судна;

наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

тип и назначение судна, район его плавания; основные технические характеристики судна, в том числе вместимость (валовая и чистая), полная грузоподъемность и главные размерения судна;

имя, гражданство и адрес собственника (собственников); доля каждого из собственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников;

основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли - продажи, договор на постройку судна и другие);

имя и адрес судовладельца, если он не является собственником судна;
имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна в управление ему;

данные о зарегистрированной ипотеке судна, если она установлена в соответствии со статьями 376 и 377 настоящего Кодекса;

основание и дата исключения судна из Государственного реестра судов или судовой книги.

Если судно приобретено за границей, Временное свидетельство о праве плавания под флагом РФ выдает консул РФ в стране приобретения. Суда, валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн и/или мощностью главных двигателей менее 55 кВт регистрируются Государственной инспекцией маломерных судов в Судовой книге РФ в упрощенном порядке.

Регистрация судов осуществляется капитаном морского торгового порта, за исключением судов рыбопромыслового флота, регистрация которых осуществляется капитаном морского рыбного порта. Кроме «Свидетельства на право плавания под флагом» (Судовой патент- Ship's Patent), капитан соответствующего порта РФ также выдает бессрочно «Свидетельство на право собственности» и «Свидетельство о безопасно минимальном составе экипажа» (Safe Manning List Certificate).

В ряде стран, вместо упомянутых «Судового патента» и «Свидетельства на право собственности», выдается единое свидетельство о регистрации.

Номер ИМО, который независимо от перемены названия судна, его собственника, его флага, остается неизменным, судно получает при постройке в РФ через национальную Морскую администрацию, однако судовладелец имеет право и самостоятельно обратиться в ИМО по поводу присвоения номера.

Структура судоходных компаний, менеджмент судов

Следует различать два имущественно-правовых понятия:

Судовладелец – юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли он его собственником или использует на других законных основаниях.

Владелец (собственник) судна – субъект права собственности (т.е. собственник), который может судном **распоряжаться** – эксплуатировать самостоятельно, сдавать во фрахт, в управление и т.п..

Согласно Статьи 12 КТМ РФ. Субъекты права собственности на судно

1. Суда могут находиться в собственности: граждан и юридических лиц;

Российской Федерации, субъектов Российской Федерации; муниципальных образований.

2. Суда с ядерными энергетическими установками могут находиться в собственности только Российской Федерации.

Статья 13. Права собственника судна

Собственник судна вправе по своему усмотрению совершать в отношении судна любые действия, не противоречащие закону и иным правовым актам Российской Федерации и не нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц, в том числе отчуждать судно в собственность другим лицам, передавать им, оставаясь собственником, права владения, пользования и распоряжения судном, устанавливая ипотеку судна и обременять его другими способами, распоряжаться им иным образом.

Статья 14. Передача судна в доверительное управление

1. Собственник судна вправе передать его доверительному управляющему по договору доверительного управления судном на срок, не превышающий пяти лет, для осуществления управления судном за вознаграждение в интересах собственника.

Судно, находящееся в хозяйственном ведении или оперативном управлении, не может быть передано в доверительное управление. Передача судна в доверительное управление не влечет за собой переход права собственности на него к доверительному управляющему. 2. Передача судна в

доверительное управление подлежит обязательной регистрации в Государственном судовом реестре или судовой книге.

3. Доверительным управляющим может быть компетентный в области управления судами и их эксплуатации индивидуальный предприниматель или коммерческая организация, за исключением унитарного предприятия.

4. В договоре доверительного управления судном должны быть указаны стороны такого договора, права и обязанности доверительного управляющего, размер и форма его вознаграждения.

Выбор схемы управления судами (т.е. типа судоходной компании) зависит, в основном, от количества судов и финансовых возможностей их владельца.

В основном можно выделить пять типов судоходных компаний:

1) Традиционный: компания владеет **многими** судами, самостоятельно осуществляет управление безопасностью мореплавания, фрахт, технический менеджмент судов, снабжение их ЗИПом, материалами, судовым имуществом, все виды бухгалтерского учета, сама комплекзует экипажи через свои отделы кадров. В настоящее время в Российской Федерации это такие компании, как Дальневосточное морское пароходство (Владивосток), Приморское морское пароходство () и др.

2) С упрощенной системой менеджмента: компания владеет **несколькими** судами, ряд управленческих функций выполняется приглашаемыми специалистами (например, управление безопасностью мореплавания, бухучет, технический менеджмент), комплектование экипажей идет через крьюинговые агентства. Фрахт и оперирование судов осуществляется самостоятельно.

3) Одна компания владеет одним судном: как правило, это суда зарегистрированные под «удобным флагом», компании учреждаются и регистрируются в сжатые сроки через морские адвокатские конторы в этих странах, причем в качестве формальных директоров могут фигурировать сами адвокаты. Подлинный владелец не выплачивает никаких налогов с

доходов судна, а платит фиксированную сумму за регистрационные документы, которые обновляются один раз в 3-5 лет. Управление фрахтом, оперативное управление и техническое обслуживание судна выполняют по договорам операторские и менеджерские компании. Морские администрации стран «удобного флага» контролируют такие компании (соответственно, и суда) через то Классификационное общество, под надзором которого состоит судно. Одним из преимуществ такой формы владения судном является тот факт, что за претензии, предъявляемые к судну судовладельца, не может быть задержано или арестовано другое его судно, т.к. последнего просто не существует.

4) Операторская компания: компания работает, распоряжаясь судами, которые принадлежат другим судовладельцам по варианту 2 или 3 (часто это только формально, настоящими судовладельцами могут быть и сами операторы), суда которых зарегистрированы в любой стране мира и под любым флагом. В этом случае компания-оператор подписывает с оригинальным судовладельцем договор на доверительное управление (**проформа SHIPMAN**), в котором перечислены все функции, которыми занимается управляющая компания. После 01.07.2004 г., когда вошел в силу Кодекс охраны судов и портовых сооружений, все сведения о собственниках судна, его операторах, фрахтователях и менеджерах заносятся в Журнал непрерывной истории судна.

Вопросы для самопроверки:

1. Каковы функции Российского Морского регистра судоходства.
2. Перечислите основные классификационные свидетельства судна.
3. Что такое Класс судна?
4. Что такое «Справка о статусе» конвенционных документов судна?
5. Какие эксплуатационные документы судна Вы знаете?
6. Какие построечные документы судна Вы знаете?

7. Что необходимо сделать судовладельцу для изменения конструкции судна?
8. Каким образом ведется журнал операций с балластом?
9. Каким образом ведутся журналы электромеханической службы судов с электродвижением?
10. Что такое журнал нефтяных операций?
11. Что такое План ликвидации аварийных разливов нефти?

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПОРТОВЫЙ КОНТРОЛЬ

Обслуживание груза в портах, администрация порта

Прибрежные государства для захода иностранных торговых судов обычно открывают ряд морских портов, сведения о которых публикуются в официальных источниках. В открытые порты обеспечивается свободный доступ всех судов, независимо от их флага и без какой-либо дискриминации. Судно, терпящее бедствие, может с разрешения портовых властей зайти в любой иностранный порт. Государство может временно закрыть один, или несколько, или все свои порты, исходя из соображений своей безопасности.

а) Морские порты – порты, нормально посещаемые морскими судами и служащие для внешней торговли, даже если территориально они расположены на реках (Херсон, Николаев, Ростов-на-Дону). Из крупных международных портов на реках расположены Роттердам, Антверпен, Нант, Гамбург и др.

б) Режим порта: для иностранных судов в портах может существовать два режима:

(1) национальный – для иностранных судов предоставляются те же условия, что и для судов под своим флагом;

(2) наибольшего благоприятствования – судам, заходящим в порт, прибрежное государство предоставляет условия, столь же благоприятные,

что и для судов третьих стран. Обычно данный режим закрепляется путем заключения договоров между морскими администрациями заинтересованных государств.

44 морских торговых порта являются международными «воротами» Российской Федерации, поскольку перевозки морем обеспечивают около 80% объема российской внешней торговли. Одновременно с морскими торговыми портами перевалку экспортно-импортных и транзитных грузов производят 170 терминалов и 14 устьевых речных портов, открытых для захода иностранных судов. Суммарно морские порты и терминалы России эксплуатируют свыше 500 причалов общей протяженностью 80 тысяч метров. Проектная мощность всех перегрузочных комплексов страны - около 220 миллионов тонн грузов ежегодно, в том числе 140 млн. тонн сухогрузов и 80 млн. тонн наливных грузов.

Реестр морских портов Российской Федерации

1. Морские порты подлежат государственной регистрации в Реестре морских портов Российской Федерации.

2. Ведение Реестра морских портов Российской Федерации осуществляется в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

3. В Реестр морских портов Российской Федерации вносятся следующие сведения:

- 1) порядковый регистрационный номер морского порта;
- 2) наименование морского порта;
- 3) местонахождение морского порта;
- 4) дата и номер решения об открытии морского порта для оказания услуг;
- 5) перечень операторов морских терминалов, а также услуг, оказание которых осуществляется операторами морских терминалов;

б) основные технические характеристики морского порта, в том числе его возможности по перевалке грузов, обслуживанию судов и (или) обслуживанию пассажиров;

7) период навигации;

8) наименование и адрес администрации морского порта;

9) основание и дата исключения морского порта из Реестра морских портов Российской Федерации.

На основе Главы 3 вышеупомянутого закона в морском порту РФ осуществляется государственное регулирование деятельности в морском порту

1. Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется в целях обеспечения:

1) безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан;

2) обороны и безопасности государства;

3) порядка в морском порту, выявления, предупреждения и пресечения актов незаконного вмешательства в морском порту;

4) безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта;

5) комплексного развития морского порта;

6) эффективного использования объектов инфраструктуры морского порта, находящихся в государственной собственности;

7) равных условий для осуществления деятельности в морском порту;

8) равного доступа к услугам в морском порту;

9) предотвращения загрязнения окружающей среды, соблюдения требований к использованию и охране водных объектов;

10) конкурентоспособности морского порта;

11) государственного контроля за ввозом и вывозом уловов и продуктов переработки водных биологических ресурсов.

При транспортно-экспедиционной обработке грузов порты осуществляют:

1. По импортным грузам:

- разгрузку судов;
- складирование и хранение грузов;
- ремонт тары или перетаривание груза;
- отгрузку импортных грузов, согласно разнарядок получателей;

2. По экспортным грузам:

- разгрузку вагонов и других транспортных средств с экспортными грузами;
- складирование и хранение грузов;
- погрузку на суда.

Порты, как экспедиторы грузоотправителей, должны принимать меры, чтобы оформленные коносаменты не имели необоснованных оговорок, снимающих с судна ответственность за принятый груз.

Порты несут ответственность:

- 1) за недостачу, порчу и утерю груза в результате несоблюдения портом правил, действующих на морском транспорте и инструкций по хранению и перевалке груза.
- 2) За простой судов при невыполнении норм и условий погрузки/выгрузки.

Грузоотправители/ грузополучатели несут ответственность:

- 1) за несвоевременное или неправильное, или заведомо ложное оформление документов (Деклараций на опасный груз, поручений на отгрузку и разрешений на прием груза);
- 2) За изменение качества груза, если это произошло при его длительном хранении в порту по независящим от порта причинам.

в) Управление портом:

1. Административно-властные и иные полномочия в морских портах, установленные вышеупомянутым Федеральным законом, другими федеральными законами и постановлениями Правительства Российской Федерации, осуществляются администрациями морских портов, являющимися портовыми властями.

2. Администрации морских портов являются федеральными государственными учреждениями.

3. Капитан морского порта возглавляет администрацию морского порта и является должностным лицом, осуществляющим установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации функции по регистрации судов и выдаче соответствующих судовых документов, регистрации права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судов или строящихся судов и иных прав на них, выдаче соответствующих документов, обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту.

4. Обязательными требованиями к капитану морского порта являются наличие высшего профессионального образования в области морского судовождения, а также диплома, подтверждающего право занимать должность капитана морского судна валовой вместимостью три тысячи и более единиц валовой вместимости.

5. Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта могут быть установлены дополнительные требования к знаниям и навыкам капитана морского порта наряду с указанными в части 4 настоящей статьи требованиями.

6. Особенности осуществления административно-властных и иных полномочий в морском порту при наличии в нем морского терминала, предназначенного для комплексного обслуживания судов рыбопромыслового флота, устанавливаются Правительством Российской Федерации.

Статья 11. Функции администрации морского порта

Администрация морского порта осуществляет следующие функции:

- 1) обеспечивает безопасность плавания судов в акватории морского порта, на подходах к нему, а также стоянки судов в морском порту;
- 2) обеспечивает порядок в морском порту;

3) принимает меры по защите морского судоходства и объектов инфраструктуры морского порта от актов незаконного вмешательства в границах морского порта;

4) взаимодействует с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти по вопросам осуществления государственного портового, таможенного, пограничного, иммиграционного, санитарно-карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного, экологического и иных предусмотренных законодательством Российской Федерации видов государственного контроля и надзора в морских портах;

5) руководит мероприятиями по предотвращению загрязнения акватории морского порта отходами производства и потребления, сточными и (или) нефтесодержащими водами, нефтью и другими опасными и (или) вредными для здоровья человека и (или) окружающей среды веществами и ликвидации последствий такого загрязнения;

6) предпринимает меры по предупреждению чрезвычайных ситуаций в морском порту, участвует в организации работ по ликвидации таких ситуаций;

7) организует спасание людей, судов в границах акватории морского порта, ликвидацию пожаров на судах, находящихся в морском порту;

8) выдает разрешения на проведение дноуглубительных работ на акватории морского порта;

9) проводит мероприятия по обеспечению мобилизационной подготовки в морском порту;

10) осуществляет в пределах своих полномочий контроль за безопасностью портовых гидротехнических сооружений;

11) выполняет иные функции в соответствии с законодательством Российской Федерации (в частности КТМ РФ).

Согласно КТМ РФ

1. Функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту осуществляет капитан морского порта.

2. Капитан морского порта действует в соответствии с положением о капитане морского порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта (см. выше), капитан морского рыбного порта - в соответствии с положением о капитане морского рыбного порта, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Статья 75. Подчиненность капитана морского порта

Капитан морского порта подчиняется непосредственно федеральному органу исполнительной власти в области транспорта, капитан морского рыбного порта - федеральному органу исполнительной власти в области рыболовства.

Статья 76. Функции капитана морского торгового порта и капитана морского рыбного порта

На капитана морского торгового порта и капитана морского рыбного порта соответственно возлагается осуществление следующих функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в указанных портах:

контроль по соблюдению международных договоров Российской Федерации, относящихся к торговому мореплаванию, и законодательства Российской Федерации о торговом мореплавании; регистрация судов и выдача соответствующих судовых документов; регистрация права собственности на суда и строящиеся суда, ипотеки судна или строящегося судна и иных прав на них, выдача соответствующих документов;

выдача дипломов, квалификационных свидетельств, подтверждений их выдачи и паспортов моряка членам экипажей судов; проверка судовых документов, дипломов, квалификационных свидетельств и подтверждений выдачи дипломов и квалификационных свидетельств;

контроль по соблюдению требований, касающихся порядка захода судов в порт и выхода их из порта;

оформление прихода судов в порты и выхода их из портов. В случае, если морской торговый порт и морской рыбный порт имеют смежные акватории, капитан морского торгового порта оформляет приход судов в морской торговый порт и выход судов из него, за исключением судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов; капитан морского рыбного порта оформляет приход судов, используемых для промысла водных биологических ресурсов, в морской рыбный порт и выход таких судов из него;

контроль деятельности лоцманской службы и системы управления движением судов;

контроль ледокольной проводки судов на подходах к порту и в пределах акватории порта;

выдача разрешений на подъем затонувшего в море имущества и проведение в порту строительных, гидротехнических и иных работ; расследование аварийных случаев с судами. Расследование аварийных случаев с судами осуществляется в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с Генеральным прокурором Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и федеральным органом исполнительной власти в области обороны.

Распоряжения капитана морского порта по относящимся к его полномочиям вопросам обеспечения безопасности мореплавания и порядка в морском порту обязательны для всех находящихся в порту судов, организаций и граждан.

Статья 79. Контроль за судами

1. Контроль судов, выходящих в море, осуществляет капитан морского порта в целях проверки наличия судовых документов, соответствия основных характеристик судов судовым документам и выполнения требований, касающихся укомплектования экипажей судов.

2. В случае отсутствия судовых документов или наличия достаточных оснований полагать, что судно не удовлетворяет требованиям безопасности мореплавания, капитан морского порта может подвергнуть судно осмотру.

3. В целях проверки устранения недостатков, препятствующих выдаче разрешения на выход судна из морского порта, капитан морского порта может провести контрольный осмотр судна.

