

УДК 340.15:347.79

УРЕГУЛИРОВАНИЕ ВОПРОСОВ, ОТНОСЯЩИХСЯ К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СЛУЖАЩИХ ТОРГОВОГО ФЛОТА, КОНВЕНЦИЯМИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА В 1920–1930-Х ГГ.

Гурина Л. В.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

В статье указано, что создание и последующая деятельность МОТ сыграли важную роль в международной унификации норм, относящихся как к непосредственной работе экипажей судов торгового флота, так и к их квалификации, установлению социальной защищенности.

В изучаемый период МОТ, в различных своих конвенциях, во-первых, дала определение следующим понятиям: «судно», «морьяк», «капитан», «судно местной торговли», «тонны», «офицер», «рядовые матросы», «ночь», «капитан, или шкипер», «вахтенный помощник капитана», «старший механик», «вахтенный механик»;

во-вторых, были унормированы требования к труду, подготовке, социальному обеспечению моряков;

в-третьих, принятые в Конвенциях нормы способствовали совершенствованию национального законодательства, с одной стороны, и его частичной унификации по рассмотренным вопросам – с другой;

в-четвертых, защищали права моряков, их семей, подростков и детей. Для последних устанавливались обязательные медицинские осмотры;

в-пятых, унифицировали нормы труда моряков на судах под различными флагами.

Ключевые слова: конвенции, международная организация труда, экипаж торгового судна, длительность труда, социальная защита.

В отечественной и мировой юридической науке достаточно много исследований посвящено вопросам становления и развития правового статуса экипажей морских судов, их капитанам и т. д.

Так, к примеру, Сидорченко в своей монографии отмечает, что «на формирование правового статуса капитана морского судна существенное влияние оказал целый ряд факторов объективного характера: зависимость развития мирового флота от потребностей международной торговли и научно-технического прогресса, переход от эпохи парусных судов к эпохе судов с механическими, развитие метеорологии, океанографии и гидрографии, навигационное обеспечение безопасности мореплавания, активное развитие международного и национального морского права, международный характер мореплавания» [1, с. 11].

Вместе с этим данный автор совершенно справедливо подметил, что еще в конце XIX в. начался процесс разработки и принятия различных международных конвенций, «которые непосредственно на капитанов судов возлагают выполнение обязанностей, принятых на себя государствами – участниками конвенций: например, обязанность капитана спасать другое судно (Брюссельская конвенция для унификации некоторых правил относительно столкновения судов 1910 г.)...» [1, с. 13].

В данном случае также можно указать, что Международная федерация работников транспорта (далее – МФТ) была создана в 1896 г. В рамках МФТ морскими проблемами занимается Специальный департамент моряков (The Special Seafarers Department – SSD) [2, с. 70–71].

Однако в XX в. важнейшую роль в деле регулирования и защиты прав экипажей судов сыграли конвенции, принятые Международной организацией труда (далее – МОТ). Как известно, эта организация была основана в 1919 г. согласно Версальскому мирному договору в рамках Лиги Наций с целью объединения совместных усилий правительств, предпринимателей и представителей профсоюзов по достижению социальной справедливости и установлению единых стандартов в сфере трудовых отношений. Штаб-квартира данной организации с 1920 г. располагается в Женеве. С первых же дней своей работы МОТ принялась за урегулирование наиболее острых и злободневных вопросов в области трудовых отношений вообще и в торговом флоте в частности.

Первой ее конвенцией, относящейся к служащим торгового морского флота, стала в 1920 г. «Конвенция об определении минимального возраста для допуска детей на работу в море» № 7. Очевидно, она была вызвана, в том числе, резким увеличением количества детей в торговом флоте в связи с мобилизацией в годы Первой мировой войны части моряков.

Следующим шагом стало принятие в Генуе 15 июня 1920 г. «Конвенции о пособиях по безработице в случае кораблекрушения» (№ 8). В целях этой Конвенции термин «моряки» определял всех лиц, работающих на любом судне, занятом в морском судоходстве (п. 1, ст. 1), а термин «судно» – все корабли и суда любого типа, государственные или частные, занятые в морском судоходстве, за исключением военных кораблей (п. 2, ст. 1).

