

Научная статья

УДК 349.2

DOI: 10.35854/2219-6242-2022-1-89-96

Особенности правового регулирования труда работников дноуглубительного флота

Елена Михайловна Лазаренко¹, Антонина Борисовна Черных²✉

¹ ООО «ПК», Санкт-Петербург, Россия

^{1, 2} Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия

¹ e_lazarenko@mail.ru

² antonina_komar@mail.ru✉

Аннотация. Авторами установлено, что в действующем законодательстве, в правовом регулировании трудовых отношений работников морского и речного транспорта, наблюдаются пробелы и противоречия, в частности при регулировании труда работников дноуглубительного флота. В статье рассмотрены проблемы установления квалификационных характеристик некоторых из них, а также особенности условий труда работников дноуглубительного флота. Выявлены пробелы в сфере правового регулирования труда отдельных категорий работников, в том числе связанные с выполнением дноуглубления как вида гидротехнических строительных работ.

Ключевые слова: дноуглубительный флот, квалификационные требования, вредные и (или) опасные условия труда, правовое регулирование

Для цитирования: Лазаренко Е. М., Черных А. Б. Особенности правового регулирования труда работников дноуглубительного флота // Социология и право. 2022. Т. 14. № 1. С. 89–96. <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2022-1-89-96>

Original article

Features of labor regulation of transport workers

Elena M. Lazarenko¹, Antonina Borisovna Chernykh²✉

¹ PC LLC, St. Petersburg, Russia

^{1, 2} St. Petersburg University of Management Technologies and Economics, St. Petersburg, Russia

¹ e_lazarenko@mail.ru

² antonina_komar@mail.ru✉

Abstract. The current legislation has gaps and contradictions in the legal regulation of labor relations of workers of sea and river transport, in particular when regulating the labor of workers in the dredging fleet. The article discusses the problems of establishing the qualification characteristics of some of them, as well as the peculiarities of the working conditions of workers in the dredging fleet. The gaps in the norms of the current legislation of the legal regulation of labor of certain categories of workers, in particular, those associated with the performance of dredging fleet workers directly dredging, as a type of hydrotechnical construction work.

Keywords: dredging fleet, qualification requirements, harmful and (or) dangerous working conditions, legal regulation

For citation: Lazarenko E. M., Chernykh A. B. Features of labor regulation of transport workers. *Sociology and Law*. 2022;14(1):89-96. <https://doi.org/10.35854/2219-6242-2022-1-89-96>

Недавно мы стали свидетелями и непосредственными участниками изменений, внесенных в Основной Закон государства — Конституцию Российской Федерации (РФ).

При обсуждении вносимых поправок Президент РФ Владимир Путин неоднократно отмечал, что в Основном Законе страны необходимо отразить роль человека труда в российском обществе, потому что он стоит в центре процветания любого государства и общества. Это нашло поддержку у народа, если учитывать состоявшееся голосование и, как итог, одобрение вносимых поправок.

Тем самым становится очевидным, что устранение пробелов и дальнейшее совершенствование законодательства в аспекте правового регулирования труда отдельных категорий работников, в частности работников дноуглубительного флота, отвечает запросам нашего общества и является актуальной задачей. Особенность труда указанной категории работников заключается в совмещении ими трудовых функций работников водного транспорта (плавсостав) с одной стороны и работников, выполняющих специализированную функцию, то есть дноуглубление (вид гидротехнических строительных работ), — с другой.

Вопросы правового регулирования труда работников транспорта нашли отражение в действующем законодательстве: Трудовом кодексе (ТК) РФ [1], Кодексе внутреннего водного транспорта РФ [2], Кодексе торгового мореплавания РФ [3]. Изучению этих проблем посвящены работы Г. Г. Иванова [4], Г. С. Скачковой [5], Н. Н. Снежанской [6]. Однако исследованием вопросов, связанных с особенностями правового регулирования работников дноуглубительного флота, никто из юристов ранее не занимался. К нормативно-правовым актам, регулирующим эту сферу трудовых отношений, можно отнести отраслевые нормы. Среди них — «Правила безопасности труда при эксплуатации средств навигационного оборудования и проведении гидрографических работ» [7], «Технология промерных работ при производстве дноуглубительных работ» [8], «Техническая инструкция по производству морских дноуглубительных работ» [9].