Статья 80. Разрешение на выход судов из морского порта

1. Каждое судно до выхода из морского порта обязано получить разрешение капитана морского порта на выход из морского порта. Капитан морского порта имеет право отказать в выдаче разрешения на выход судна из морского порта в случае:

1) непригодности судна к плаванию, нарушения требований к загрузке, снабжению судна, комплектованию экипажа судна или наличия других недостатков судна, создающих угрозу безопасности его плавания, жизни или здоровью находящихся на судне людей либо угрозу причинения ущерба морской среде;

2) нарушения требований, предъявляемых к судовым документам; 3) предписания санитарно - карантинной и миграционной служб, таможенных, пограничных органов и других уполномоченных на то государственных органов;

4) неуплаты установленных портовых сборов.

2. Расходы, связанные с осуществлением капитаном морского порта прав, предусмотренных настоящей статьей (на осмотр, освидетельствование и другое), несет судовладелец.

В порту могут действовать независимые агентские, экспедиторские, буксирные, стивидорные и бункеровочные компании. Обычно, для осуществления своей деятельности, они заключают договора с теми портами, где они действуют.

Статья 87 КТМ РФ Морские лоцманы

1. Лоцманская проводка судов осуществляется морскими лоцманами, имеющими выданные капитанами морских портов лоцманские удостоверения о праве лоцманской проводки судов в определенных районах.

Морскими лоцманами являются граждане Российской Федерации, удовлетворяющие требованиям положения о морских лоцманах, утвержденного федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.

2. Морской лоцман (далее - лоцман) является работником лоцманской службы государственной организации. Негосударственные организации по лоцманской проводке судов создаются с учетом особенностей, определяемых постановлением Правительства Российской Федерации, и требований, установленных настоящим Кодексом и иными правовыми актами Российской Федерации. Перечень портов, в которых допускается деятельность негосударственных организаций по лоцманской проводке судов, устанавливается Правительством Российской Федерации.

Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обороны и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства устанавливает районы обязательной и районы необязательной лоцманской проводки судов и доводит такие районы до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах, лоциях и "Извещениях мореплавателям".

Примечание:

По вопросу, касающемуся установления районов обязательной лоцманской проводки судов, см. Приказы Минтранса РФ от 20.07.2001 № 119, от 01.10.2001 № 147, от 02.10.2001 № 149, от 24.06.2002 № 85, от 01.08.2002 № 105.

Статья 90 КТМ РФ. Обязательная лоцманская проводка судов

1. В районах обязательной лоцманской проводки судов капитан судна не вправе осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, если судно относится к категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, или капитану судна предоставлено право осуществлять плавание без лоцмана капитаном морского порта в установленном порядке.

Капитан судна, нарушивший установленное настоящим пунктом правило, несет административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

2. Категории судов, освобождаемых от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются капитанами морских портов и доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях в морских портах.

3. Порядок лоцманской проводки судов в морском торговом порту и морском рыбном порту, имеющих смежные акватории, устанавливается капитаном морского торгового порта по согласованию с капитаном морского рыбного порта.

В морских портах, которые имеют акватории, смежные с военными портами, порядок захода и выхода судов устанавливается командованием военного порта по согласованию с начальниками морских портов.

г) Запрет на выход судна из порта

Таковой применяется, как мера административного характера в случае, когда судно признается при проверке Инспекцией государственного портового надзора (Port State Control) находящимся в немореходном состоянии (не путать с задержанием или арестом судна). Обычно осуществляется капитаном порта в форме отказа в выдаче разрешения на выход судна (портового клиренса). Каким-либо сроком он не ограничен и определяется Международной конвенцией и Статусом о международном режиме морских портов от 1923г, конвенциями СОЛАС-74, МАРПОЛ-73/78, UNCLOS-82, КТМУ, а также согласно Меморандумов о взаимопонимании в области государственного контроля за судами.

Кроме того судну может быть запрещен выход из порта другими органами государственного контроля: санэпидстанцией, таможенной и пограничной службами, службами карантина растений и ветеринарного контроля, а также при расследовании аварийных морских происшествий, в том числе при общей аварии.

В случае запрета выхода судна в судовом журнале необходимо зафиксировать этот административный акт с указанием причин и времени его применения.

В случае необъективной оценки состояния судна, капитан обязан:

(1) информировать судовладельца, консульство либо посольство флага, либо той страны, которая представляет интересы флага в данном государстве, страховщика (Клуб или страховую компанию), агента в порту захода.

(2) согласовывать в дальнейшем свои действия направленные на отмену запрета на выход с упомянутыми инстанциями;

(3) организовать сюрвей судна, совместно с корреспондентом Клуба взаимного страхования;

(4) направить местному прокурору аргументированный протест против запрета на выход судна;

(5) заявить морской протест.

д) Задержание судна

Юридические и физические лица, имущественным интересам которых был нанесен ущерб действием или бездействием судна (в т.ч. сам порт), имеют право требовать задержания этого судна или другого судна, принадлежащего тому же судовладельцу, принуждая последнего предоставить достаточное обеспечение возмещения нанесенного ущерба, либо для расследования происшествия.

Одним из оснований к задержанию судна является уклонение судовладельца от возмещения ущерба. Просьба о задержании обычно передается в письменном виде через агента по процедуре, установленной в

данном порту. Ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием, несут лица, по просьбе которых состоялось задержание. Задержание носит временный характер (до 3 суток) и является вспомогательным административным действием по отношению к аресту судна. Действия капитана должны быть такими же, как и в случае с запретом на выход судна, дополнительно следует потребовать копию заявления лица, по просьбе которого судно задержано, проверить, не истек ли срок давности претензий этого лица.

е) Арест судна

В случае, когда, несмотря на задержание судна, судовладелец-должник не предоставляет обеспечение, пострадавшая сторона вынуждена прибегать к аресту судна, как к способу защиты своих имущественных интересов.

Арест морских судов представляет собой специфический институт международного морского права. Он должен в максимальной степени учитывать такие особенности торгового мореплавания, как способность морского судна свободно перемещаться из одной юрисдикции в другую, правовую природу самого судна и крайне широкого круга лиц, между которыми существуют правоотношения, связанные с судном, а также необходимость надежных и эффективных правовых инструментов для обеспечения защиты прав истца и ответчика.

Исходя из важности вопроса, каждое прибрежное государство имеет национальные правила регулирования вопросов, связанных с арестом судов. Необходимость унификации этих правил в международном праве вызвана объективной потребностью, так как зачастую правила различных государств в отношении ареста судов сильно разнятся. Эта разница, учитывая способность судна всего за одну неделю побывать в нескольких различных юрисдикциях, может существенно повлиять на процедуру ареста судна и правовых последствий такого ареста.

Еще в 1952 году была принята Международная Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (далее

Конвенция-1952). Она и была призвана сгладить острые углы национального регулирования вопроса ареста судов различными государствами.

Отметим основные принципы правового регулирования ареста судов, установленные Конвенцией-1952.

Понятие «арест судна», в соответствии с Конвенцией, означает арест судна, осуществляемый в порядке судебного производства для обеспечения **морского требования (Marine Demand)**, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения. Таким образом, Конвенция закрепила на международном уровне основной принцип ареста — арест осуществляется только по морскому требованию.

Этот акт также устанавливает перечень того, что охватывается понятием «морское требование». Судно может быть арестовано только по решению суда. Судно может быть освобождено при предоставлении «достаточной гарантии или другого обеспечения», за исключением морских требований, возникающих в результате споров о праве собственности на судно (пункты «о» и «р» статьи 1 Конвенции-1952). Последним важнейшим принципом Конвенции является то, что арест может быть наложен на любое судно, в том числе плавающее под флагом государства, не являющегося участником Конвенции.

Арест судна производится судебным исполнителем властей порта захода, согласно решения суда, для того, чтобы его добиться, достаточно «Морского требования» - специального документа, подготовленного адвокатами истца. Из-за колоссальных убытков, связанных с арестом судов, их владельцы предпочитают не доводить дело до арбитража и решать спорные вопросы путем переговоров. Обычно судно освобождается после внесения залога или по просьбе истца, если к этому есть серьезные основания, или под гарантии поручителя. По одному и тому же требованию арест может быть произведен повторно, если сумма финансового обеспечения недостаточна или поручитель не может выполнить свои обязательства. Арест судна сроком не ограничен. Вопросы ареста и

освобождения судов в настоящее время регулирует Женевская конвенция 1999г. об аресте судов (далее Конвенция-1999), которая призвана заменить Конвенцию 1952г., которая не распространяется на военные корабли и иные государственные суда, используемые в некоммерческих целях. Фактически на 2014 г. обе Конвенции действуют параллельно.

Конвенция-1999 избрала тот же путь, что и Конвенция-1952, в вопросе определения понятия «морское требование». Вместо того чтобы давать развернутое определение этому понятию, Конвенция-1999 сохранила структуру определения обстоятельств, порождающих возникновение морского требования, кроме того, расширила этот список, добавив:

— ущерб, причиненный судном окружающей среде, побережью или связанным с ними интересам, либо угроза причинения такого ущерба;

— издержки или расходы в отношении подъема, удаления, восстановления, уничтожения или обезвреживания судна, которое затонуло, превратилось в обломки, село на мель или покинуто;

— страховая премия, уплачиваемая в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру;

— любой спор, возникающий из договора продажи судна;

— комиссионное, брокерское или агентское вознаграждение, уплачиваемое в отношении судна собственником судна или фрахтователем судна по димайз-чартеру.

Согласно Конвенции-1999, судно может быть арестовано для обеспечения морского требования независимо от условий арбитражной оговорки. Такое отделение процедуры ареста от условий арбитражной оговорки существенно улучшает положение кредитора, расширяя для него перечень правовых инструментов, с помощью которых такое лицо может защитить свое нарушенное право.

Конвенция существенно детализировала вопрос освобождения судна от ареста путем предоставления «достаточного обеспечения в удовлетворительной форме», в том числе частично урегулировав вопрос

освобождения судна от ареста в государстве, не являющемся участником Конвенции при предоставлении обеспечения.

Конвенция-1999 изменила положения Конвенции-1952, которая не допускала случаев повторного ареста в принципе. Конвенция 1999 года допускает повторный арест, однако лишь в строго оговоренных случаях, а именно если:

— характер или размер обеспечения в отношении такого судна, уже предоставленного по тому же требованию, является недостаточным при условии, что общий размер обеспечения не может превышать стоимость судна; или

— лицо, предоставившее обеспечение, не может или, вероятно, не сможет выполнить свои обязательства полностью или частично;

— арестованное судно или предоставленное обеспечение освобождено:

1) по просьбе или с согласия лица, имеющего требование, и при наличии разумных оснований для такой просьбы или согласия;

2) в связи с невозможностью лица, имеющего требование, воспрепятствовать освобождению судна посредством принятия разумных мер.

Конвенция-1999 впервые предусматривает положения о защите прав собственников и фрахтователей арестованных судов. Так, суд может в качестве условия ареста судна или продления ранее наложенного ареста, обязать лицо, требующее ареста судна или добившееся наложения ареста, предоставить обеспечение такого характера, в размере и на условиях, определенных таким судом, за любые убытки, которые могут быть причинены ответчику в результате ареста и за которые такое лицо может быть признано ответственным.

Конвенция-1999 также урегулировала вопрос юрисдикции. Она детализировала положения Конвенции-1952, сохранив правило относительно того, что если суд, арестовавший судно, по каким-либо причинам некомпетентен рассматривать дело по существу, он устанавливает срок для

обращения с иском в компетентный суд по просьбе, в течение которого лицо, имеющее требование, возбуждает производство в компетентном суде. Если в течение этого срока не последует обращение в компетентный суд, при наличии просьбы судно подлежит освобождению.

Капитан арестованного судна, кроме действий, аналогичных случаям задержания судна или запрета на его выход обязан:

- протестовать против внесения в протокол ареста судна судовых предметов обихода пассажиров и членов экипажа, а также груза;

- если по законодательству государства порта арест налагается на определенный срок, в течение которого должен быть предъявлен иск по существу претензии, а заявитель этот иск не предъявил, требовать снятия ареста.

Как правило, в случаях задержания либо ареста судна, судовладелец или агент его обращается в местную адвокатскую контору для проведения всех необходимых юридических процедур и в дальнейшем взаимодействует с ней до освобождения судна.

Одной из основных отличительных черт ареста судна по сравнению с обеспечительными мерами в гражданском или хозяйственном процессе является то, что арест судна производится еще **до начала судебно-арбитражной процедуры по сути спора**. При этом законодательством большинства стран предусмотрен срок после ареста судна, в течение которого кредитор должен обратиться в компетентный суд или арбитраж с иском по существу спора. Если кредитор не обратился в установленные сроки с иском по существу спора, судно может быть освобождено из-под ареста по заявлению должника.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое открытый морской порт?
2. Каковы функции порта по обеспечению безопасности мореплавания?

3. Что такое безопасный и опасный порт?
4. Каковы функции капитана порта и начальника порта?
5. Кто может отменить распоряжение капитана порта?
6. Что такое запрет на выход судна, задержание судна и арест судна?
7. За что несут ответственность порты и за что грузоотправители?
8. Каковы функции порта?

ЭКИПАЖ СУДНА И ПОРЯДОК ЕГО КОМПЛЕКТОВАНИЯ

Глава IV. Экипаж судна. Капитан судна (КТМ РФ)

§ 1. Экипаж судна

Статья 52. Состав экипажа судна

1. В состав экипажа судна входят капитан судна, другие лица командного состава судна и судовая команда.
2. К командному составу судна кроме капитана судна относятся помощники капитана судна, механики, электромеханики, радиоспециалисты и врачи. Федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства и другими федеральными органами исполнительной власти к командному составу судна могут быть отнесены также другие специалисты.
3. Судовая команда состоит из лиц, не относящихся к командному составу судна.
4. Экипаж маломерного судна может состоять из одного лица, являющегося судоводителем маломерного судна.

Статья 53. Минимальный состав экипажа судна

1. Каждое судно должно иметь на борту экипаж, члены которого имеют надлежащую квалификацию и состав которого достаточен по численности для:

- 1) обеспечения безопасности плавания судна, защиты морской среды;
 - 2) выполнения требований к соблюдению рабочего времени на борту судна;
 - 3) недопущения перегрузки членов экипажа судна работой.
2. Свидетельство о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, выдается капитаном морского порта в соответствии с положением, утвержденным федеральным органом исполнительной власти в области транспорта по согласованию с соответствующими общероссийскими профессиональными союзами.

При осуществлении контроля в морских портах соответствие состава экипажа судна данным, содержащимся в свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, является подтверждением того, что судно укомплектовано экипажем, обеспечивающим безопасность плавания судна.

Статья 57. Трудовые отношения на судне

1. Трудовые отношения членов экипажа судна регулируются Трудовым кодексом Российской Федерации, принятыми в соответствии с ним другими федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, включая настоящий Кодекс и уставы службы на судах, локальными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, а также соглашениями, коллективными договорами и трудовыми договорами.
2. Никто из членов экипажа судна не может быть принят на работу на судно без согласия капитана судна.
3. Устав службы на судах, за исключением судов рыбопромыслового флота, утверждается федеральным органом исполнительной власти в области транспорта, устав службы на судах рыбопромыслового флота - федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства.
4. К работе на судне не допускаются лица, не прошедшие медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без

назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, до окончания срока, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию.

5. Наряду с основаниями расторжения трудового договора по инициативе работодателя, установленными трудовым законодательством, трудовой договор с лицом, допущенным к работе на судне, может быть расторгнут в период, когда лицо считается подвергнутым наказанию за совершение административного правонарушения, связанного с потреблением наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также если указанное лицо не прошло в установленном порядке медицинский осмотр.

Статья 58. Репатриация членов экипажа судна

1. Члены экипажа судна имеют право на репатриацию в случае:

- 1) истечения за пределами Российской Федерации срока действия трудового договора, заключенного на определенный срок или на определенный рейс;
- 2) расторжения трудового договора по инициативе судовладельца или члена экипажа судна по истечении срока, указанного в уведомлении, сделанном в соответствии с трудовым договором;
- 3) кораблекрушения;
- 4) заболевания или травмы, требующих лечения вне судна;
- 5) невозможности выполнения судовладельцем своих обязанностей в отношении членов экипажа судна, предусмотренных законом или иными правовыми актами Российской Федерации либо трудовыми договорами, вследствие банкротства, продажи судна или изменения государства регистрации судна;
- 6) направления судна без согласия членов экипажа судна в зону военных действий или зону эпидемиологической опасности;
- 7) истечения определенного коллективным договором максимального срока работы члена экипажа судна на борту судна.

2. Репатриация по желанию члена экипажа судна осуществляется в государство, в котором он проживает, в порт, в котором он был принят на работу на судно или который указан в коллективном договоре, либо в любой другой пункт, указанный при найме члена экипажа судна.