Устанавливалось, что во всех случаях гибели любого судна судовладелец или лицо, с которым моряки заключили договор о службе на данном судне, должен выплатить каждому работавшему на нем моряку пособие по безработице, явившейся результатом такой гибели (п. 1, ст. 2).

Пособие выплачивалось за все дни, в течение которых моряк оставался действительно безработным, в том же размере, как и заработная плата, причитавшаяся ему в силу договора, но общая сумма пособия, выплачиваемого по Конвенции любому моряку, могла быть ограничена двухмесячной заработной платой (п. 2, ст. 2).

Для получения таких пособий моряки должны были пользоваться теми же средствами, какими они пользовались для истребования заработной платы, недоплаченной им во время службы (ст. 3).

Ст. 4 Конвенции посвящалась условиям ее применения членами МОТ к своим колониям, протекторатам и владениям, не пользующимся в полной мере самоуправлением (п. 2, ст. 4) [3].

Конвенция № 9 «О трудоустройстве моряков» также была принята в 1920 г., однако в СССР она не ратифицирована из-за специфики организации трудовых отношений. В частности, Конвенция устанавливает, что трудоустройство моряков не может являться предметом коммерческой деятельности, а национальное законодательство должно предусматривать наказание за такое нарушение. Каждый член МОТ, ратифицировавший конвенцию, брал на себя обязательство организовать

и поддерживать эффективную систему бесплатных государственных служб занятости для моряков [2, с. 41].

Конвенция № 22 «О трудовых договорах моряков» 1926 г. была ратифицирована РСФСР лишь 4 ноября 1969 г. Эта конвенция применялась ко всем морским судам, за исключением правительственных судов, не занятых торговлей; судов, занятых в каботажных перевозках; рыболовных или прогулочных судов и судов валовой вместимостью менее 100 брутто-регистражных т. или 300 м³. В соответствии со ст. 3 Конвенции, договоры подписывались как судовладельцем или его представителем, так и моряком. В договоре должны быть ясно изложены права и обязанности сторон. Моряку должна быть предоставлена возможность изучить договор до его подписания, а сам договор не может содержать положений, противоречащих национальному законодательству.

Устанавливалось, что договор мог заключаться либо на определенный период, либо на 1 рейс, либо, если это допускалось национальным законодательством, на неопределенный период.

Исключением из этого правила стали:

- капитаны, штурманы, стажеры на учебных судах, кадеты и курсанты на учебных судах и ученики по договорам об обучении, рядовой состав военно-морского флота и другие лица, находящиеся на постоянной службе у правительства;
- лица, работающие на «судах местной торговли», или, другими словами, на судах, занятых торговлей между данной страной и портами соседней страны в географических границах, установленных национальным законодательством.

Кроме того, Конвенция установила обязательные данные, которые должен содержать договор: фамилия и имя моряка, дата его рождения или возраст и место рождения; место и дата заключения договора; название судна или судов, на борту которых моряк будет работать; численность экипажа судна, если это требуется национальным законодательством; предполагаемый район плавания, если это было определено в момент заключения договора; должность, которую будет занимать моряк; если возможно, место и дата явки моряка на борт судна для начала работы; продовольственное обеспечение моряка, если национальное законодательство не предусматривает иного; размер заработной платы; ежегодный оплачиваемый отпуск, предоставляемый моряку после одного года работы в одной и той же судоходной компании, если таковой предусмотрен национальным законодательством; другие данные, требуемые национальным законодательством.

Важной составляющей Конвенции можно считать то, что к обязательной части договора было отнесено и положение о сроке договора и условия прекращения его действия. Оно, в частности, устанавливало, что в договоре должно быть указано, что:

- а) если договор заключен на определенный срок, точная дата истечения срока действия договора;
- б) если договор заключен на 1 рейс, порт назначения и время, по истечении которого моряк может быть списан с момента прихода судна;
- в) если договор заключен на неопределенный срок, условия, дающие право любой стороне расторгнуть его, а также необходимый срок для предварительного уведомления о расторжении при условии, что такой срок не будет коротким для судовладельца, чем для моряка.