Работники дноуглубительного флота являются плавсоставом судна транспортного средства, и на них распространяются нормы главы 51 ТК РФ «Особенности регулирования труда работников транспорта». При приеме на работу к указанным работникам предъявляются особые требования относительно состояния здоровья и ограничений по возрасту. Членам экипажей судов для занятия должностей капитанов судов и других лиц командного состава судов выдают квалификационные документы по соответствующим специальностям. Такой категории граждан не разрешена работа по совместительству, связанная с управлением судна.

Работники дноуглубительного флота — это экипаж судна, и на них распространяются нормы главы IV «Экипаж судна. Капитан судна» Кодекса торгового мореплавания РФ:

- требования к дипломированию членов экипажа;
- требования к состоянию здоровья;
- требования к гражданству члена экипажа.

Кроме того, установлено, что никто из членов экипажа не может быть принят на работу на судно без согласия его капитана. Если правоотношения в сфере управления судна и статуса члена экипажа урегулированы действующим законодательством, то особенности, связанные с выполнением работниками дноуглубительного флота непосредственно дноуглубления как вида гидротехнических строительных работ, в незначительной степени отражены в нормах действующей

щего законодательства. Косвенно упоминаются они в Уставе службы на судах Министерства речного флота РСФСР [10; 11] и отраслевых нормах: «Правила безопасности труда при эксплуатации средств навигационного оборудования и проведении гидрографических работ» [12], «Технология промерных работ при производстве дноуглубительных работ» [8], «Техническая инструкция по производству морских дноуглубительных работ» [9].

Обособленным субъектом правоотношений при производстве дноуглубительных работ выступает капитан судна дноуглубительного флота (капитан-багермейстер). Правовой статус капитана-багермейстера, как и капитана судна гражданского морского флота иного назначения, закреплен в Главе IV Кодекса торгового мореплавания РФ. В отношении трудовой функции по управлению судном права и обязанности капитана-багермейстера такие же, как и у капитанов всех видов гражданского морского флота.

Однако необходимо отметить, что ввиду особенностей работы дноуглубительного флота права и обязанности капитана его судов должны отражать профессиональную специфику. Некоторые из них закреплены в «Технической инструкции по производству дноуглубительных работ», утвержденной Министерством транспорта РФ [9]. Так, перед началом дноуглубительных работ капитан-багермейстер должен выбрать способ определения местоположения земснаряда на разрабатываемой прорези при помощи радионавигационных систем; в зависимости от производственных условий — способ завозки и перекладки рабочих якорей. Он обязан организовать завозку и перекладку рабочих якорей с наименьшими затратами времени, а, если позволяют условия, то и без прекращения работы земснаряда.

Перед началом дноуглубительных работ капитан-багермейстер должен проверить работоспособность технологических контрольно-измерительных приборов. Он обязан также следить за исправным действием технологических контрольно-измерительных приборов и за соблюдением вахтенными помощниками инструкций по их обслуживанию. В период производства работ капитан-багермейстер и его помощники обязаны руководствоваться прогнозами погоды относительно данного района, заблаговременно принимая меры, предусмотренные в «Наставлении по обеспечению навигационной безопасности работы дноуглубительного флота» [13].

Указанные выше обязанности капитана-багермейстера, хотя и упомянуты в отраслевом законодательстве, но не закреплены в отдельном нормативном документе. Разработка типовой должностной инструкции капитана-багермейстера, закрепление ее в соответствующем профстандарте устранили бы пробел в действующем законодательстве, послужили бы гарантом защиты прав исследуемой категории работников.

С точки зрения неурегулированности правоотношений нельзя не обратить внимание и на работников гидрографической (промерной) партии дноуглубительного флота — начальника и техника гидрографической партии. Их основное рабочее место находится на судне, поэтому к ним в полной мере относятся все требования, предъявляемые к экипажу, перечисленные выше. На них в равной мере распространяются и положения Конвенции 2006 г. о труде в морском судостроении [14].

Кроме того, в соответствии с положениями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (1974), протоколами и поправками к ней работники гидрографических партий обязаны пройти базовую тренажерную подготовку (как и остальные члены экипажа) по ряду программ. К ним относятся:

- 1) первая помощь;
- 2) выживание на море;

- 3) борьба с пожарами, включая работу с дыхательными аппаратами;
- 4) действия в аварийных ситуациях.

Часть своей деятельности сотрудники гидрографических партий проводят в акватории водного объекта, на участке работ с использованием геодезических приборов и маломерных судов, которыми чаще всего самостоятельно и управляют.