3. Судовладелец обязан организовать надлежащую и быструю репатриацию. Репатриация осуществляется воздушным транспортом.

4. Расходы на репатриацию несет судовладелец.

Расходы на репатриацию включают в себя:

1) плату за:

проезд члена экипажа судна к месту репатриации, указанному в пункте 2 настоящей статьи;

питание и проживание члена экипажа судна с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации;

лечение члена экипажа судна, если это необходимо, до тех пор, пока член экипажа судна по состоянию здоровья не будет годен для переезда к месту репатриации;

провоз 30 килограммов багажа члена экипажа судна до места репатриации;

2) заработную плату и пособия с момента, когда член экипажа покидает судно, и до момента, когда член экипажа судна прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено коллективным договором.

5. В случае, если причины, вызвавшие репатриацию члена экипажа судна, возникли по вине члена экипажа судна при исполнении им трудовых обязанностей, судовладелец имеет право на возмещение расходов на репатриацию в соответствии с законодательством Российской Федерации о труде.

Статья 59. Имущество члена экипажа судна

В случае гибели имущества члена экипажа судна или повреждения такого имущества вследствие происшествия с судном судовладелец обязан возместить члену экипажа судна причиненный ущерб. Не подлежит

возмещению ущерб, причиненный имуществу члена экипажа судна, виновного в происшествии с судном.

§ 2. Капитан судна

Статья 61. Управление судном и другие обязанности капитана судна

На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на судне людям и грузу.

Статья 62. Обязанность оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море

1. Капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.
2. За нарушение обязанности, указанной в пункте 1 настоящей статьи, капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с уголовным законодательством Российской Федерации.

Статья 63. Обязанность оказать помощь после столкновения судов

1. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после их столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его экипажа.
2. Капитаны судов обязаны, если это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты их регистрации, а также порты отправления и назначения.
3. Судовладелец не несет ответственность за нарушение капитаном судна обязанностей, указанных в пунктах 1 и 2 настоящей статьи.

Статья 64. Обязанность капитана судна оказать неотложную медицинскую помощь

В случае, если лицо, находящееся на борту судна, нуждается в неотложной медицинской помощи, которая не может быть оказана во время нахождения

судна в море, капитан судна обязан зайти в ближайший порт или принять меры по доставке такого лица в ближайший порт с извещением об этом судовладельца; при заходе судна в иностранный порт или доставке такого лица в иностранный порт с извещением также консульского учреждения Российской Федерации.

Статья 65. Обязанность капитана судна в случае военных действий или иных случаях военной опасности

В случае военных действий в районе расположения порта отправления или порта назначения судна либо в районе, через который судно должно пройти, а также в иных случаях военной опасности капитан судна обязан принять все меры по недопущению уничтожения, повреждения и захвата судна, находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества.

Статья 66. Оставление судна его экипажем

В случае, если, по мнению капитана судна, судну грозит неминуемая гибель, капитан судна разрешает членам экипажа оставить судно после принятия всех мер по спасанию находящихся на судне пассажиров. Капитан судна оставляет судно последним после принятия зависящих от него мер по спасанию судового журнала, машинного журнала и радиожурнала, карт данного рейса, лент навигационных приборов, документов и ценностей.

Статья 67. Поддержание порядка на судне

1. Распоряжения капитана судна в пределах его полномочий подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами.
2. Капитан судна по согласованию с судовладельцем имеет право применять к членам экипажа судна поощрения и налагать на членов экипажа судна дисциплинарные взыскания, отстранять любого члена экипажа судна от исполнения своих служебных обязанностей в случаях и в порядке, которые предусмотрены федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации.

3. Капитан судна вправе изолировать лицо, действия которого не содержат признаков преступления, предусмотренного уголовным законодательством Российской Федерации, но создают угрозу безопасности судна или находящихся на нем людей и имущества.

Статья 68. Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации

Взаимоотношения капитана судна, других членов экипажа судна и консульских учреждений Российской Федерации определяются Консульским уставом Российской Федерации.

Статья 69. Возбуждение уголовного дела публичного обвинения и осуществление неотложных следственных действий капитаном судна

1. На судне, находящемся в плавании, капитан судна возбуждает уголовное дело публичного обвинения и осуществляет неотложные следственные действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации.

2. В случае возбуждения уголовного дела публичного обвинения порядок и особенности выполнения капитаном судна в связи с этим действий, не относящихся к процессуальным, определяются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта.

Статья 69.1. Действия капитана судна в отношении лиц, совершивших преступления, направленные против безопасности морского судоходства

Капитан судна может передать компетентным органам иностранного государства, если это предусмотрено международным договором Российской Федерации, лицо, в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства, за исключением гражданина Российской Федерации, а также постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства. В этом случае капитан судна по возможности до входа судна в территориальное море иностранного государства обязан направить, если это практически осуществимо, в его компетентные органы уведомление

о своем намерении передать им такое лицо и причинах его передачи, а также предоставить указанным органам имеющиеся доказательства.

Статья 70. Обязанности капитана судна в случаях оставления завещания, рождения на судне ребенка и смерти на судне

1. Капитан судна вправе удостоверить завещание лица, находящегося во время плавания на судне. Завещание, удостоверенное капитаном судна, приравнивается к нотариально удостоверенному.

2. Капитан судна обязан сделать запись в судовом журнале о каждом случае рождения ребенка на судне и о каждом случае смерти на судне.

3. Капитан судна обязан уведомить одного из близких родственников умершего или супруга умершего о его смерти и принять меры по сохранению и отправке тела умершего на родину. При отсутствии такой возможности капитан судна обязан предать тело умершего земле или кремировать его и отправить урну с прахом на родину.

В исключительном случае, если судно должно находиться длительное время в открытом море и тело умершего не может быть сохранено, капитан судна имеет право предать тело умершего морю согласно морским обычаям с составлением соответствующего акта.

4. Капитан судна обеспечивает составление описи и сохранность находящегося на судне имущества умершего до передачи такого имущества согласно описи капитану первого порта Российской Федерации, в который зайдет судно.

Статья 71. Капитан судна как представитель судовладельца и грузовладельца

Капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

Статья 72. Неотложная надобность в деньгах для продолжения плавания

1. Капитан судна в случае возникновения во время рейса неотложной надобности в деньгах для продолжения плавания, в частности для ремонта судна или содержания членов экипажа судна, вправе, если нет возможности или времени для получения распоряжения судовладельца, продать часть вверенного капитану судна имущества, не являющуюся необходимой для продолжения плавания.

Капитан судна обязан избрать тот способ приобретения средств для продолжения плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца.

2. Судовладелец возмещает стоимость проданного груза его владельцу, за исключением случаев, если вызванные продажей груза убытки подпадают под признаки общей аварии или продажа груза проведена только в интересах груза.

Статья 73. Возложение обязанностей капитана судна на старшего помощника капитана судна

В случае смерти, болезни или иной причины, препятствующих капитану судна выполнять свои служебные обязанности, обязанности капитана судна до получения распоряжения судовладельца возлагаются на старшего помощника капитана судна.

Вопросы для самопроверки:

1. Каковы основные обязанности капитана судна?
2. На какое должностное лицо возлагаются обязанности капитана в случае болезни?
3. Распоряжения капитана в пределах его полномочий подлежат исполнению каким составом экипажа судна?
4. В каком нормативном правовом документе прописаны должностные обязанности членов экипажа рыбопромыслового флота?

КОНВЕНЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ СОЛАС-74

Базовым правовым документом по вопросам безопасности мореплавания является Конвенция по безопасности человеческой жизни на море (Safety of Life at Sea) от 1974г., вступившая в силу в 1980г., (далее СОЛАС-74). Идея создания этой конвенции родилась еще после крушения «Титаника» в 1911г. и конвенции под аналогичным названием принимались еще в 1914, 1929, 1948 и 1960гг. Конвенция постоянно развивается и совершенствуется. СОЛАС –74 была принята на международной конференции по охране человеческой жизни на море 1 ноября 1974, а Протокол к ней 1988 года (Протокол –88) – на Международной конференции по гармонизированной системе освидетельствования и оформления свидетельств 10 ноября 1988 года. Стороны настоящего Протокола обязуются выполнять положения настоящего протокола и Приложения к нему.. Основная задача СОЛАС – определение минимальных стандартов по конструкции, оборудованию и безопасности плавания судов.

Конвенция не распространяется на военные корабли и транспорты, прогулочные яхты, суда, валовой вместимостью менее 500.

Условно можно разделить все требования СОЛАС-74 на а) **общие положения** (обязательства Сторон, определения, область применения, ответственность за нарушения, урегулирование споров, процедуры подписания, ратификации, присоединения к Конвенции); б) **технические и конструктивные положения** (например, требования по делению судна на отсеки и его остойчивости, по механическим и электрическим установкам, по спасательным средствам и устройствам, по мерам пожарной безопасности); в) **эксплуатационные положения**, которые являются наиболее важными для практического применения судоводителями и механической службой судов.

Если правительства каких-либо стран не присоединились к Конвенции СОЛАС-74, то это совершенно не означает, что они имеют право игнорировать ее требования. Скорее наоборот, они должны предъявлять властям портов захода другие нормативные документы, которыми они руководствуются при эксплуатации судов под их флагом, либо их судам будет запрещено посещать упомянутые порты. Это называется недискриминационным подходом к состоянию судов. Требования Конвенции СОЛАС-74 являются важнейшими при проектировании, постройке и эксплуатации судов, они учитываются всеми классификационными обществами в их деятельности, на их основе выдаются судовые конвенционные документы. В настоящее время Конвенция СОЛАС-74 с Протоколом 1988г. и поправками 1992 и 1994гг. и изменениями 2002г. состоит из 12 глав, две из которых – двойные Глава II-2 и Глава XI-2. Каждая глава содержит общие положения, определения, область применения и правила по конструкции, эксплуатации, процедурам освидетельствования. Часть глав представляет собой кодексы – МКУБ (IX глава), ОСПС (Глава XI-2), кодексы по грузам – Кодекс безопасной практики навалочных грузов (англ. BC Code), Кодекс безопасной практики перевозки лесных палубных грузов (дополнения к Главе VI Конвенции СОЛАС-74), Международный кодекс перевозки опасных грузов (англ. IMDG Code - Дополнение к главе VII). Конвенция постоянно изменяется, дополняется и расширяется.

Резолюции 86-й сессии Комитета ИМО по безопасности на море

С 27 мая по 5 июня 2009г. в штаб-квартире Международной морской организации прошла 86-я сессия Комитета ИМО по безопасности на море (КБМ-86). Как рассказали SeaNews в пресс-службе Минтранса, в работе сессии приняли участие представители 103 государств-членов ИМО, 8 межправительственных и 33 неправительственных организаций. КБМ-86 на своем расширенном заседании принял поправки к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974г. (СОЛАС-74), главными из которых являются:

- требование об оборудовании всех судов, совершающих международные рейсы, электронными картографическими навигационными информационными системами (ЭКНИС). Первыми судами, которые должны отвечать новому требованию, должны стать пассажирские суда валовой вместимостью 500 и более, построенные к 1 июля 2012г. Окончательное соответствие всех судов, согласно поэтапной схеме внедрения, предусматривается обеспечить к 1 июля 2018г.;

- требование о поэтапном введении систем аварийно-предупредительной сигнализации навигационной вахты на ходовом мостике, которому должны отвечать суда валовой вместимостью 150 и более, построенные к 1 июля 2011г., а полное соответствие ему всех судов предусматривается обеспечить к 1 июля 2014г.;

- введение в главу II-1 Конвенции новых требований к конструкции и прочности новых танкеров для нефти и навалочных судов (новое правило II-1/3-10) которое, как ожидается, вступит в силу для судов, контракт на постройку которых был размещен на 01.01.2015г. и позднее, либо для судов, киль которых был заложен 01.01.2016г. и после этой даты, или для судов, сданных заказчику 01.01.2019г. и позднее. Требование предполагает соответствие этих судов т.н. целевым стандартам конструкции новых судов (ЦС), которые будут распространяться также и на весь период эксплуатации судна.

КБМ-86 принял также резолюции:

- о международных целевых стандартах конструкции балкеров и нефтяных танкеров, приложение которой предусматривает подразделение нормативно-правовой документации на пять уровней (ярусов), в т.ч. включающих правила 'признанных' организаций как уровень IV;

- руководство о проверке соответствия целевым стандартам конструкции балкеров и нефтяных танкеров правил классификационных обществ (признанных организаций).

Эти правила станут предметом проверок соответствия целям и функциональным требованиям ЦС, силами т.н. «аудиторов» ИМО. В свою очередь, классификационные общества должны осуществить самостоятельную оценку соответствия своих правил.

По вопросу системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (ОСДР) приняты:

- новый циркуляр взамен циркуляра MSC.1/Circ.1296 по вопросу освидетельствований и выдачи свидетельств на суда, от которых требуется передача данных в систему ОСДР;

- поправки к циркуляру MSC.1/Circ.1297 в части Руководства для служб поиска и спасания;

- Руководство по испытаниям центров данных ОСДР;

- Циркуляр КБМ об информации, передаваемой в Организацию в отношении образования центров данных.

Особое внимание КБМ-86 уделил проблематике борьбы с пиратством.

Процедуры внесения изменений

Наиболее важными были следующие изменения:

Таблица

Изменения Конвенции СОЛАС-74	
год	
988	Протокол к СОЛАС-74, который ввел гармонизированную систему освидетельствования и оформления свидетельств
988	Дополнение относительно введения ГМССБ, вступило в действие после февраля 1999г.
994	Введение МКУБ с 1998г. (для судов типа «ро-ро» с 1 июля 1996г)
994	Включение Главы X «О мерах безопасности для скоростных судов»
994	Введение Главы XI «Специальные меры по повышению безопасности на море» (расширение освидетельствования, присвоение № IMO, контроль государства порта (MOU))

997	Введение Главы XII «Дополнительные меры безопасности для балкеров»
001	Новая редакция Главы V «Безопасность мореплавания» (установление единого рабочего языка, навигационные требования к оснащению и конструкции мостика, установка глобальной навигационной спутниковой системы ГНСС (GPS или Глонасс), автоматической идентификационной системы АИС, авторулевых и электронных картографических систем
002	Разделение Главы XI «Специальные меры по повышению безопасности на море» на две части – Глава XI-1 под тем же названием, но дополненная, и Глава XI-2 «Специальные меры по повышению охраны на море» (Кодекс ОСПС)
014	В SOLAS включено обязательное требование для новых пассажирских судов о наличии на борту ЭВМ для расчета остойчивости судна. В конвенции также прописано условие об эксплуатационных испытаниях систем освобождения спасательных шлюпок, спускаемых свободным падением, путем проверки механизмов либо с технической командой на ее борту, либо проведением подобных мероприятий в смоделированных условиях. Принимая во внимание руководство ИМО по принципам минимального безопасного состава экипажей, на каждом круизном лайнере по результатам открытой процедуры должен быть утвержден минимальный безопасный уровень его укомплектования. Также поправки к SOLAS запрещают смешивание наливных грузов и проведение технологических процессов на борту судна во время рейса.

Статья VIII Конвенции СОЛАС–74 предписывает, что поправки в её текст могут быть внесены либо:

1) *путём рассмотрения в ИМО:*

В этом случае изменения, предложенные договаривающимся правительством, рассылаются не менее чем за шесть месяцев до их рассмотрения на Комитете по безопасности на море (КБМ). Последний, в свою очередь, может передать их для обсуждения на одной или несколькими подкомиссиям ИМО. Поправки будут приняты большинством в две трети присутствующих Договаривающихся правительств, имеющих право голоса на КБМ. При этом, договаривающиеся правительства Конвенции СОЛАС имеют право участвовать в рассмотрении поправок на так называемом

"расширенном КБМ", независимо от того, являются они или нет членами ИМО.

2) путём рассмотрения на Конференции:

Конференция Договаривающихся правительств может быть созвана, если её проведение запросило хотя бы одно из Договаривающихся правительств, при этом, по крайней мере, треть договаривающихся правительств согласно на её проведение. Поправки могут быть приняты, если будут одобрены большинством в две трети присутствующих и имеющих право голоса договаривающихся правительств.

И в случае созыва Конференции, и при проведении расширенного КБМ, поправки (иные, нежели по Главе I Конвенции СОЛАС) будут считаться принятыми по истечении установленного периода времени после направления принятых поправок договаривающимся правительствам, если оговоренное число Договаривающихся правительств не будет возражать против них. Отрезок времени от момента передачи изменения до его принятия установлен в два года, если двумя третями голосов договаривающихся правительств во время принятия поправки не определён иной период времени, который, тем не менее, не может быть меньше одного года. Поправка к Главе I будет считаться принятой на ту дату, когда она будет принята голосами двух третей от общего числа Договаривающихся правительств Конвенции СОЛАС.