При этом устанавливалось, что договор на неопределенный срок мог быть расторгнут любой стороной в любом порту погрузки либо выгрузки при условии, что сделано письменное уведомление не менее чем за 24 ч. [2, с. 63–64].

Конвенция № 23 «О репатриации моряков» заключена в Женеве 7 июля 1926 г. Эта Конвенция была ратифицирована СССР как содержащая классические для России в частности и торгового мореплавания вообще условия возврата моряков домой. В России такие условия были оговорены еще в уставе купеческого водоходства 1781 г. [4].

Конвенция распространялась ко всем морским судам, к владельцам, капитанам и морякам таких судов, определяла права моряков, связанные с их репатриацией на родину как по истечении контракта, так и при его досрочном расторжении. Однако она не применяется к военным судам, правительственным, не занятым торговлей, судам занятым в каботажных перевозках, прогулочным яхтам, индийским плоскодонным судам, рыболовным судам, судам вместимостью менее 100 брутто-регистрационных тонн или 300 м³, а также к судам, занятым местной торговлей, водоизмещением ниже предела, установленного национальным законодательством.

В целях Конвенции устанавливалось значение таких терминов:

а) термин «судно» – любое судно или лодка любого характера, являющиеся государственной или частной собственностью, обычно используемые для плавания по морю (п. а, ст. 2);

б) термин «моряк» – любое лицо, работающее на борту любого судна и записанное в судовую роль. Под этот термин не подпадают капитаны, штурманы, кадеты и курсанты на учебных судах и ученики по договорам об обучении, рядовой состав военно-морского флота и другие лица, находящиеся на постоянной службе у правительства (п. б, ст. 2);

с) термин «капитан» – любое лицо, которому поручено командование судном, за исключением штурманов (п. с, ст. 2);

д) термин «судно местной торговли» – судно, занятое торговлей между данной страной и портами соседней страны в географических границах, установленных национальным законодательством (п. d, ст. 2).

Устанавливалось, что моряк, списанный на берег во время действия своего договора о найме или по его истечении, имеет право быть доставленным обратно в свою страну или в порт, где он был нанят, или в порт, из которого начался рейс, в зависимости от того, как будет установлено национальным законодательством, в котором будут содержаться необходимые положения, включая положение о том, кто должен нести расходы по репатриации (п. 1, ст. 3).

При этом моряк считался должным образом репатрированным, если ему предоставлена «подходящая работа» на борту судна, следующего в один из портов, установленных в соответствии с предыдущим пунктом (п. 2, ст. 3)¹. Моряк считался репатрированным, если он высажен в своей стране или в порту, в котором он был нанят, или в соседнем с ним порту или в порту, из которого начался рейс (п. 3, ст. 3).

В тоже время установление условий, на которых иностранный моряк, нанятый не в своей стране, имел право быть репатрированным, возлагалось на

¹ Однако сам термин «подходящая работа» конвенцией не определен.

национальное законодательством или, при отсутствии таких норм, договором о найме. Однако положения предыдущей статьи применялись к моряку, нанятому в порту его собственной страны (п. 4, ст. 3).

Также устанавливалось, что моряк не несет расходов по репатриации, если он был оставлен по причине: а) увечья, полученного при работе на борту; б) кораблекрушения; в) болезни, не вызванной его преднамеренным действием или виной; г) увольнения по причине, за которую он не несет ответственности (ст. 4).

Расходы по репатриации включали расходы на перевозку, помещение и питание моряка в пути, содержание его до момента, назначенного для отъезда (п. 1, ст. 5). Если же моряк репатриировался в качестве члена команды, он имел право на получение вознаграждения за работу, выполненную им во время пути (п. 2, ст. 5).