В перечень должностных обязанностей начальника гидрографической партии входят свойственные только работникам гидрографических партий дноуглубительного флота обязанности:

- осуществление контроля за выполнением программы мероприятий по метрологическому обеспечению земкаравана;
- участие в подготовительных работах, осуществление разбивки участка (объекта), выставление створов (при необходимости);
- организация и участие в совместных с региональными службами гидрографии, обслуживающими заказчика, промерах глубин «до» и «после» дноуглубительных работ на объектах, а также в случаях необходимости, и на свалке грунта;
- организация и выполнение промеров, иных работ с участием представителей производственно-технической службы организации, в случае отсутствия региональной службы гидрографии у заказчика;
- осуществление периодического операционного контроля за точностью и качеством разработки участков в пределах установленных габаритов объекта для выполнения работ в соответствии с установленными допусками и принятие решения по его результатам [15; 16].

К сожалению, нам не удалось найти типовые инструкции ни начальника, ни техника промерной гидрографической (промерной партии). Сегодня работодатели самостоятельно разрабатывают должностные инструкции, что не гарантирует защиту работникам от включения в них избыточных, а порой и чуждых трудовых функций. Требуют пересмотра и квалификационные требования к образованию работников гидрографических (промерных партий). В настоящее время требования к работникам гидрографических партий изложены в приказе Минздравсоцразвития РФ от 16 февраля 2009 г. № 48 «Об утверждении Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих», в разделе «Квалификационные характеристики должностей работников гидрометеорологической службы». Среди прочего указаны требования к квалификации: высшее профессиональное образование по специальности «Гидрометеорология», «Прикладная гидрометеорология» или высшее профессиональное образование в области физико-математических, естественных наук, техники и технологии; профессиональная переподготовка по направлению профессиональной деятельности; стаж работы на должностях, замещаемых специалистами с высшим профессиональным образованием, не менее 3 лет [11].

С учетом описанной выше трудовой функции указанные требования вызывают большие сомнения, поскольку не отражают в целом спектр знаний, навыков и умений, которыми, по нашему мнению, должны обладать работники гидрографических партий дноуглубительного флота. Следует отметить, что ранее, в СССР, на эти должности принимали лиц, имеющих квалификацию «штурман-багермейстер», то есть лиц, обладающих знаниями как в области судовождения, так и в области геодезии, гидрографии [17]. Согласно законодательству СССР в штате дноуглубительного флота существовали не гидрографические, а промерные партии; должности их работников называли «начальник» и «техник промерной партии» соответственно [17].

Самой «таинственной» с точки зрения нормативного регулирования является должность начальника земкаравана. Чтобы лучше изучить квалификационные

требования, предъявляемые к начальнику земкаравана и условиям его труда, следует прежде всего понять, что собой представляет земкараван. Земкараван — это «маленькая флотилия». Он состоит из земснаряда, грузоотвозных шаланд и специальных теплоходов (завозней). Рабочее место начальника, как правило, расположено на земснаряде.

К начальнику каравана, как и к работникам гидрографической (промерной) партии, предъявляются аналогичные требования, связанные с местом работы. Начальник земкаравана является руководителем среднего звена, представителем администрации судовладельца на месте производства работ. В круг его обязанностей входят организация работ, техническое и материальное обеспечение работы земкаравана.

Служебные взаимоотношения начальника земкаравана с капитаном-багермейстером имеют двойственную природу. С одной стороны, как лицо, находящееся на судне, начальник земкаравана обязан подчиняться распоряжениям капитана-багермейстера в пределах его полномочий, с другой — распоряжения начальника земкаравана обязательны для всех капитанов судов земкаравана. Очевидной становится коллизия норм. Работники, находясь в реактивной ситуации выполнения трудовых обязанностей, могут испытывать сложности при выборе обязательности подчинения распоряжениям. Такого рода коллизия должна быть устранена при составлении типовых должностных инструкций в профессиональном стандарте.

Обратим внимание на еще один факт ущемления трудовых прав исследуемой категории работников. В настоящее время должность начальника каравана не внесена ни в один нормативный акт, относящий его труд к работе во вредных и (или) опасных условиях труда и, как следствие, дающий право на досрочный выход на пенсию. Данный пробел в законодательстве вызывает справедливое возмущение работников, поскольку начальники земкараванов трудятся в сложных и опасных условиях труда. Речь идет о вибрации, шуме, магнитном излучении, высоких и низких температурах, качке, штормах, взрывоопасности. Выработываемость начальников земкараванов в связи с перечисленными вредными факторами наступит значительно раньше среднестатистических сроков, а средняя продолжительность их жизни, к сожалению, значительно меньше, чем у других «управленцев».