Изменение вступает в силу через шесть месяцев после того, как оно будет считаться принятым. Таким образом, минимальный период времени от рассылки предложенных поправок до вступления их в силу - 24 месяца. Они состоят из: рассылки (шесть месяцев); принятия к дате, считающейся приёмной (минимум 12 месяцев); вступления в силу после того, как поправка будет считаться принятой (шесть месяцев).

Однако, принятое в 1994 году решение ставит условие, что ускоренная процедура прохождения поправок может использоваться только в исключительных обстоятельствах. Период времени от рассылки изменения

до даты, когда оно будет считаться принятым, может быть сокращен до шести месяцев в исключительных случаях и только когда это решение принято Конференцией. На практике, большинство поправок к СОЛАС принял именно расширенный КБМ, в то время как Конференции были проведены несколько раз, главным образом, чтобы принять целые новые Главы к СОЛАС или принять изменения, предложенные в ответ на серьёзный инцидент в море.

Конвенция СОЛАС – 74 состоит из заключительного акта Конференции; Документа 1, содержащего статьи, Приложение – правила. Дополнение – свидетельства; Документа 2 – 5 резолюций; Документа 3 – рекомендации относительно ядерных судов.

В заключительном акте Конференции перечисляются государства участники и международные организации, а так же состав рабочих органов конференции, подтверждаются полномочия участников и законность их подписей под принятыми актами.

В Документе 1 изложено содержание СОЛАС – 74, в том числе общие обязательства государств по Конвенции, ее применение, исключение для случаев непреодолимой силы, перевозки при чрезвычайных обстоятельствах, поправки, подписания, ратификации, принятие, утверждение, а так же вступление в силу, сдача на хранение, регистрация и языки, на которых составлен текст конвенции.

Приложение к Документу 1 содержит правила, являющиеся главной частью СОЛАС –74. Правила подразделяются на главы, при этом нумерация в каждой главе правил – самостоятельная, а не сквозная, что облегчает процедуру изменения и дополнения положений отдельных глав.

Глава I «Общие положения» состоит из трех частей.

Часть А называется Применение, определения и т. д., т. е. Правила применяются только к судам, совершающим международные рейсы; дается ряд определений: «правила», «администрация», «одобрено», «пассажир», «рыболовное судно» и т. д., указывается, что СОЛАС – 74 не применяется к

военным кораблям, к грузовым судам валовой вместимостью менее 500, несамоходным судам и деревянным судам примитивной постройки, прогулочным судам, рыболовным судам. Формулируются допустимые изъятия и равноценные замены.

Часть В «Освидетельствование и свидетельства» содержит указания о порядке освидетельствования пассажирских и грузовых судов, спасательных средств, оборудования и снабжения, радиоустановок и РЛС, а так же о выдаче свидетельств и сроках их действия.

Часть С «Авария» содержит положение об обязанности государств проводить расследование морских аварий и сообщать о результатах расследования международных морских организаций (ИМО).

Глава II-1 «Конструкция: деление на отсеки остойчивость, механизмы и электрическое оборудование» включает в себя нормы о применимости технических стандартов, о предполагаемой длине затопленных отсеков, их проницаемости, делении корпуса на отсеки, остойчивости, балластировке, двойном дне, а так же информацию об остойчивости, источниках электрической энергии, в том числе аварийных, мерах предосторожности против поражения током, пожара, несчастных случаев, связанных с электричеством, об обеспечении заднего хода, о рулевом приводе, связи между мостиком и машинным отделением.

Состоит из следующих частей:

- А - Общие сведения;
- А1 – Конструкция судов;
- В – Деление на отсеки и остойчивость;
- В1 - Деление на отсеки и остойчивость грузовых судов в аварийной ситуации;
- С – Механическое оборудование;
- Д – Электрическое оборудование;
- Е – Дополнительные требования к машинным отделением, где вахту несут нерегулярно.

Глава II - 2 «Конструкция: противопожарная защита, обнаружение и тушение пожара». Определяет принципы противопожарной защиты судов и понятия: «негорючий материал», «перекрытия класса А», «перекрытия класса В», «перекрытия класса С», «палуба переборок» и т.д. В этой главе так же содержатся правила о схемах и средствах противопожарной защиты, давлении в пожарной магистрали, огнетушителях, переходных соединениях с берегом и т.д.

Состоит из следующих частей:

А -- Общие сведения;

В – Меры противопожарной защиты для пассажирских судов;

С - Меры противопожарной защиты для грузовых судов;

Д - Меры противопожарной защиты для танкеров.

Глава III «Спасательные средства и устройства». Относится к нормированию спасательного снабжения. Дает ряд определений «короткий международный рейс», «спасательный плот» и т.д., правила об изъятиях конструкций спасательных шлюпок, их количестве, снабжении, переносимой радиоаппаратуре и прожекторах, требования к надувным спасательным плотам и жестким плотам, маркировке спасательных средств и другое.

Состоит из следующих частей:

А -- Общие сведения;

В - Требования к судам и спасательным средствам

Раздел I – пассажирские и грузовые суда;

Раздел II– пассажирские суда (дополнительные положения);

Раздел III– грузовые суда (дополнительные положения);

Раздел IV – личные спасательные средства;

Раздел V – разное.

Глава IV «Радиосвязь» регламентирует вопросы радиотелефонии и радиотелеграфии. Содержит сведения относительно снабжения судов радиотелеграфными и радиотелефонными станциями, радиотелеграфных

установок на моторных шлюпках, переносимые радиоаппаратуры для шлюпок и плотов и т. д.

Новая система, которая получила отражение в Главе IV СОЛАС, вбирает в себя все современные достижения, включая спутники, и позволяет производить операций, по поиску и спасанию с минимальной задержкой. Система ГМССБ является системой связи судно — берег, берег — судно, судно — судно. Оборудование, которое необходимо иметь на борту судна, зависит уже не от его тоннажа, а от морских районов, в которых оно плавает. Мировой океан разделен на четыре района: район А1—в пределах зоны действия в режиме радиотелефонии по крайней мере одной береговой УКВ-станции (связь примерно в радиусе 25 миль); район А2 — в пределах зоны действия по крайней мере одной береговой средневолновой станции, обеспечивающей возможность передачи сообщений о бедствии с использованием цифрового избирательного вызова (ЦИВ) радиусом действия примерно 100 миль; район А3 — в пределах зоны действия системы геостационарных спутников ИНМАРСАТ (Международная организация морской спутниковой связи), который покрывает весь земной шар за исключением полярных районов; район 4 — за пределами морских районов А1, А2, А3.

Оборудование, требуемое системой ГМССБ, различается в зависимости от района, в котором плавает судно, и включает в себя:

цифровой избирательный вызов (ЦИВ) — способ связи, использующий цифровые коды, который позволяет радиостанции устанавливать связь и передавать информацию другим станциям; сигнал бедствия может быть направлен простым нажатием кнопки; система избирательна потому, что извещение может быть направлено на конкретные суда или группу судов (находящиеся в конкретном географическом районе) или на все суда и станции;

координированную передачу и автоматический прием на частоте 518 кГц информации о бедствии на море с помощью узкополосной буквопечатающей телеграфии с использованием английского языка (НАВТЕКС);

эта информация автоматически принимается всеми судами в печатном виде, что исключает недопонимание;

спутниковые аварийные радиобуи — указатели местоположения (спутниковой АРБ), которые работают в диапазоне 406 МГц (при плавании только в районе, охватываемом ИНМАРСАТ — 1,6 ГГц)"9, установленные в легко доступном месте, способные всплывать, если судно тонет, и автоматически включаться при всплытии, а также имеющие возможность приводиться в действие вручную;

радиолокационные ответчики, которые автоматически передают сигнал, "перехваченный" ближайшей радиолокационной станцией; оборудование для связи через спутники.

Новая Глава IV содержит требования к радиоустановкам и радиооборудованию (в зависимости от морских районов), несению радиовахт, источникам энергии, техническому персоналу и ремонту. Правило 14 устанавливает, что эксплуатационные требования, которые должны быть одобрены Администрацией, должны отвечать соответствующим эксплуатационным требованиям не ниже тех, которые приняты ИМО120. На 69-й сессии Комитета по безопасности на море резолюция КЕМ.69(69) в Главу IV (Правило 1, Правило 2, Правило 5-1, Правило 13 и Правило 15) были внесены изменения. Глава дополнена новым Правилем 18. Эти поправки должны вступить в силу с 1 июля 2002 г.

В Главе V **“О безопасности мореплавания”** рассмотрены вопросы, регламентирующие основные требования, касающиеся безопасности на море. Состоит из правил о передачи капитаном судна сообщений об опасности: льдах, покинутом судне, навигационной опасности, тропическом шторме, ветре силой 10 баллов и более по шкале Бофорта. Правила содержат указания по организации государствами метеорологических служб, служб ледовой разведки, о скорости хода вблизи льдов, маршрутировании, сигналах бедствия и обязанностях капитана при получении их, о неоправданном применении сигналов бедствия, сигнальных лампах, судовом навигационном

оборудовании, спасательных сигналах, поиске и спасении. Изложена в новой редакции 2002г.

В связи с возникающими проблемами перевозки сыпучих грузов было принято решение о принятии специальной главы касающейся этого вопроса.

Глава VI «Перевозка грузов» состоит из трех частей (13 правил) и включает в себя стандарты, касающиеся штивки зерна; требования в отношении остойчивости неповрежденных судов, загруженных зерном насыпью; продольных переборок; питателей и шахт; общей загрузки; документов о разрешении; информации о погрузке зерна; изъятиях для отдельных рейсов. В этой главе так же приведены правила расчетов условий кренящих моментов, связанных с перемещениями зерна внутрь судна. Изложены правила крепления поверхности зерна с помощью переборок, нагруженных с обеих сторон или только с одной, устройства типа блюда, бандлинг, стропинг-метод и т.д.

Состоит из следующих частей:

А -- Общие положения;

В - Специальные положения для навалочных грузов, не являющихся зерновыми;

С – перевозка зерновых (Международный зерновой кодекс).

Глава VII «Перевозка опасных грузов» Эта глава применяется к перевозке опасных грузов на всех судах, на которых распространяется СОЛАС – 74. Однако эти положения не применяются ни к судовым запасам, ни к оборудованию и снабжению судов, ни к отдельным грузам, перевозимым на судах, специально построенных или полностью переоборудованных для этих целей, как, например, на танкерах, газовозах. В дополнение к положениям Главы VII, каждое договаривающее государство должно принять подробную инструкцию по безопасности упаковке и размещению конкретных видов или категорий опасных грузов, включая все необходимые меры предосторожности при их совместной перевозке с другими грузами.

Состоит из следующих частей:

А -- Перевозка опасных грузов в упаковке или твердых навалом (Международный кодекс по морской перевозке опасных грузов (International maritime Dangerous Goods Code- -IMDG Code) в котором излагается сфера применения, дается классификация опасных грузов (9 классов). В правилах содержатся требования к упаковке опасных грузов, маркировке и знакам опасных грузов, документам, взрывчатым веществам, перевозка которых допускается на пассажирских судах, определяются требования к грузовым помещениям и сертификации судов, перевозящих опасные грузы.

В – Конструкция и оборудование судов, перевозящих жидкие химические грузы наливом (International Chemical Code);

С - Конструкция и оборудование судов, перевозящих сжиженные газы наливом (International Gas Code);.

Глава VIII «Ядерные суда» состоит из 12 правил, в которых содержатся требования о допустимости изъятий из положений СОЛАС – 74 для ядерных судов, об одобрении активной установки и ее пригодности к эксплуатации на судне; радиационной безопасности; информации о безопасности.

В Документе 2, приложенному к заключенному акту Конференции 1974 года содержатся резолюции: о пересмотре СОЛАС – 74, включая рекомендации по дальнейшему усовершенствованию правил в отношении остойчивости неповрежденных судов; делению пассажирских судов на отсеки; по противопожарной защите судов; оснащению их спасательными средствами; машинами без постоянной вахты в машинном отделении; по унификации определений и положений, содержащихся в различных конвенциях и правилах; по объединению СОЛАС – 74 и Международной конвенции по грузовой марке 1966 года; по перевозке опасных грузов; о процедуре внесения поправок СОЛАС – 74; право голоса в комитете по безопасности на море при одобрении поправок и прочее. В Документе 3 содержатся рекомендации относительно ядерных судов: их общей

безопасности, требований к ядерной силовой установке, защите и ограждению реакторной установки, радиоактивными отходам, перезарядке и обслуживанию, персоналу, руководству по эксплуатации, информации о безопасности, извещениям о заходе ядерных судов в порты, специальному контролю ядерных судов.

Глава IX «Управление безопасной эксплуатацией судов» (Международный кодекс управления безопасной эксплуатацией судов - МКУБ).

Глава X «Меры безопасности для высокоскоростных судов».

Глава XI-1 «Специальные меры по повышению безопасности на море» Вводят понятие номера ИМО и порядка его нанесения, журнала непрерывной истории судна (для облегчения идентификации судов), а также государственного портового контроля.

Глава XI-2 «Специальные меры по повышению охраны на море». Дополнением к ней является «Кодекс охраны судов и портовых сооружений (ОСПС)». Вводят понятие уровней охраны судна и портового сооружения, офицера охраны судна, офицера охраны судоходной компании, офицера охраны портового сооружения, оценки уязвимости и планов охраны судов и портовых сооружений. Главы XI-1 и XI-2 разделили юридически понятия «безопасности» и «охраны» судов.

Глава XII «Дополнительные меры безопасности для балкеров». Основной регламентирующий документ по судам, перевозящим навалочный груз. Содержит следующие правила:

- 1) Определения;
- 2) Применение;
- 3) Сроки задействия;
- 4) Требования к остойчивости в поврежденном состоянии навалочных судов;
- 5) Прочность конструкции навалочных судов;
- 6) Требования к конструкции навалочных судов и иные требования;

- 7) Освидетельствование грузовых трюмов навалочных судов;
- 8) Информация о выполнении требований к навалочным судам;
- 9) Требования к навалочным судам, не способным выполнять правило 4.2 из-за конфигурации их грузовых трюмов;
- 10) Декларация о плотности навалочного груза;
- 11) Прибор для определения нагрузки;
- 12) Датчики уровня воды в трюмах, балластных танках и других помещениях;
- 13) Возможность использования балластных систем.

Вопросы для самопроверки:

1. Структура СОЛАС-74?
2. Что такое ГМССБ?
3. К каким судам применяется Глава V СОЛАС-74?
4. В каких случаях Администрация может предоставить отдельным судам изъятия или эквиваленты требованиям Главы V СОЛАС-74? Кого и в какие сроки она обязана известить об этом?
5. Через какую систему связи Всемирная метеорологическая организация (ВМО) определяет порядок распространения прогнозов, предупреждений, для судов?
6. Кто определяет рабочий язык на судне и в каком документе должно быть указано об этом?
7. Независимо от установленного рабочего языка в каких случаях на судах должны применять английский язык и какое исключение может быть из этого требования?
8. Разрешена ли к использованию система отображения электронных карт и информации (ECDIS) вместо бумажных карт и пособий?
9. Какой регистровой вместимости пассажирские и грузовые суда должны иметь эхолот?

10. Под чьим наблюдением производится установка устройства для посадки и высадки лоцмана?
11. Кто из экипажа должен знать работу установленных на судне рулевых систем и порядок перехода с одной системы на другую?
12. В каких случаях сведения о действиях и инцидентах, связанных с судовождением и имеющих важное значение для безопасности мореплавания не записывают в судовой журнал?
13. Кому должен сообщать капитан каждого судна об обнаруженных опасностях?
14. Какие обязанности налагает на капитана судна, находящегося в море, сообщение о том, что люди терпят бедствие в море?

МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ СУДОВ И ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ СРЕДЫ

Судоходная компания и каждое из ее судов валовым регистровым тоннажем свыше 500 должны соответствовать Международному кодексу управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения окружающей среды («International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention» - ISM Code). **Система управления безопасной эксплуатацией (СУБ) судов и судоходных компаний и судов должна быть разработана компетентными организациями и одобрена правительством государства, под флагом которого ходит судно (Морской Администрацией) или организацией, признанной МА, с последующей выдачей соответствующих документов и свидетельств:**

1. **Документ о Соответствии (Document of Compliance - DOC), оформленным для компании после ее проверки на соответствие**

требованиям МКУБ.

2. Свидетельство об Управлении безопасностью (Safety Management Certificate - SMC), оформленным для судна после его проверки на соответствие тем же требованиям.

Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) – это стандарт для установления в судоходной компании системы управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения. Соответствие требованиям МКУБ является обязательным, что регламентировано главой IX Конвенции СОЛАС-74 для всех судов, валовой регистровой вместимостью свыше 500. МКУБ впервые связал воедино меры по обеспечению безопасности мореплавания и защиты окружающей среды, как на судне, так и в судоходной компании, которая распоряжается или владеет судном.