На орган государственной власти той страны, в которой зарегистрировано судно, возлагалась обязанность наблюдать за репатриацией члена команды в случаях, к которым применялась эта Конвенция, независимо от его гражданства, и, при необходимости, авансом оплачивать ему его расходы (ст. 6) [2, с. 64].

Конвенция МОТ № 47 «О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю» была принята в 1935 г. Она была ратифицирована СССР. В ее развитие была весьма детально разработана, с прописанием конкретных норм, принятая 24 октября 1936 г. Конвенция о рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа № 57. Она состояла из 5 разделов: «Охват и определения», «Продолжительность рабочего времени», «Укомплектование экипажей», «Общие положения», «Заключительные положения».

Так, в разделе I «Охват и определения» устанавливалось, что эта Конвенция применяется ко всем государственным или частным мореходным судам, снабженным механическим двигателем, которые: а) зарегистрированы на территории, в отношении которой эта Конвенция имеет силу; б) используются для перевозки грузов или пассажиров в коммерческих целях; в) совершают заграничный рейс, т.е. рейс из порта любой страны в порт вне пределов ее, причем колонии, заморские территории, протектораты и территории под сюзеренитетом или мандатом считались отдельными странами (п. 1, ст. 1).

В тоже время эта Конвенция не применялась к парусно-моторным судам и к судам, используемым для рыбной ловли, китобойного или другого подобного промысла или же для непосредственно связанных с ними операций (п. 2, ст. 1).

Каждый член МОТ мог освобождать зарегистрированные на его территории суда от применения положений Конвенции, пока эти суда совершали исключительно рейсы, в течение которых они не отдалялись от страны отправления далее, чем до ближних портов соседних стран, поскольку эти порты расположены в географических пределах, которые: а) точно определяются законодательством страны; б) являются единообразными в отношении применения любых положений этой Конвенции; в) объявлялись соответствующим членом МОТ в момент регистрации его документа о ратификации, посредством приложенного к нему заявления; г) устанавливались по консультации с другими заинтересованными членами МОТ (п. 3, ст. 1).

Для применения Конвенции следующие термины получили такой смысл: а) «тонны» – вместимость в брутто-регистрационных тоннах; б) «офицер» – лицо, за

исключением капитана, которое считается офицером на основании национального законодательства, коллективных договоров или обычая; с) «рядовые матросы» – члены экипажа, кроме офицеров; d) «продолжительность рабочего времени» время, в течение которого член экипажа обязан по приказанию вышестоящего лица либо выполнять работу по судну или для судовладельца, либо находиться в распоряжении вышестоящего лица вне помещений для экипажа (ст. 2).

Раздел II Конвенции посвящен продолжительности рабочего времени, однако он не применялся к: а) офицерам, заведующим отдельными службами, не несущим вахту; b) радиотелеграфистам и радиотелефонистам; с) лоцманам; d) врачам; e) санитарно-больничному персоналу, занятому исключительно по лазарету; f) лицам, работающим исключительно за свой собственный счет; g) лицам, получающим вознаграждение исключительно в виде доли прибыли или выручки; h) лицам, обязанности которых связаны исключительно с находящимся на борту грузом и которые действительно не подчинены ни судовладельцу, ни капитану; i) странствующим грузчикам; j) экипажам, состоящим исключительно из членов семьи судовладельца с определением такой семьи законодательством страны (ст. 3).

Устанавливалось, что на борту судов свыше 2000 тонн длительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для лиц рядового состава палубной команды, несущих вахту, не могла превышать 8 часа в день или 56 часа в неделю (п. 1, ст. 4). В свою очередь, на борту судов свыше 700 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для лиц рядового состава палубной команды, занятых в качестве дневных работников, не могла превышать 8 часов в день или 48 часов в неделю (п. 2, ст. 4).

В дни прихода и отхода судна могло допускаться продление продолжительности рабочего времени сверх норм, установленных в пп. 1 и 2. Порядок разрешения такой сверхурочной работы и условия ее выполнения, если она разрешалась, возлагались на законодательство страны или коллективные договоры (п. 3, ст. 4).