Работу на дноуглубительном флоте можно назвать работой с тяжелыми условиями труда. На работников дноуглубительного флота распространяются предусмотренные трудовым законодательством гарантии и компенсации для граждан, условия труда которых признаны опасными (сокращенная продолжительность рабочего времени, ежегодный дополнительный оплачиваемый отпуск, повышенный размер оплаты труда, обязательные предварительные и периодические медосмотры, обеспечение средствами индивидуальной защиты). Размеры, порядок и условия предоставления гарантий и компенсаций лицам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда, устанавливаются в порядке, предусмотренном ст. 92, 117 и 147 ТК РФ. Гарантии и компенсации таким работникам могут быть предусмотрены коллективным договором, соглашением, локальными нормативными актами, трудовыми договорами с работниками (ч. 1 ст. 219 ТК РФ). Вместе с тем не все вопросы в этой области урегулированы в полной мере.

На некоторых акваториях, где проходили сражения в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., до сих пор извлекают мины и снаряды. В годы действия советского законодательства работникам, занятым в этой сфере, выплачивали соответствующие надбавки «за взрывоопасность» [3]. Действующее же законодательство аналогичных требований, как и соответствующих критериев оценки условий труда, не содержит.

Кроме того, в настоящее время право работников на льготное пенсионное обеспечение реализуется в том числе на основании Списка производств, цехов, профессий и должностей с вредными условиями труда, работа в которых дает право на дополнительный отпуск и сокращенный рабочий день, утвержденный постановлением Госкомтруда СССР, Президиума ВЦСПС от 25 октября 1974 г. № 298/П-22 и Инструкции о порядке его применения, утвержденной постановлением Госкомтруда СССР, Президиума ВЦСПС от 21 ноября 1975 г. № 273/П-20.

Приведенные выше документы, с одной стороны, морально устарели, с другой — не отражают особенностей работы дноуглубительного флота. Так, в списке указаны должности плавсостава (в разделе «Транспорт») и должности работников гидрографических партий (в разделе «Геолого-разведочные и топографо-геодезические работы»). Иными словами, в первом случае учтены только вредные факторы условий труда, характерные для земснаряда как вида транспортного средства, во втором случае — вредные факторы условия труда, характерные для вида полевых работ. Однако в приведенных документах ни для одной из перечисленных должностей не предусмотрено, что местом работы является не просто судно, а земснаряд, и работающие на нем люди круглосуточно подвергаются воздействию не свойственных другим судам вредных факторов: шума и вибрации. Из этого следует, что оценка условий труда работников дноуглубительного флота произведена однобоко, лишь с учетом тех или иных условий труда.

Проведение специальной оценки условий труда в порядке, определенном Федеральным законом от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ [18], вызывает некоторые трудности. Это связано в первую очередь с естественными условиями труда на разных участках акватории, такими как преобладающие ветра (качка), различные по твердости грунты (вибрация), географическое расположение (температура и влажность).

Таким образом, в России правовое регулирование трудовых отношений работников дноуглубительного флота — составной части работников морского и речного транспорта — нуждается в кардинальном обновлении нормативно-правовой базы. Требуется разработать и утвердить профессиональные стандарты начальника земкаравана, капитана-багермейстера, начальника и техника промерной (а не гидрографической партии), устанавливающие требования к работникам дноуглубительного флота, учитывающие особенности их труда. Принятие этих профессиональных стандартов необходимо, поскольку именно они определяют набор деловых качеств соискателей, позволяют соблюсти баланс интересов между работниками и работодателями как при заключении трудового договора, так и при исполнении обязанностей по нему в дальнейшем.

Требуется проведение комплексной оценки условий труда всех работников дноуглубительного флота, отражение их в нормативно-правовых актах, служащих основой для организации мероприятий по охране здоровья работников, установления справедливой системы оплаты труда, размера, порядка, условий предоставления гарантий и компенсаций лицам, занятым на работах с вредными и (или) опасными условиями труда.

Список источников

1. Трудовой кодекс Российской Федерации: федер. закон от 30 декабря 2001 г. № 197-ФЗ (в ред. от 31.07.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2020) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_law_34683/ (дата обращения: 13.12.2021).