МКУБ состоит из 13 разделов:

1. Общие положения: назначения и цели МКУБ;

2. Политика в области безопасности и защиты окружающей среды: Компания должна сформулировать в письменном виде свою политику в области безопасности и защиты окружающей среды и меры обеспечения ее исполнения каждым сотрудником.

3. Ответственность и полномочия Компании: Компания должны четко определить и документально оформить ответственность всего персонала, вовлеченного в СУБ.

4. Назначенное лицо: в целях обеспечения безопасной эксплуатации каждого судна и осуществления связи между Компанией и судном, Компания назначает лицо (или лиц) на берегу, ответственных за осуществление постоянного контроля над судном, за соблюдением на судне норм безопасности и предотвращения загрязнения моря, имеющих прямой доступ к руководству Компании на самом высоком уровне управления Компании для решения вопросов безопасности судов по мере необходимости, эффективно и в кратчайшие сроки;

5. Ответственность и полномочия капитана: Капитан обладает верховной властью на судне и несет ответственность в отношении решений по безопасной эксплуатации судна и предотвращению загрязнения окружающей среды, а при необходимости может обратиться за помощью в Компанию; Компания должна обеспечить, чтобы капитан а) имел надлежащую квалификацию; б) был полностью осведомлен о СУБ Компании; в) получал поддержку для выполнения своих обязанностей;

6. Ресурсы и персонал: Компания должна иметь соответствующий персонал на судах и на берегу, который обязан а) знать свои обязанности; б) получать инструкции о выполнении упомянутых обязанностей; в) получать необходимую подготовку;

7. Разработка планов для проведения операций на судах: необходимо планировать свою работу и обеспечить исполнение планов при выполнении работ;

8. Готовность к аварийной ситуации: судовой экипаж должен быть готов к неожиданным (аварийным) ситуациям. Они могут произойти в любое время. Компания разрабатывает для каждого судна «План действий в аварийных ситуациях» (Contingency Plan), разрабатывает программы обучения экипажа и обеспечивает учебные отработки действий в условиях аварийной ситуации.

9. Отчеты о несоответствиях, аварийных и опасных ситуациях, их анализ: преимущество СУБ заключается в том, что ее можно корректировать и совершенствовать. Если обнаружены какие-либо нарушения (несоответствия), в т.ч. аварии или опасные ситуации, об этом должно быть поставлено в известность администрация судна и назначенное лицо. Любое несоответствие будет проанализировано и СУБ будет откорректирована либо усовершенствована;

10. Техническое обслуживание и ремонт судна и оборудования: судно и его оборудование должно поддерживаться в технически исправном состоянии. Оборудование должно периодически проверяться, особенно

аварийно-спасательные и противопожарные системы.

11.Документация: СУБ должны быть задокументирована и управляема. Документы по СУБ должны быть доступны как на судне, так и в береговых подразделениях Компании. Устаревшие документы должны вовремя изыматься. Процедура корректировки документов должна соблюдаться.

12.Проверка, анализ, оценка СУБ, осуществляемые Компанией: Компания должна иметь свои собственные внутренние методы, обеспечивающие функционирование СУБ и ее совершенствование, периодически, а также при необходимости проводить аудит судна, оценивать эффективность и при необходимости корректировать СУБ.

13.Сертификация, освидетельствование и контроль: Морская администрация (для судов рыбной промышленности Госкомрыбхоз Украины) или признанная ей организация по заявке Компании направляет аудиторов для проведения освидетельствования СУБ Компании и каждого судна, ей принадлежащего. После подтверждения соответствия СУБ требованиям МКУБ, МА или признанная ей организация выдает Компании – Документ о соответствии (ДОС), и каждому судну – Свидетельство об управлении безопасностью.

Объем представляемой документации по СУБ согласовывается между признанной организацией и Компанией.

Периодически (один раз в 5 лет) проводится переосвидетельствование Компании и ее судов, а также между 2-м и 3-м годами пятилетнего периода должен проводиться промежуточный внешний аудит. Изменения, вносимые Компанией в документацию по СУБ, должны быть согласованы с признанной организацией, выдавшей ДОС и Свидетельство СУБ.

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое МКУБ?
2. Что такое «назначенное лицо» судоходной компании?

3. Кто и каким образом разрабатывает СУБ судоходной компании?
4. Кто и каким образом освидетельствует судоходную компанию и судно на соответствие МКУБ? Какие документы при этом выдаются?

КОНВЕНЦИЯ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966 Г.

Данная Конвенция (англ. - International Convention on Load Line – LL-66) устанавливает требования относительно нанесения на борту судов грузовой марки после соответствующего освидетельствования и предусматривает возможность контроля за соблюдением этих требования в портах государств - участников Конвенции. Принята 5 апреля 1966 г. в Лондоне, вошла в силу в 1968 г, Украина присоединилась к ней (с поправками 1971, 1975, 1979 и 1983 гг.) постановлением КМУ №773 от 21.09.93 г.

В 1890 г. в Великобритании был принят закон, по которому высоту надводного борта судна определяло государство. По имени автора закона получило название обозначение грузовой марки на борту судна – диск Плимсолла. Первая конвенция о грузовой марке была принята в 1930г.

Правила LL-66 регламентируют расчет высоты надводного борта для судов типа «А» (перевозящих жидкие грузы наливом) и судов типа «В» (всех остальных, совершающие международные рейсы, за исключением военных кораблей, рыболовных судов, прогулочных судов и судов, длиной менее 24м.).

Грузовая марка, наносимая в соответствии с требованиями LL-66. определяет высоту надводного борта, которую должно иметь судно в соответствующих зонах в зависимости от сезона. Главная цель LL-66 – обеспечение водонепроницаемости судна.

В 1988г. был принят Протокол 1988г. к LL-66 о гармонизации требований Конвенций СОЛАС-74, МАРПОЛ 73/78 и LL-66.

Вопросы для самопроверки:

1. Какова главная цель Конвенции о грузовой марке?
2. Почему для лесных грузов установлена отдельная грузовая марка?

КОНВЕНЦИЯ ПО ОБМЕРУ СУДОВ 1969 Г.

Одним из важнейших судовых конвенционных документов является «Мерительное свидетельство» (Certificate of Tonnage), выдаваемое классификационным обществом. В настоящее время его выдача основана на Правилах Международной конвенции по обмеру судов 1969 г., определившей единые принципы и правила определения вместимости судов, совершающих международные рейсы. Конвенция вступила в силу 18 июля 1982 г.

До Конвенции 1969 г. вместимость судов, как валовая (gross tonnage), так и чистая (net tonnage) измерялась в т.н. регистровых тоннах (1р.т = 100фут³ ≈ 2,83м³), отсутствовал единый подход к определению **наибольшего размера судна (т.е.валовой вместимости) и полезного объема судна (т.е.чистой вместимости).**

Примечание: не путать с зерновой и киповой вместимостью судна – реальными грузовыми характеристиками грузового судна. Валовая и чистая вместимость в практической деятельности судовладельца и администрации судна служат исключительно базисом для начисления тарифов и сборов при расчетах стоимости захода в порт (за исключением портов бывшего СССР), прохода каналов и проливов с лоцманом, а также иных коммерческих и статистических целей (при приеме в Клуб взаимного страхования, в ассоциации судовладельцев, и т.д.)

Согласно Конвенции 1969г.:

- 1) **валовая вместимость** - наибольший размер судна;
- 2) **чистая вместимость** - полезный объем судна;
- 3) **длина судна** – 96% полной длины судна, взятой по ватерлинии при осадке, равной 85% минимальной теоретической высоты надводного борта,

измеренной от верхней кромки киля, **или** длины судна от передней кромки форштевня до оси баллера руля, взятую по той же ватерлинии – смотря что больше;

4) **теоретическая высота борта** – расстояние по вертикали от верхней кромки горизонтального киля до нижней кромки верхней палубы у борта;

5) **ширина судна** – наибольшая ширина в середине длины судна до наружной кромки шпангоутов у судна с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала;

Все пять перечисленных величин указываются в «Мерительном свидетельстве», причем согласно Конвенции по обмеру 1969г., вместимость как валовая, так и чистая указывается в **безразмерных единицах**. Коэффициента пересчета из регистровых тонн в безразмерные единицы не существует, т.к. изменилась сама методика обмера. Кроме того, Правилами (Приложение 1 к Конвенции) определяются закрытые, исключенные из обмера и полезные пространства и дается методика их расчета. Все упомянутые пространства также приводятся в «Мерительном свидетельстве».

Вопросы для самопроверки:

1. Что такое валовая вместимость, чистая вместимость, киповая и зерновая вместимости грузового судна?
2. Можно ли пересчитать валовую вместимость с регистровых тонн на безразмерные единицы?
3. Что такое объемный модуль судна и по какому документу он рассчитывается?
4. Какие судовые документы следует переоформлять после внесения изменений в конструкцию корпуса судна?

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ НОРМЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МИРОВОГО ОКЕАНА С СУДОВ

Базовым правовым документом по вопросам защиты окружающей среды является Конвенция по предупреждению загрязнения с судов от 1973г., измененная Протоколом от 1978г и Протоколом 1997г. (далее МАРПОЛ-73/78). Сама Конвенция МАРПОЛ-73/78 относительно невелика, однако к ней прилагается целый ряд дополнительных документов, в сумме составляющих три тома. Конвенция постоянно развивается и совершенствуется, к ней добавляются все новые и новые резолюции Сторон Конвенции, МЕРС и др. Условно можно разделить все требования МАРПОЛ-73/78 на а) **общие положения** (обязательства Сторон, определения, область применения, ответственность за нарушения, урегулирование споров, процедуры подписания, ратификации, присоединения к Конвенции); б) **технические и конструктивные** (например, требования по расположению танков изолированного балласта, по бортовым танкам и отсекам, по танкам и отсекам двойного дна); в) **эксплуатационные**, которые являются наиболее важными для практического применения судоводителями и механической службой судов.

Ранее данной конвенции предшествовала Конвенция о предотвращении загрязнения нефтью с судов (OILPOL-58). К судам стран, не присоединившихся к Конвенции МАРПОЛ-73/78 также как и в случае с Конвенцией СОЛАС-74, проявляется недискриминационный подход властей в портах захода. Так же как и в случае с Конвенцией СОЛАС-74, требования Конвенции МАРПОЛ 73/78 являются важнейшими при проектировании, постройке и эксплуатации судов, они учитываются всеми классификационными обществами в их деятельности, на их основе выдаются судовые конвенционные документы. Особенно сильно на развитие Конвенции МАРПОЛ 73/78 повлияли крушения ряда танкеров и буровых

установок, вызвавшие настоящие экологические катастрофы за счет колоссальных разливов нефтепродуктов.

Таблица.
Катастрофы, вызвавшие наибольшее загрязнение моря нефтепродуктами

Год	Место крушения	Название судна	Примерный разлив нефтепродуктов
1967	Ла-Манш	«Горри Каньон»*	120 тыс.т
1974	Индийский океан	«Трансхерон»	3,5 тыс.т
1976	Колумбия	«Сан-Петер»	33 тыс.т
1976	Бретань	«Олимпик Брэйвери»	275 тыс.т
1977	США, Массачусетс	«Арго Мерчент»	25 тыс.т.
1977	Гавайи и центр Тихого океана	«Айринз Челленджер» и «Гавайан Пэтриот»	18 тыс.т и 90 тыс.т соответственно
1978	Бретань	Амоко Кадис*	230 тыс.т
1979	Карибское море	«Атлантик Импресс» и «Иджен Кэптэн»	300 тыс.т
1983	Бискайский залив	«Кастилло де Бельвер»	250 тыс.т
1989	Аляска	«Эксон Валдез»*	40 тыс.т
2002	Иберийский п-ов	«Престиж»*	90 тыс.т

* только крушения отмеченных звездочкой танкеров нанесли ущерб свыше 10 млрд. долларов США.

Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ 73/78) состоит из собственно Конвенции и Протоколов к ней, где закрепляются общие положения об обязательствах государств-участников по предотвращению загрязнения моря с судов, и шести Приложений к ней, излагающих Правила относительно загрязнения моря конкретными загрязняющими веществами: нефтью; вредными химическими веществами, перевозимыми наливом; веществами, перевозимыми в упакованной форме; сточными водами; мусором и загрязнением воздушной среды с судов.

Конвенция содержит уточняющие обязательства государств, под флагом которых плавают суда, и государств, в водах которых осуществляется международное судоходство, общие определения таких понятий как судно, вредное вещество, сброс и другие, дополняемые в каждом из Приложений. Судами в данном Конвенцией определении являются все суда, включая суда на воздушной подушке и на подводных крыльях, подводные суда, стационарные и плавучие платформы. Из сферы действия Конвенции исключаются военные корабли и государственные некоммерческие суда, однако участники должны обеспечить, чтобы они по возможности также действовали в соответствии с Конвенцией^[5].

Конвенция предусматривает, что любое нарушение её положений, включая Приложения, запрещается независимо от места его совершения, и за такое нарушение в законодательстве каждого государства-участника Конвенции, под флагом которого плавает судно, должны устанавливаться санкции (наказания).

Кроме того, запрещается любое нарушение положений Конвенции в пределах юрисдикции любого государства-участника Конвенции, и предусматриваются санкции (наказания) за такое нарушение, устанавливаемые законодательством этого государства. В случае нарушений в пределах его юрисдикции государство-участник либо само должно возбудить преследование в соответствии со своим законодательством, либо уведомить о совершении такого нарушения, с представлением фактов, государство флага судна, которое в свою очередь обязано уведомить о принятых мерах направившего ему первоначальную информацию участника Конвенции. Санкции, в соответствии с Конвенцией, должны быть достаточно строгими, чтобы пресекать нарушения^[7].

В ст. 5 Конвенции устанавливается обязательство взаимного признания государствами-участниками выдаваемых судам Свидетельств (см. о Международных свидетельствах в разделах по Приложениям), а также предусматриваются положения об инспектировании судов на предмет

наличия Свидетельства на борту судна и задержании судов в случае их явного несоответствия Свидетельству или при отсутствии последнего.

Конвенция предусматривает сотрудничество государств-участников Конвенции в выявлении нарушений Конвенции и порядок такого сотрудничества, включая инспектирование судов, подозреваемых в совершении нарушений (сбросов), информирование друг друга об инцидентах (ст. 7), а также информирование Международной морской организации о принятых законах и правилах, инцидентах, приемных сооружениях в портах, наложенных на нарушителей санкциях, авариях, загрязнивших окружающую среду и т. д. (ст. 11-12 Конвенции).

Приложение I — Правила предотвращения загрязнения нефтью.

Это Положение в отношениях между государствами-участниками МАРПОЛ было записано в Конвенцию в 1983 году.

Для целей Приложения нефть означает нефть в любом виде, включая сырую нефть, жидкое топливо, нефтесодержащие осадки, нефтяные остатки и очищенные нефтепродукты (не подпадающие под действие положений Приложения II к Конвенции), а также вещества, перечисленные в дополнении I к Приложению .

Приложение предусматривает жесткие ограничения на сброс нефти, нефтяных остатков и пр. с танкеров валовой вместимостью более 150 тонн и других судов валовой вместимостью более 400 тонн и полный запрет на сброс в особых районах, которые указываются в Приложении, — в районах Чёрного, Средиземного, Балтийского, Северного и Красного моря, а также районах Персидского залива, Северо-Западной Европы, Антарктики. Полный запрет на сброс нефтесодержащих вод существует только для Антарктики. Для остальных мест сброс разрешен, но обставлен рядом жестких условий.

Приложение I также устанавливает правила освидетельствования нефтяных танкеров валовой вместимостью более 150 тонн и других судов валовой вместимостью более 400 тонн и выдачи Международного

свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, соответствующие требования к конструкции и оборудованию танкеров (общие и в зависимости от года постройки), нормы ведения Журнала нефтяных операций, а также контроль государства порта за выполнением эксплуатационных требований, предъявляемых к судам.

Приложение II — Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом. Конвенция требует, чтобы танкеры-химовозы, построенные после 1 июля 1986 г., соответствовали правилам Международного кодекса по химовозам (МКХ). Танкеры, построенные до этого времени, должны соответствовать требованиям предшественника МКХ — Кодекса по химовозам.

Приложение II предусматривает деление перевозимых наливом химических веществ на 4 категории (X, Y, Z и прочие вещества) в зависимости от степени их токсичности и потенциального вреда, их сброс в результате очистки танков или слива балласта может причинить вред морским ресурсам и здоровью человека^[10]. Приложение устанавливает максимальные концентрации вредных веществ при сбросе или полностью запрещает такой сброс.