На борту судов свыше 700 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для лиц рядового состава машинного и котельного отделений, несущих вахту, не могла превышать 8 часов в день или 56 часов в неделю, но могло допускаться выполнение сверхурочных работ для обеспечения правильной смены вахт и для удаления золы (п. 1, ст. 5).

На борту судов свыше 700 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для лиц рядового состава машинного и котельного отделений, занятых в качестве дневных работников, не могла превышать 8 часов в день или 48 часов в неделю (п. 2, ст. 5). Однако в дни прихода и отхода судна рабочее время могло быть продлено сверх норм, установленных в пп. 1 и 2. Производство или воспреещение такой работы и условия ее разрешения, если она допускалась, возлагались на законодательство страны или коллективные договора (п. 3, ст. 5).

На борту судов свыше 2000 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для помощников капитана не могла превышать 8 часов в день или 56 часов в неделю (п. 1, ст. 6). Однако для нужд судовождения и выполнения административных функций в море, а также в дни прихода и отхода судна разрешалась переработка дополнительно 1 час в день (п. 2, ст. 6).

Кроме того, допускалась несистематическая сверхурочная работа в тех случаях, когда капитан считал необходимым одновременное назначение на вахту двух офицеров при условии, что согласно этому пункту от офицеров ни в коем случае не будет требоваться работать более 12 часов в день (п. 3, ст. 6).

На борту судов свыше 700 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна для помощников капитана, занятых в качестве дневных работников, не могли превышать 8 часов в день или 48 часов в неделю (п. 4, ст. 6).

В то же время устанавливалось, что в дни прихода и отхода судна рабочее время могло быть продлено сверх норм, установленных в пп. 1 и 4. Производство такой сверхурочной работы и условия ее выполнения, если она допускалась, устанавливаются законодательством страны или коллективными договорами (п. 5, ст. 6).

На борту судов, экипаж которых должен, согласно ст. 16, включать 3-х судомехаников или более, продолжительность рабочего времени этих офицеров в море, а также в дни прихода и отхода судна не могла превышать 8 часов в день или 56 часов в неделю (п. 1, ст. 7). На борту судов свыше 700 тонн продолжительность рабочего времени в море, а также в дни прихода и отхода судна у механиков, занятых в качестве дневных работников, не могла превышать 8 часов в день или 48 часов в неделю (п. 2, ст. 7).

На борту судов, в отношении которых эта Конвенция находится в силе, к рядовому составу палубной команды, машинного и котельного отделений, а также к помощникам капитана и механикам, включая юнг и курсантов палубной и машинной команд, применялись такие положения во всех случаях, когда вахтенная служба отменялась при стоянках в портах:

а) продолжительность рабочего времени не могла превышать 8 часов в день или 48 часов в неделю;

б) соблюдается день еженедельного отдыха; выполнение какой-либо работы могло требоваться лишь в порядке сверхурочных часов или для выполнения текущих работ по содержанию или гигиене при условии, что требуемая таким образом работа включалась в еженедельную 48-часовую норму;

в) изъятия из этих положений допускались в соответствии с законами страны или коллективными договорами в отношении лиц рядового состава, нужных для безопасности судна, для безопасности находящихся на борту лиц или для сохранности груза (п. 1, ст. 8).

В тех случаях, когда судно должно пробыть в порту более суток с момента прибытия, вахтенная служба, как общее правило, отменялась, за исключением случаев, когда капитан считал это несовместимым с безопасностью судна (п. 2, ст. 8).

Когда же вахтенная служба в порту продолжалась, всякая работа, выполненная сверх норм, назначенных или разрешенных в силу п. 1 этой статьи, считалась сверхурочной, дающей право на компенсацию лицам командного и рядового состава, за исключением тех случаев, когда речь идет о: а) вахтенной службе в интересах безопасности судна; б) вахтенной службе, выполненной в 12-часовой срок после прибытия или до отбытия судна (п. 3, ст. 8).