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: федер. закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (в ред. от 13.07.2020) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 24.11.2021).
3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: федер. закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (в ред. от 08.06.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.06.2020) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 24.11.2021).
4. *Иванов Г. Г.* Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Морские вести России, 2009. 496 с.
5. *Скачкова Г. С.* Некоторые особенности регулирования труда иностранцев — членов экипажа судна, плавающего под Государственным флагом РФ // Российский ежегодник трудового права. 2007. № 2. С. 297–330.
6. *Снежанская Н. Н.* Специфика содержания трудового договора работников транспорта // Юрист. 2012. № 13. С. 27–32.
7. Правила безопасности труда при эксплуатации средств навигационного оборудования и проведении гидрографических работ. РД 31.84.05-89 (утв. Минморфлотом СССР 1 июля 1991 г.) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_101040/ce18f9764f1b6e219973da27d752069939956c2e/ (дата обращения: 23.11.2021).
8. Технология промерных работ при производстве дноуглубительных работ. РД 31.74.04-79. М.: ЦРИА «Морфлот», 1980. 108 с.
9. Техническая инструкция по производству морских дноуглубительных работ. РД 31.74.08-94. М.: Департамент морского транспорта, 1994 // Gostrf.com. URL: <http://gostrf.com/normadata/1/4294845/4294845296.pdf> (дата обращения: 26.11.2021).
10. Устав службы на судах Министерства речного флота РСФСР // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_101184/ (дата обращения: 24.11.2021).
11. Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей морских судов и судов смешанного (река-море) плавания: приказ Минтранса России от 20 сентября 2016 г. № 268 (зарегистрирован в Минюсте России 7 октября 2016 г. № 43967) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_205742/ (дата обращения: 25.11.2021).
12. Об утверждении Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих. Раздел «Квалификационные характеристики должностей работников гидрометеорологической службы»: приказ Минздравсоцразвития РФ от 16 февраля 2009 г. № 48 // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_85898/ (дата обращения: 09.11.2021).
13. Наставление по обеспечению навигационной безопасности и работы дноуглубительного флота. РД 31.74.07-95. М.: Департамент морского транспорта, 1995 // Gostrf.com. URL: <http://gostrf.com/normativ/1/4294845/4294845294.htm> (дата обращения: 26.11.2021).
14. Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве: заключена в г. Женеве 23 февраля 2006 г. // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения: 26.11.2021).
15. Технология промерных работ при производстве дноуглубительных работ и при контроле глубин для безопасности плавания судов в морских портах и на подходах к ним. РД 31.74.04-2002 (утв. Минтрансом РФ 1 января 2002 г.) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=EXP&n=387811> (дата обращения: 25.11.2021).
16. Должностная инструкция начальника гидрографической (промерной) партии ЗАО «Балттехфлот». СПб., 2007. 3 с.
17. Страницы истории треста «Севзапморгидрострой». Опыт строительства крупнейших объектов в Северо-Западном регионе. Проблемы строительства и эксплуатации причальных сооружений: юбилейный сборник / под ред. Ю. Н. Фомина. СПб.: Изд-во Санкт-Петерб. картограф. фабрики ВСЕГЕИ, 2001. 145 с.

18. О специальной оценке условий труда: федер. закон от 28 декабря 2013 г. № 426-ФЗ (в ред. от 27.12.2019) // Справ.-правовая система «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_156555/ (дата обращения: 25.11.2021).

Информация об авторах

Е. М. Лазаренко — юрисконсульт; магистрант (направление подготовки 40.04.01 «Юриспруденция»; направленность «Правозащитная деятельность»); 190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а;

А. Б. Черных — кандидат социологических наук, доцент кафедры трудового права и социального обеспечения; 190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44а.

Information about the authors

E. M. Lazarenko — legal adviser; undergraduate (Direction of training 40.04.01 “Jurisprudence”; Focus “Human rights activities”); 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190103, Russia;

A. B. Chernykh — PhD in Sociology, Associate Professor of the Department of Labor Law and Social Security; 44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190103, Russia.

Конфликт интересов: авторы декларируют отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.

Conflict of interest: the authors declare no conflict of interest related to the publication of this article.

Статья поступила в редакцию 27.12.2021; одобрена после рецензирования 26.01.2022; принята к публикации 22.03.2022.

The article was submitted 27.12.2021; approved after reviewing 26.01.2022; accepted for publication 22.03.2022.