В Приложении II также устанавливаются правила освидетельствования танкеров-химовозов и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом; нормы, относящиеся к оснащению таких судов насосами и трубопроводами, используемыми при зачистке танков; требования к инспектированию танкеров в порту; к приемным сооружениям порта; к мерам по предотвращению инцидентов, связанных с жидкими химическими веществами и т. д.^[11].

Приложение III — Правила предотвращения загрязнения вредными веществами, перевозимыми морем в упаковке. В Приложении III указывается, что «вредными веществами» являются вещества, которые определены как загрязнители моря в Международном кодексе морской

перевозки опасных грузов (МКМПОГ). Приложение предусматривает общие правила, относящиеся к упаковке, маркировке и ярлыкам, документированию, размещению и предельным количествам вредных веществ, перевозимых в упаковке^[12].

Приложение IV — Правила предотвращения загрязнения сточными водами с судов. Приложение IV посвящено правилам, относящимся к сбросу сточных вод с судов, оборудованию судов, предназначенному для контроля сброса сточных вод, и приемным сооружениям для приема сточных вод в портах и терминалах, а также правилам освидетельствования судов и выдачи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами^[13].

Приложение V — Правила предотвращения загрязнения мусором с судов. Мусор, указывается в Приложении V, означает все виды продовольственных, бытовых и эксплуатационных отходов, которые образуются в процессе нормальной эксплуатации судна и подлежат постоянному или периодическому удалению, за исключением веществ, приведенных в других Приложениях к настоящей Конвенции.

Приложение V устанавливает строгие ограничения на сброс мусора в море в прибрежных водах и особых районах, полностью запрещает сброс мусора из пластика и накладывает ограничения на сброс мусора из бумаги, ветоши, стекла и металла^[14]. Приложение также предусматривает обеспечение государствами-участниками приемных сооружений для мусора портах и терминалах. Особыми районами для целей Приложения являются Черное, Средиземное, Балтийское, Северное и Красное моря, район Антарктики, район бассейнов Карибского моря, включая Мексиканский залив и Карибское море, район заливов.

Приложение VI — Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов. В приложение VI описаны меры по предотвращению загрязнения воздуха, включая озоноразрушающие вещества (ОРВ), оксиды азота, оксиды серы и летучие органические соединения, меры

по проверке судов и выдачу Международного сертификата по предотвращению загрязнения воздуха, меры по обеспечению портов и терминалов средствами приема и контроля со стороны государства порта для соответствующих эксплуатационных требований.

Вопросы для самопроверки:

1.Что такое «неконвенционное судно» по отношению к Конвенции МАРПОЛ-73/78?

2.Каким образом действуют исключения в Приложениях к Конвенции МАРПОЛ-73/78 о запрете на загрязнение морской среды?

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ И СПАСАНИЯ НА МОРЕ

Деятельность морского флота неизбежно связана с опасностями и случайностями на море, риском повреждения и гибели судов, находящихся на них людей и имущества, загрязнением окружающей среды. В связи с этим, в международном морском праве выработаны нормы, регулирующие правоотношения, возникающие при оказании помощи и спасании на море. В первую очередь это касается спасания человеческой жизни.

Конвенция об открытом море 1958 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. требуют, чтобы каждое государство вменило в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, обязанность оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель, следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если капитану сообщено, что они нуждаются в помощи; после столкновения оказывать помощь другому судну или экипажу и пассажирам, насколько это возможно, сообщить аварийному судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт захода.

Прибрежные государства должны способствовать организации и содержанию эффективной спасательной службы для обеспечения безопасности на море и над морем, а также, когда этого требуют обстоятельства, заключать с этой целью в необходимых случаях региональные соглашения о взаимном сотрудничестве с соседними государствами.

По Конвенции СОЛАС-74 каждая Сторона – участник Конвенции обязалась обеспечивать принятие всех необходимых мер по организации наблюдения с берега и спасания людей, терпящих бедствие в море вблизи берегов своей стороны. Эти меры должны включать создание, эксплуатацию и техническое обслуживание необходимого числа технических средств.

Украинское законодательство возлагает на капитана обязанность по оказанию помощи терпящим бедствие на море и устанавливает уголовную ответственность за неисполнение этой обязанности. **Самое главное, что следует иметь в виду, что операции по поиску и спасанию людей проводятся бесплатно для спасаемых**, а отказ в участии в таких операциях по неуважительным причинам в большинстве национальных законодательств влечет за собой уголовную ответственность. При этом национальное законодательство ряда стран, поскольку это не противоречит Конвенции 1989г. (ч.1, ст.16), предусматривает право спасателей на **специальное вознаграждение** за спасение людей, поэтому последнее должно оформляться документально. Оплата за спасение людей происходит из фондов морских палат либо за счет владельцев спасенного имущества в Австралии, Великобритании, Канаде, Нидерландах, Италии и ряде других стран.

Следует сразу же определить различие в терминах:

- (1) спасание – это процесс;
- (2) спасение – это результат.

Основным практическим правовым документом для участников спасательных операций является «Международное морское и авиационное наставление по поиску и спасанию на море» (IAMSAR), заменившее в 1999г.

прежние наставления IMOSAR и MERSAR. В «Наставлении...», состоящем из трех книг, которое должно быть в наличии на борту каждого судна очень подробно описаны способы связи, сигнализации, методика поиска, координация морских и воздушных спасателей и спасательно-координационных центров, приемы и средства взятия на борт потерпевших, оказания помощи и т.д. и т.п.

Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1989 года (САР-89)

Стороны – участники Конвенции устанавливают поисково-спасательные районы, в пределах которых они обеспечивают поиск и спасание людей, терпящих бедствие в море и у его берегов. За организацию поиска и спасания и координацию проводимых поисково-спасательных операций в пределах поисково-спасательного района отвечает спасательно-координационный центр (СКЦ).

В помощь СКЦ могут быть созданы спасательные подцентры (СПЦ), подчиненные СКЦ и действующие в определенной части поисково-спасательного района (зоне).

Каждая сторона организует национальные службы поиска и спасания.

Каждый СКЦ и СПЦ принимает меры для приема оповещений о бедствии, связи с людьми, терпящими бедствие, с поисково-спасательными средствами, с другими СКЦ и СПЦ. Он несет круглосуточную вахту и должен быть укомплектован обученным персоналом, владеющим английским языком. В распоряжении СКЦ и СПЦ находятся спасательные единицы – суда, самолеты, вертолеты и т.п., укомплектованные обученным персоналом и оснащенные оборудованием, пригодным для быстрого проведения поисково-спасательных операций.

При получении сообщения о том, что человек терпит бедствие на море в зоне, в пределах которой сторона обеспечивает общую координацию поисково-спасательной операции, власти этой стороны немедленно принимают меры для оказания любой возможной помощи.

Стороны оказывают помощь любому лицу, терпящему бедствие на море, независимо от его национальной принадлежности или статуса и обстоятельств, при которых это лицо было обнаружено.

Любой пост оповещения о тревоге, получивший сообщение о бедствии, незамедлительно ретранслирует сообщение в соответствующий СКЦ или СПЦ, а затем, насколько это возможно, оказывает помощь в обеспечении связи при поиске и спасании; если это необходимо, подтверждает оповещение.

СКЦ или СПЦ различает следующие аварийные стадии:

1. Стадия неопределенности:

- когда сообщено, что человек без вести пропал, судно или другое средство не прибыло вовремя;

- когда человек, судно или другое средство не передали очередной сводки о своем местоположении или диспетчерского сообщения, касающегося безопасности плавания;

2. Стадия тревоги:

- когда, после стадии неопределенности, попытки установить связь с человеком, судном или другим средством не дали результатов и запросы, адресованные другим соответствующим источникам, были безуспешны;

- когда была получена информация о том, что эксплуатационная надежность судна или иного средства нарушена, ноне в такой степени, когда вероятна ситуация бедствия;

3. Стадия бедствия:

- когда получена достоверная информация о том, что человеку, судну или иному средству грозит опасность и они нуждаются в немедленной помощи;

- когда, после стадии тревоги, дальнейшие попытки установить связь с человеком, судном или иным средством безуспешны, а безуспешные запросы большого количества источников указывают на вероятность существования стадии бедствия;

- когда полученная информация указывает на то, что эксплуатационная надежность судна или иного средства нарушена до такой степени, когда вероятна ситуация бедствия.. В большинстве районов торговые и промысловые суда также могут участвовать в поисково-спасательных операциях, в зависимости от ситуации, однако никакой приказ или совет от властей не может отменить обязанности и права капитана, изложенные в Конвенции СОЛАС-74. Следует однако помнить, что по условиям страхования судна, иногда спасательная операция может перерасти в использование судна не по назначению, с потерей права на страховую компенсацию, если неприспособленному судну в ходе спасательной операции нанесен ущерб.

На месте аварии необходима координация действий участников операции. Обычно командир спасательной операции назначается СКЦ. Если такой возможности нет, то функции координатора (командира) принимает на себя одно из специализированных (в т.ч. и военных) судов, а принимающие участие в операции торговые суда ждут от него инструкций. Если специализированные поисково-спасательные суда, включая военные, не могут принять на себя обязанности командира на месте действия, а в операции участвует несколько торговых судов, то нужно чтобы одно из них взяло на себя функции координатора. Очень важен вопрос организации связи. Лучше всего прямая связь на частоте 2182 кГц или на 16-м канале УКВ, однако связь может идти и на других каналах, и через береговые радиостанции. Важно, чтобы действия вертолетов координировались участником операции, у которого с ними наилучшая связь, т.к. из-за шума винтов и ограниченного пространства возникает опасность столкновения вертолета с плавсредствами.

Пока командир операции не прибыл к месту ее проведения, эти функции автоматически исполняет первое пришедшее к месту аварии судно.

Командир на месте действия обязан:

- (1) выполнять план проведения операции, согласно указаний СКЦ;

(2) вносить изменения в в/у план, в зависимости от условий на месте действия и информировать об этом СКЦ;

(3) периодически докладывать обстановку на СКЦ;

(4) вести подробную запись о ходе операции, включая время прибытия на место действия, о районах проведенного поиска, о результатах, о времени освобождения судов, занятых в операции;

(5) известить СКЦ, когда дополнительные поисковые единицы больше не нужны;

(6) доложить общие результаты по завершению поисково-спасательной операции;

(7) днем нести двуфлажный сигнал FR, ночью – ясно различимый сигнал, о котором он оповещает всех участников операции;

Командир на месте действия несет ответственность за следующие мероприятия, если они не были выполнены СКЦ:

(1) определение вероятного местонахождения объекта поиска, района поиска, предельных значений ошибки; принятие мер по рассредоточению занятых поиском единиц;

(2) определение схем поиска и указание районов поиска спасательным единицам;

(3) назначение наиболее подходящих спасательных единиц для осуществления спасания после обнаружения объекта поиска

Действия судов, оказывающих помощь:

Суда могут принять:

1. сигнал тревоги и/или бедствия непосредственно с судна или ретранслированный;

2. ретранслированный сигнал бедствия или прямое сообщение о бедствии с воздушного судна;

3. сигнал от аварийного радиобуя;

4. визуальные или звуковые сигналы с морских или воздушных судов, терпящих бедствие.

Немедленные действия:

1. подтвердить прием и ретранслировать сообщение о бедствии;
2. немедленно постараться взять радиопеленги и поддерживать радиовахту на частотах 500 или 2182 кГц;
3. передать на терпящее бедствие судно свои опознавательные данные, местонахождение; ЕТА; истинный пеленг на судно, терпящее бедствие;
4. установить непрерывную радиовахту;
5. вести непрерывное радиолокационное наблюдение;
6. находясь вблизи от места бедствия, увеличить число наблюдателей;
7. нанести на карту местонахождение, курсы, скорости и ЕТА других судов, оказывающих помощь.

Особое место занимают правила, определяющие спасание судов и грузов, а также иного находящегося на них имущества, право на вознаграждение за спасание и его размер. В основном эти правила базируются на основе Международной конвенции о спасании 1989г., заменившей Брюссельскую «Международную конвенцию для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море» от 23 сентября 1910г, однако, в силу многих причин, указанные правила не охватывают всех случаев оказания помощи и спасания на море, поэтому **в реальных ситуациях необходимо учитывать практику существующего судебного-арбитражного прецедента.** Значительный вес в судебно-арбитражной практике имеют споры, связанные с правом на вознаграждение за спасание либо с его размером. Юридическими фактами, которые порождают право на вознаграждение за спасание на море, является наличие опасности для судна, терпящего бедствие, которое вынуждено прибегнуть к спасательным услугам и достижение полезного результата спасателем. До начала операции по спасанию судов и имущества должны быть подписаны

договора о спасании. Имеется ряд проформ данных договоров – проформа Ллойда (LOF-80 – Lloyd Open Form), проформа НКК (Япония), проформа МАК (Россия, Украина и др.) и т.п. Согласно договоров, заинтересованная в спасании своего имущества сторона должна внести залог (депозит), либо другие серьезные гарантии до начала операции. Депозит обычно вносится на счет депозитария (согласованного банка, адвокатской конторы, нотариальной конторы) и выплачивается или возвращается по инструкциям того, кто вносил депозит.

Международная ассоциация судовладельцев разработала свою форму спасательного контракта, согласно которому размер спасательного вознаграждения определяется соглашением сторон, а при наличии спора – арбитражем. Арбитраж может проводиться по выбору спасателя в Международном арбитражном суде по морскому и речному судоходству в Гдыне или в МАК.

Спецификой Ллойдовской стандартной формы соглашения о спасании, последняя редакция которой одобрена Комитетом Ллойда в 2000 г, является то, что, хотя услуги и оказываются на основе принципа «без спасения нет вознаграждения», в тех случаях, когда спасаемым имуществом является танкер, полностью или частично загруженный нефтью, и когда при отсутствии небрежности со стороны спасателя операция окажется безуспешной (или частично успешной) или спасатель лишен возможности ее завершить, владелец танкера обязан возместить разумно понесенные спасателем расходы и прибыль, не превышающую 15 % таких расходов. Размер спасательного вознаграждения устанавливается арбитражем в Лондоне.

Особый интерес вызывают правоотношения по поводу морской буксировки, при которой буксиром осуществляется оказание помощи судну или иному буксируемому плавучему объекту, терпящему бедствие в море.

Проблема соотношения буксировки и спасания на море является одним из сложнейших вопросов частно-правовой природы в морском праве.

Сложность этого вопроса заключается в том, что буксировка как способ и процесс перемещения вещей в морском пространстве, опосредствованный договором буксировки, может быть связана с необходимостью спасения на море, которое осуществляется буксирующим судном, но опосредствуется договором иного вида - договором о спасении на море.

Определение договора спасения отсутствует в КТМ, но сформулировать определение понятия договора спасения можно исходя из следующих соображений:

Спасатель обязуется на свой риск сделать все возможное для спасения судна, груза и фрахта, а собственник имущества обязан уплатить спасателю вознаграждение только при достижении ним полезного результата. Таким образом, спасатель действует на свой риск, и, если полезный результат этих действий не достигнут, то спасатель не имеет права на вознаграждение. Вместе с тем, спасатель не отвечает за недостижение положительного результата своих усилий. Если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз составляли угрозу причинения ущерба окружающей природной среде, и спасатель не приобрел при этом права на вознаграждение, то спасатель приобретает право на получение от владельца судна специальной компенсации.

Если спасательная операция имеет целью спасение судна или другого имущества от опасности в любых судоходных или иных водах, то буксировочная операция имеет целью перемещение судна или иного плавучего объекта и спасение может быть только одним из элементов этой операции. С другой стороны, буксировка может быть элементом спасательной операции.

Таким образом, главным характеристическим аспектом этих договоров можно считать их предмет.

Сложнее отличить спасательную операцию от буксировочной по внешним признакам или в случае спора о цели деятельности, поскольку по существу со стороны практического поведения участников эти виды

деятельности могут быть абсолютно тождественны и неразличимы.

Если буксируемый объект терпит бедствие, то капитан буксира в силу ст. 228 КТМУ обязан оказать ему услуги по спасанию, причем у спасателя не возникает право на спасательное вознаграждение или специальную компенсацию. Буксировладелец имеет право только на компенсацию расходов по спасанию буксируемого судна или иного плавучего объекта, которые были понесены буксиром. Компенсация расходов буксира, произведенных по спасанию буксируемого судна или объекта, не является вознаграждением за спасение на море, поэтому правила, предусмотренные главой 6 КТМУ невозможно применить прямо для регулирования отношений по поводу такой компенсации. Однако, поскольку отношения по поводу спасания на море могут возникнуть в ходе буксировочной операции, что прямо предусмотрено ст. 326 КТМУ, правила, регулирующие отношения по поводу спасания на море могут применяться к спасательной операции, которая стала частью буксировочной операции.

Все зависит от предмета договора, таким образом, возможна ситуация, когда представители сторон морской буксировки достигают соглашения о том, что буксировка превратилась в спасательную операцию. В этом случае начинают действовать правила договора о спасании, конечно, если соглашением не предусмотрено иное. *Признать же превращение буксировочной операции в спасательную, если не будет точно определено изменение предмета договора невозможно в силу ст. 228 КТМ РФ, которая обязывает капитана буксира оказывать услуги по спасанию буксируемому объекту.* Если буксировка осуществляется без договора, то право спасателя на вознаграждение и специальную компенсацию может возникнуть при наличии соответствующего фактического состава.

Общая характеристика договора о спасании

Договор о спасании - это любой договор, целью которого является осуществление спасательной операции по отношению к судну или другому имуществу, находящемуся в опасности.

Если договор отвечает такой цели, наличие в нем положений, предусматривающих платеж при определенных условиях без достижения полезного результата спасания, не изменяет характера договора о спасании. Так, стандартные формы договора о спасании (ЛОФ 2000, спасательный контракт Совета для развития международной торговли Китая, французский контракт об оказании помощи на море и др.) содержат положение о выплате специальной компенсации в порядке исключения из принципа „без спасения — нет вознаграждения”.

Договор о спасании заключается в момент, когда судно или другое имущество находится в опасности. Договор, заключенный до возникновения опасности для судна или другого имущества, не является договором о спасании. Так, любые договоры, подпадающие под действие договор буксировки судна и др., относятся к договорам, заключаемым до возникновения опасности. Спасательные услуги, оказанные во исполнение такого договора, не вознаграждаются.

Тот факт, что спасательные услуги могут выходить за пределы должного исполнения договора и вознаграждаться, не означает изменения характера уже существующего договора.

Капитан судна имеет право заключать договоры о спасании для осуществления спасательных операций от имени судовладельца.

Капитан судна или судовладелец имеет право заключать такие договоры от имени владельца имущества, находящегося на борту судна.

В Международной Конвенции о спасании 1989г., рассматривается вопрос о предоставлении полномочий капитану судна или судовладельцу на заключение договора о спасании в целях осуществления спасательной операции по отношению к судну и имуществу, находящемуся на борту судна.

Вопрос о праве капитана судна и судовладельца заключать договоры о спасании впервые регулируется Конвенцией о спасании 1989 г. Цель установления унифицированных правил - избежать задержки заключения таких договоров, связанной с определенными ограничениями полномочий на

их заключение в национальном праве, и тем самым улучшить положение спасателей, поощряемых к своевременному осуществлению спасательных операций по отношению к находящемуся в опасности имуществу.

Предоставление капитану судна права заключать договор о спасании от имени судовладельца и владельцев имущества, находящегося на борту судна, является признанием того, что капитан судна, заключая договор, действует в качестве их представителя. Это лишает владельцев имущества, в том числе владельцев груза, возможности оспорить договор, обязывающий каждого из них к его надлежащему исполнению, на том основании, что договор заключен без их согласия при наличии возможности связаться с ними и отсутствии ситуации, требующей срочного принятия мер.

Судовладельцу также предоставляется право заключать договоры о спасании по отношению к имуществу, находящемуся на борту судна. Такое расширение полномочий на заключение договора о спасании вызвано тем, что на практике в большинстве случаев согласие на заключение договора о спасании дают судовладелец или его агенты. Осторожный капитан судна обычно подписывает договор о спасании только после получения инструкций судовладельца.

Предоставление судовладельцу права заключать договоры о спасании позволяет ему связывать грузовладельцев обязательствами по договору без их согласия, если даже груз принадлежит одному владельцу и связь с ним легко установить. Это в равной мере относится и к владельцам другого имущества, находящегося на борту судна.

Владельцы имущества, в том числе владельцы груза, как стороны договора о спасании могут оспорить действительность заключенного капитаном судна или его владельцем от их имени договора о спасании.

В КТМ РФ не затрагиваются вопросы о том, кому предоставляются полномочия на заключение договора о спасании в случае, если спасательная операция осуществляется по отношению к имуществу, не связанному с судном, т. е. имуществу, которое не находится и не находилось на борту

судна. В этом случае право заключать договоры о спасании имеют его владельцы. Им же предоставляется право запрещать оказание услуг такому имуществу, находящемуся в опасности.

Недействительность договоров или их изменение.

Рассматривая ст. 7 Конвенции о спасании 1989г. можно сделать вывод, что договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены, если:

- договор заключен под чрезмерным воздействием или под влиянием опасности и его условия являются несправедливыми;
- плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам.

Признание договора или любых его условий недействительными или изменение их являются полномочием суда или арбитража. Суд и арбитраж свободны в выборе между признанием договора или любых его условий недействительными и их изменением.

В статьях КТМ РФ понятие „договор” как правило, используется без уточнения его характера, для суда или арбитража не имеет решающего значения, какое название договору дали его стороны. Однако при проведении спасательных операций данный договор по своему характеру это должен быть именно как договор о спасании.

Одним из оснований признания договора о спасании или любых его условий недействительными или их изменения является заключение договора под чрезмерным воздействием другой стороны или под влиянием опасности в случае, если условия договора оказались несправедливыми.

Действительность договора, заключенного „под чрезмерным воздействием”, может быть оспорена в случае, если одна из его сторон принуждается к принятию таких условий, которые являются для нее несправедливыми, но которые создают определенные преимущества для стороны, навязавшей их.

Поскольку спасательная операция имеет место в случае, если судно или другое имущество находятся в опасности, то эта опасность обычно сказывается на заключении договора. В связи с этим суд и арбитраж должны удостовериться в том, что одна сторона знала или должна была знать о том, что другая сторона действовала под влиянием опасности и не заключила бы договор на таких условиях при ее отсутствии.

Поскольку на практике бывает нелегко доказать влияние опасности на принятие несправедливых условий договора, считается достаточным доказать, что договор был заключен во время нахождения судна или другого имущества в опасности и его условия были действительно несправедливыми. Другая сторона может доказывать, ссылаясь при этом на поведение лица, с которым заключался договор, что опасность не имела прямого влияния на заключение договора.

Справедливость согласованных условий договора в отношении платежа определяется судом или арбитражем на момент заключения договора с учетом обстоятельств, существовавших в этот момент. В случае, если плата, предусмотренная договором, чрезмерно завышена или занижена по отношению к фактически оказанным услугам, договор или любые его условия могут быть признаны недействительными или изменены. Целью данного решения является предоставление возможности устранить неразумные последствия в отношении платы, согласованной договором. Для применения данных правил необходимо наличие чрезмерной диспропорции, которая должна устанавливаться с учетом всех обстоятельств, которыми располагает суд или арбитраж к моменту рассмотрения требования.

Определение права подлежащего применению к отношениям, возникающим из спасания судна и иного имущества.

В случае, если спасавшее и спасенное суда плавают под флагом одного государства, применяется закон государства флага судна независимо от того, где имело место спасание.

К распределению вознаграждения между владельцем спасавшего судна, его капитаном и другими членами экипажа судна применяется закон государства флага судна и, если спасание осуществлялось не с судна, закон, под действие которого подпадает договор, регулирующий отношения между спасателем и его работниками.

В течение продолжительного времени возможные коллизии закона при спасании судов и иного имущества были сведены к минимуму в связи с широким кругом участников Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся оказания помощи и спасания на море, 1910 г.

Несмотря на то, что в Конвенции о спасании 1989 г. предусмотрены некоторые исключения, основным принципом вознаграждения при спасании грузов, судов и имущества остается NO CURE NO PAY (БЕЗ СПАСЕНИЯ НЕТ ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ).

Критерии вознаграждения за спасение:

- (1) спасенная стоимость судна и иного имущества;
- (2) мастерство и усилия спасателя в предотвращении или уменьшении ущерба окружающей природной среде;
- (3) степень успеха, достигнутого спасателем;
- (4) характер и степень опасности;
- (5) мастерство и усилия спасателей в спасении судна и иного имущества и людей;
- (6) затраченное спасателем время, понесенные им расходы и убытки;
- (7) риск ответственности, с которым сталкивался спасатель;
- (8) скорость предоставления услуг;
- (9) наличие использование судов или иного оборудования, предназначенных для спасательных операций;

Установленное вознаграждение выплачивается всеми лицами, заинтересованными в судне и ином имуществе, пропорционально их соответствующей спасенной стоимости. В случае выплаты вознаграждения одним из лиц, оно имеет право регресса к иным заинтересованным лицам, в

размере их соответствующих долей. Услуги, оказанные, несмотря на ясный и разумный запрет капитана или владельца судна, столкнувшегося с опасностью, не дают права на вознаграждение.

Согласно Международной Конвенции 1989 г о спасании (Статья 14 «Специальная компенсация»):

1). Если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение согласно статье 13, по крайней мере равное специальной компенсации, определяемой в соответствии с настоящей статьей, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной его расходам, как они здесь определены.

2). Если при обстоятельствах, предусмотренных в пункте 1, спасатель в результате проведенных им спасательных операций предотвратил или уменьшил ущерб окружающей среде, специальная компенсация, уплачиваемая владельцем спасателю согласно пункту 1, может быть увеличена максимум до 30% понесенных спасателем расходов. Однако суд или арбитраж, если он сочтет это справедливым и разумным, может, принимая во внимание соответствующие критерии, предусмотренные в пункте 1 статьи 13, увеличить далее такую специальную компенсацию, однако ни в коем случае общее увеличение не может превышать 100% понесенных спасателем расходов.

3). Расходы спасателя для целей пунктов 1 и 2 означают фактические расходы, разумно понесенные спасателем при осуществлении спасательной операции, и справедливую оплату за оборудование и персонал, фактически и разумно использованные в ходе спасательной операции, принимая во внимание критерии, предусмотренные в пункте 1 h, i и j статьи 13.

4). Общая специальная компенсация согласно настоящей статье выплачивается только в том случае и в той мере, в которых такая

компенсация превышает любое вознаграждение, которое может быть получено спасателем согласно статье 13.

5). Если спасатель проявил небрежность и вследствие этого не смог предотвратить или уменьшить ущерб окружающей среде, он может быть полностью или частично лишен специальной компенсации, причитающейся согласно настоящей статье.

Вопросы для самопроверки:

1. Какие обязанности возлагаются на капитана судна по спасанию людей, терпящих бедствие на море?
2. Что представляют собой поисково-спасательные районы? Кто осуществляет организацию поиска и спасания в пределах поисково-спасательного района?
3. Дайте определение аварийных стадий, устанавливаемых СКЦ или СПЦ. В каких ситуациях объявляются различные аварийные стадии?
4. Кто назначается координатором на месте действия? В чем заключаются обязанности координатора на месте действия?
5. Кто и когда принимает решение о прекращении поиска потерпевших бедствие людей?
6. В чем заключаются обязанности спасателей в соответствии с договором о спасании?
7. В чем заключаются обязанности капитана или владельца судна, находящегося в опасности, в соответствии с договором о спасании?
8. В каком случае возникает право спасателя на вознаграждение? Какими критериями определяется установление вознаграждения?
9. Какой величины не может превышать вознаграждение спасателя?
10. В чем заключается право спасателя на специальную компенсацию при спасении людей?

ПРАВОВЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ МОРСКИХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Морское происшествие – это юридический факт аварийного или неаварийного характера, нарушивший обычный порядок на борту судна или вне его во время плавания или на стоянке, в результате чего причинен личный вред или нанесен материальный ущерб, и который, в силу закона или международного договора, вызывает юридические последствия, т.е. приводит к возникновению, либо изменению, либо прекращению правоотношений.

Морские происшествия подразделяются на **аварийные** и **неаварийные**.

Авария на море есть событие, являющееся результатом любого из следующего:

1. Гибель или серьезное ранение человека, причиненные эксплуатацией или связанные с эксплуатацией судна; или
2. Потеря человека с судна, причиненная эксплуатацией или связанные с эксплуатацией судна; или
3. Гибель, предполагаемая гибель или оставление судна, или
4. Повреждение судна, или
5. Посадка судна на грунт или лишение его возможности движения или участие в столкновении, или
6. Повреждение, причиненное эксплуатацией или связанное с эксплуатацией судна, или
7. Ущерб окружающей среде, вызванный повреждением судна или судов, в свою очередь причиненных эксплуатацией судна или судов.

Очень серьезная авария (катастрофа) есть авария, повлекшая полную гибель судна, гибель людей или серьезное загрязнение моря.

Серьезная авария есть авария, не квалифицируемая, как очень серьезная, которая повлекла:

1. пожар, взрыв, посадку на мель, навал, штормовое повреждение, ледовое повреждение, трещину в корпусе или предполагаемый дефект корпуса, или
2. конструкционное повреждение, в результате которого судно стало немореходным (подводная пробоина, поломка главных двигателей и т.п.), или
3. загрязнение моря (независимо от количества сброса) или
4. поломка, потребовавшая буксировки или помощи берега.
5. инцидент на море есть случай или событие, вызванные эксплуатацией или связанные с ней, повлекшие угрозу судну или человеку, или в результате которых могли произойти серьезное повреждение судна или морской установки, или мог быть нанесен вред окружающей среде.

Все вышеперечисленное взято из «Кодекса проведения расследований аварий и инцидентов на море», который был принят Резолюцией ИМО А.849(20) 27.11.1997г.

Примечание: В данном контексте слово «авария» (*casualty*) обозначает событие (происшествие). Не путать со словом «авария» (*average*), которое обозначает **убытки** в контексте, связанном с вопросами распределения ущерба от морского происшествия, морского страхования и проч.

Неаварийные происшествия это:

1. спасание другого судна;
2. несчастные случаи с людьми, находящимися на данном судне;
3. спасание людей, терпящих бедствие на море;
4. задержание либо арест судна.

Цель вышеупомянутого Кодекса – выработка единого подхода к расследованию аварий и инцидентов на море и способствовать сотрудничеству государств по вопросу борьбы с аварийностью. При этом

Кодекс не отменяет и не подменяет национальное законодательство по данным вопросам.

Задача Кодекса:

1. Четкое определение цели расследования аварии на море и руководящих принципов его проведения;
2. Определение общей структуры консультаций и сотрудничества между государствами, имеющими существенный интерес в расследовании;
3. Установление общего формата представления докладов.

Государствам флага судна настоятельно рекомендуется предпринимать расследование всех аварий их судов, при необходимости сотрудничая с прибрежным государством, если авария произошла в водах последнего, либо с государством флага другого судна, если речь идет об их столкновении. При этом то государство, которое принимает ответственность за проведение расследования на себя по взаимной договоренности становится **головным расследующим государством**, а остальные при этом становятся **существенно заинтересованными государствами**, согласно определений Кодекса.

Головное расследующее государство определяет стратегию расследования аварии совместно с существенно заинтересованными государствами, предоставляет инспектора для расследования и координации действий, собирает показания и другие доказательства, собранные при расследовании, готовит доклад, осуществляет связь с третьими лицами при необходимости.

Доклады о расследовании должны содержать, по возможности, следующее:

1. Краткое описание аварии с указанием погибших, раненых, случаев загрязнения;
2. Данные о судне и его владельцах (операторах, фрахтователях);
3. Данные об экипаже и его компетенции и стаже, распорядке вахт и работ;

4. Очередность событий с подробным описанием обстоятельств аварии;
5. Анализ и комментарии, которые устанавливают причины аварии и факторы ей способствовавшие;
6. Рекомендации по предотвращению аналогичных аварий;
7. В Дополнении к Кодексу содержится «Руководство инспекторам по применению Кодекса», в котором перечислены все необходимые процедуры и документы, которые инспектор, проводящий расследование, должен собрать при возможности.

Полное, объективное и своевременное документальное оформление морского происшествия, как аварийного, так и не аварийного, имеет первостепенное значение для защиты интересов государства флага, судовладельца, судовой администрации и экипажа судна. В России разработано и действует Положение о порядке расследования аварийных случаев с судами, утвержденное приказом Минтранса РФ №75 от 14.05.2009 г. Этим же Приказом признан не действующим на территории РФ приказ Министерства морского флота СССР от 29 декабря 1989 г. № 118 «Об утверждении Положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами» (ПРАС-90).

Обеспечение доказательства является особым институтом гражданско-процессуального права и регулируется специальными правилами. Оно представляет собой способ сохранения сведений о доказательственных фактах в случаях, когда есть опасения, что их источники могут быть уничтожены, исчезнут или их использование станет затруднительным и ли невозможным. Обеспечение доказательств до рассмотрения дела в суде или арбитраже относится к компетенции нотариусов.

Просьба об этом оформляется заявлением, в котором указываются:

- доказательства, подлежащие обеспечению;
- обстоятельства, для подтверждения которых это доказательство необходимо;

-причины, побудившие заявителя обратиться с просьбой обеспечения доказательств.

По окончании нотариальных действий заявителю выдается нотариально заверенный акт, заключение экспертов и другие обеспечения доказательств.

Наиболее ценные прямые доказательства фактических обстоятельств происшествия могут быть получены либо непосредственно во время самого происшествия, либо сразу после него, поэтому капитан, будучи представителем судовладельца, обязан принять все меры для защиты интересов представляемых лиц путем сбора, закрепления и обеспечения доказательств. Однако капитан, как правило, не имеет возможности ни войти в непосредственный контакт с береговыми предприятиями и организациями для получения тех или иных необходимых сведений, ни для изъятия тех или иных документов и ознакомления с ними, ни для опроса всех необходимых для расследования лиц. Поэтому все необходимые действия на берегу должен выполнять судовладелец, руководство действиями и принятие наиболее важных решений переходит к его специалистам, после того, как судно приобретает относительную безопасность и последствия морского происшествия ликвидированы под руководством капитана.

При документальном оформлении морских происшествий за рубежом необходимую помощь и содействие капитану должны оказывать:

- представители судовладельца;
- консульские учреждения государства флага, если таковых не имеется МИД государства флага должен взаимодействовать с консульствами других государств для защиты интересов судна под своим флагом, либо граждан своей страны;
- страховые компании, в которых застраховано судно, либо корреспонденты Клуба взаимного страхования, если судно застраховано в Клубе;
- агенты судна.

В функции консульств входит легализация документов моряков (признание документов одной страны действующими в другой стране), оформление морских протестов, обеспечение доказательств, принятие мер к спасению пассажиров, экипажей, судна, груза и проч.

В докладе капитана судовладельцу о происшествии должны содержаться:

- дата и судовое время происшествия;
- район (порт, причал, рейд, внутренние или территориальные воды, открытое море), координаты;
- откуда и куда следует судно;
- идет судно в грузу или в балласте, если судно наливное, сведения о дегазации;
- состояние моря, метеоусловия, прогноз;
- присутствие на борту лоцмана, использование буксиров;
- сведения о случившемся, наличие повреждений у судов, объектов, сооружений;
- при столкновении – сведения о другом судне;
- сведения о загрязнении окружающей среды;
- осадка носом и кормой до и после происшествия, крен, число тонн на 1 см осадки, количество и размещение груза в помещениях, на палубе и проч., количество топлива, пресной воды и балласта на борту;
- имеются ли жертвы или несчастные случаи с людьми, сведения о пострадавших;
- другие необходимые сведения.

Несвоевременная, неполная или необъективная информация лишает судовладельца возможности дать капитану рекомендации по поводу его дальнейших действий. Если капитан скрыл какие-либо неблагоприятные для себя обстоятельства от судовладельца, последний оказывается неподготовленным к расследованию. В результате, если у другой стороны

имеются доказательства обратного, даже достоверные аргументы судовладельца в свою пользу могут быть подвергнуты сомнению.

Для закрепления доказательств необходимы:

- полные и объективные записи в судовом журнале о всех обстоятельствах морского происшествия и действиях экипажа для его предотвращения и ликвидации последствий;

- подробные и точные записи в машинном журнале о режиме работы двигателей перед происшествием, во время него и после него; им обычно отдается предпочтение при расследовании, в случае расхождений с судовым журналом, т.к. вахта в машине отвечает на команды с мостика и исполняет их, не зная чем они вызваны;

- записи в вахтенном журнале судовой радиостанции о всей корреспонденции, относящейся к происшествию;

- записи в журнале нефтяных операций;

- письменные объяснения от свидетелей и лиц, причастных к происшествию;

- акты осмотров судов сюрвейерами и инспекторами классификационных обществ; администрацией судов при столкновении; акты отбора проб нефтепродуктов; акты о загрязнении окружающей среды, повреждении объектов и сооружений и проч.;

- схемы взаимного расположения судов до морского происшествия, во время него и после него;

- магнитофонные записи переговоров с удами, причастными к происшествию;

- фотографии, заверенные капитаном и скрепленные печатью судна;

- ленты и записи приборов фиксирования, в т.ч. ПРДР;

- навигационные карты с нанесенной на них прокладкой;

- записи в журналах прогнозов погоды, метеосводок, навигационных извещений;

Страхователь (т.е. судовладелец) немедленно при наступлении страхового случая обязан известить об этом страховщика и следовать его указаниям, если таковые поступят. Указания страховщика по мерам по уменьшению убытков или оформлению документов, связанных с договором морского страхования обязательны для страхователя, а значит и для капитана судна.

В первом же порту захода после происшествия капитан судна должен также сообщить агенту о происшествии. Последний обязан принимать от имени судовладельца меры по урегулированию конфликтов между капитанами судов и береговыми организациями из-за происшествий с судами или грузами. Агент обязан совместно с капитанами оформлять акты о морском протесте, организовывать сюрвейерские осмотры и экспертизы, участвовать в расследованиях проводимых властями. Следует помнить, что доказательства, оформленные документально спустя длительное время, могут быть признаны недостоверными. Важнейшим способом обеспечения доказательства в сфере мореплавания является **морской протест**. Сформировавшийся в практике торгового мореплавания обычай, закрепленный в настоящее время в национальных законодательствах, требует, чтобы заявление о морском протесте было предъявлено соответствующему органу в первом же после происшествия порту захода судна. В Бельгии, Греции, Норвегии, Франции, Германии, Швеции заявление о морском протесте представляют председателю местного суда; в Великобритании и Нидерландах – в нотариальную контору; в Италии – сначала капитану порта, затем судье; в Польше – в Морскую палату, а там где ее нет – в местный суд. Судно под российским флагом подает морской протест в порту РФ – нотариусу или другому лицу, которое имеет право совершать нотариальные действия, а в иностранном порту – консулу РФ, либо в соответствии с местным законодательством. Срок заявления морского протеста – 24 часа с момента прибытия судна в порт, или с момента происшествия, если оно случилось во время стоянки в порту. Если есть

основания предполагать, что случившееся происшествие могла привести к повреждению груза, морской протест следует подавать до открытия люков. Одновременно с протестом (но не позднее чем в течение семи дней после него) следует подать нотариусу или другому должностному лицу заверенную капитаном выписку из судового журнала, подтверждающую происшествие, вызвавшее морской протест. На основании поданных документов и опроса свидетелей должностное лицо составляет Акт о морском протесте, заверяет его своей подписью и печатью и вручает капитану. Само по себе заявление о морском протесте не освобождает судовладельца от возможной ответственности за последствия происшествия, но сам факт его оформления создает для лиц, в целях защиты прав которых это делается, более выгодное процессуальное положение. Важнейшая процессуальная обязанность сторон на суде или в арбитраже состоит в том, чтобы доказать те обстоятельства, на которые они ссылаются, как на основание своих требований и возражений. **Если протест не будет заявлен, то судовладельцу придется доказывать свою невиновность или неполную виновность в наступлении происшествия, принятие всех возможных мер для предотвращения вреда. Это может оказаться затруднительным для судовладельца, т.к. некоторые факты по истечении времени доказать будет затруднительно или невозможно, а арбитражные дела в сфере мореплавания иногда делятся годами.** Морской протест устанавливает законное предположение (презумпцию) освобождения судовладельца за убытки, вызванные морским происшествием. Такое предположение служит средством для распределения обязанности доказывания с ее перехода с одной стороны на другую. Поскольку предположение говорит в пользу судовладельца, он освобождается от доказывания презюмируемых фактов, а другая сторона должна либо соглашаться с презюмируемыми фактами, либо искать доказательства их опровержения. Достаточно сказать, что опытные капитаны заявляют морской протест, даже если их судно попало в шторм и пришло в порт без каких-либо повреждений.

ЗАЯВЛЕНИЕ О МОРСКОМ ПРОТЕСТЕ

Порт _____
« ____ » _____ 20__ г.

В _____

(кому подается заявление)

Я, _____ капитан _____
приписанного к _____
(Ф.И.О.) (тип и название судна)
(порт приписки)

регистрационный № _____ №ИМО _____ валовой вместимостью _____

вышедшего из порта _____ в порт _____

(название порта отправления и дата)

(название порта назначения)

и прибывшего туда « ____ » _____ 20__ г.

опасаясь, что судну, или судовому имуществу или грузу, несмотря на все принятые в соответствии с хорошей морской практикой меры, причинен ущерб _____ в результате: _____

(краткое изложение обстоятельств происшествия без указания конкретных сведений)

настоящим заявляю протест на случай любого ущерба, повреждения судна, судового имущества и т.п., а также против любых претензий, которые могут быть предъявлены как мне, так и судовладельцу, оставляя за собой право предъявить данный протест в удобное для меня время в подходящем для этой цели месте.

Подпись _____

Судовая печать

Как правило, в морском протесте должно содержаться следующее:

- (1) Точное описание обстоятельств, при которых произошло происшествие, по поводу которого выражается протест;

- (2) Данные о повреждении машин и судна;
- (3) Данные о повреждении, порче или гибели груза;
- (4) Данные о перегрузке или перемещении груза;
- (5) Сведения о произведенных на судне исправлениях, если к моменту подачи морского протеста таковые уже были произведены;
- (6) Дата, время и место подачи протеста;
- (7) Кому адресовано заявление о протесте;
- (8) Полные реквизиты суда (название, флаг, порт приписки, судовладелец);
- (9) Откуда и куда следует судно;
- (10) Мореходное состояние судна до происшествия, по поводу которого выражается протест;
- (11) Описание мер, предпринятых экипажем для предотвращения ущерба;
- (12) Перечень свидетелей происшествия;
- (13) Перечень прилагаемых документов (выписки из судового журнала, показания свидетелей, данные самописцев, фотографии).

Пример 1

ПИСЬМО

С предложением о рассмотрении дела в Морской арбитражной комиссии в г.Москве

Капитану и/или владельцу
Гамбург, 11/06/1999
т/х «Геркулес» (Германия)
приписанного к п.Гамбург

Уважаемые господа,

В ответ на Ваше письмо от 10 июня с.г., из которого следует, что Вы не намерены удовлетворить нашу претензию за причиненный ущерб в размере 20000 долларов США, согласно оценки сюрвейера, мы полагаем целесообразным передать наш спор на разрешение МАК при ТПП Украины в г.Киеве. Прилагаем два бланка арбитражного договора для случаев столкновения, один из которых просим подписать и вернуть.

С уважением, Капитан танкера «Молодечно» И.И.Иванов

ПИСЬМО

Капитану судна с заявлением о его ответственности за столкновение

Капитану т/х «Гранада» (Испания)
30/01/2000 г.

Лас-Пальмас,

Сэр,

Насколько Вам известно, вчера вечером судно под Вашим командованием при столкновении с моим судном т/х «Сириус» нанесло повреждения на баке (вмятина длиной 3 м, высотой 80 см, глубиной 30 см), а также повредило шлюпбалку правого борта.

По поводу этих повреждений Вы были приглашены на наше судно и лично осмотрели их. Убедительно прошу Вас принять ответственность за эти повреждения и подтвердить это письменно.

С уважением,

Капитан т/х «Сириус»

Вопросы для самопроверки:

1. 1.Что такое катастрофа, серьезная авария, инцидент на море?
2. 2.Чем доклад капитана об аварийном происшествии отличается от отчета капитана?
3. 3.Когда владелец судна не несет ответственности за загрязнения, нанесенные вследствие
4. утечки с судна загрязняющих веществ?
5. 6.Что следует зафиксировать в судовом журнале при повреждении объектов при
6. столкновении?
7. 11.Что такое морской протест?
8. 12.Сбор и закрепление доказательств морского происшествия.

СУД И АРБИТРАЖ ПО МОРСКИМ ДЕЛАМ

Конвенцией ООН по морскому праву (UNCLOS-82) было предусмотрено создание Международного морского трибунала, Устав которого является Приложением VI к упомянутой конвенции. Трибунал состоит из 21 члена, избираемых из числа лиц, пользующихся самой высокой репутацией беспристрастности и справедливости и являющихся авторитетами в области морского права. В его составе не может быть двух граждан одного и того же государства. Первые выборы судей состоялись в 1996г. Члены трибунала избираются на 9 лет. Срок полномочий семи членов первого состава по жребию истекает через 3 года, а еще семи – через 6 лет. Таким образом, состав Трибунала обновляется на одну треть каждые три года, что обеспечивает преемственность работы. Члены Трибунала пользуются дипломатическими привилегиями и иммунитетом. Для исполнения функций необходимо присутствие минимум 11 членов. Штаб-квартира Трибунала находится в Гамбурге, но заседания могут проходить и в иных местах. К ведению Трибунала относятся все споры и заявления, переданные ему в соответствии с UNCLOS-82 и все вопросы толкования и/или применения других соглашений, охватываемых Конвенцией.

Сторонами спора могут быть:

- а) государства – участники UNCLOS-82;
- б) Международный орган по морскому дну;
- в) Предприятие, которое осуществляет деятельность в Районе морского дна за пределами национальной юрисдикции;
- г) юридические и физические лица, имеющие гражданство государств-членов Конвенции;
- д) государства – участники других соглашений, касающихся вопросов, охватываемых UNCLOS-82 или предусматривающих обращение в Трибунал.

Практика показывает, что в основном, в Международный морской трибунал обращаются правительства стран по спорным вопросам, хотя это и не исключает обращения в другие инстанции.

В практической деятельности при заключении любого договора для судов иностранных судовладельцев (рейсового чартера, тайм- или бербоут-, или димайз-чартера, договора о купле-продаже, страховании судов и проч.) в текст чаще всего включается Морской арбитражный суд г.Лондона (Арбитраж Ллойда), и применяется британское право (т.е.судебные решения осуществляются «по прецеденту», когда арбитры разыскивают ранее вынесенные решения по аналогичным делам). Судовладельцы России предпочитают Морскую арбитражную комиссию (МАК), при ТПП РФ и российское право (т.н. «кодифицированное право», т.е. выраженное в виде утвержденных законов, кодексов, конвенций). Это называется **«арбитражной оговоркой»**: стороны, заключая договор, заранее определяют, закон какого государства наиболее приемлем для регулирования их прав и обязанностей. В противном случае возможны весьма серьезные проблемы, т.к. в разных странах юридические нормы могут весьма отличаться (т.н. «конфликт юрисдикций»).

Известны две формы третейского суда или арбитража:

(1) арбитраж ad hoc, формируемый для рассмотрения одного конкретного дела, прекращающий свое существование после его рассмотрения; арбитраж, постоянно действующий или институционный, который может быть открытым, рассматривая дела любых сторон, которые желают к нему обратиться, или закрытым, рассматривая дела членов соответствующей организации или объединения, при которых он функционирует.

Морская арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате РФ

МАК при ТПП РФ – институционный арбитраж, разрешающий споры в области договорных и других прав, отношений, возникающих в торговом

мореплавании по фрахтованию судов, морской перевозке грузов и перевозке в смешанном плавании (река — море); по морской буксировке судов и иных плавучих объектов; по морской страховке и перестраховке; по лоцманской и ледовой проводке; по агентированию и иному обслуживанию судов; по использованию судов для научных исследований, добычи полезных ископаемых, гидротехнических и иных работ; по спасанию морских судов и судов внутреннего плавания в морских водах; по подъему затонувших в море судов и иного имущества; по столкновениям судов в море; по причиненным судном повреждениям портовым сооружениям, средствам навигационной обстановки, рыболовным сетям, другим орудиям лова и т. п. МАК разрешает также споры, возникающие при плавании судов по международным рекам.. МАК рассматривает споры при наличии письменного соглашения между сторонами, а также споры, которые должны быть переданы на ее рассмотрение в силу международных договоров. Каждая из сторон назначает по своему усмотрению по арбитру из числа членов МАК или по взаимному согласию— одного арбитра. Решение МАК является обязательным для сторон, но допустимо его обжалование в Верховном Суде, который может отменить решение и вернуть дело в МАК для рассмотрения в новом составе.

Какое бы право, прецедентное или кодифицированное, не применялось, при возникновении обоснованных финансовых претензий к судовладельцу обычно его судно задерживают, а затем и **арестовывают в порту** еще до начала процесса в арбитражных судах, пока не будет обеспечен залог.

Вопросы для самопроверки:

1. Каковы функции Международного морского трибунала?
2. Какие формы третейского суда (арбитража) вам известны?
3. Что такое «арбитражная оговорка» и «конфликт юрисдикций»?
4. В чем основное отличие прецедентного права от кодифицированного права?

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Шкатулла В.И. и др. Правоведение.- М., 2020.- 464 с.
2. Конституция Российской Федерации
3. Гражданский кодекс Российской Федерации
4. Трудовой кодекс Российской Федерации
5. Кодекс торгового мореплавания РФ
6. Устав службы на судах рыбопромыслового флота
7. Грищенко В.А. Морское рыболовное право, ФГБОУ ВО "Керченский государственный морской технологический университет", Керчь, 2020

Интернет-источники:

www.consultant.ru

www.garant.ru