На борту любого судна, к которому применяется эта Конвенция, и в отношении которого находится в силе:

а) либо свидетельство о безопасности, выданное в соответствии с положениями Международной конвенции об охране человеческой жизни на море;

б) либо пассажирское свидетельство; продолжительность рабочего времени в море лиц рядового состава хозяйственной части устанавливалось так, чтобы каждому служащему обеспечивался отдых продолжительностью не менее 12 часов в сутки, включая непрерывный период отдыха в течение не менее 8 часов (п. 1, ст. 9).

На борту любого судна, к которому применялась эта Конвенция, и в отношении которого не находилось в силе одно из вышеупомянутых свидетельств, продолжительность рабочего времени лиц рядового состава хозяйственного отделения в море, а также в дни прихода и отхода судна не могла превышать 10 ч. в день (п. 2, ст. 9).

На борту любого судна, к которому применялась эта Конвенция, продолжительность рабочего времени в порту лиц рядового состава хозяйственного отделения не могла превышать 8 часов в день с учетом исключений, разрешаемых законодательством страны (п. 3, ст. 9).

Лица рядового состава, помощники капитана и механики, юнги и курсанты могли привлекаться к работе сверх норм, определенных или разрешаемых предыдущими статьями II Конвенции, с условием, что: а) всякий час, отработанный сверх вышеуказанных норм, считался сверхурочным и давал заинтересованному лицу право на компенсацию; б) использование труда в порядке сверхурочных часов не станет обычным (п. 1, ст. 10). Порядок определения такой компенсации и ее размера или размеров предусматривался законодательством страны или устанавливался коллективными договорами (п. 2, ст. 10).

Ни одно лицо рядового состава моложе 16 лет не могло допускаться на ночную работу (п. 1, ст. 11). Устанавливалось, что для целей этой статьи термин «ночь» означает период продолжительностью по крайней мере в девять непрерывных часов, охватываемый периодом, определяемым законодательством страны и начинающимся до полуночи и кончающимся после полуночи (п. 2, ст. 11).

Что важно, в Конвенции предусматривалось, что положения ее II раздела не применялись: а) к работам, которые капитан сочтет необходимыми и спешными для охраны безопасности судна, груза или находящихся на борту лиц; б) к работам, выполняемым по распоряжению капитана для оказания помощи другим судам или лицам; в) к поверкам, пожарным, шлюпочным и иным учениям того же рода, что учения, предусмотренные Конвенцией об охране человеческой жизни на море; г) к сверхурочным работам, вызванным заболеванием или несчастным случаем, постигшим лица командного или рядового состава, или же непредвиденным сокращением численности командного или рядового состава в течение рейса; д) к сверхурочным работам в связи с таможенными, карантинными или иными санитарными формальностями; е) к работам, проводимым лицами командного состава для определения положения судна в полдень (ст. 12).

Раздел III, как указывалось, посвящен вопросам укомплектования экипажей. В нем, в частности, предписывается, что каждое судно свыше 700 тонн должно иметь на своем борту экипаж достаточной численности и квалификации, чтобы: а)

обеспечивать безопасность человеческой жизни на море; b) выполнять положения раздела II этой Конвенции о длине рабочего времени; каждое такое судно должно соблюдать минимальные нормы укомплектования экипажей, содержащиеся в разделе III Конвенции (ст. 13).

Устанавливалось, что экипаж судов свыше 700 тонн, но менее 2000 тонн должен включать, помимо капитана, не менее двух дипломированных судоводителей (п. 1, ст. 14). Экипаж судов свыше 2000 тонн должен включать, помимо капитана, трех дипломированных судоводителей (п. 2, ст. 14).

На борту судов свыше 700 тонн численность рядового состава палубной команды должна была быть достаточной, чтобы обеспечить наряд трех человек на каждую навигационную вахту (п. 1, ст. 15). В частности, минимальная численность рядового состава судовой команды должна была соответствовать таким нормам: а) на борту судов свыше 700, но менее 2000 тонн – 6 чел.; b) на борту судов свыше 2000 тонн – 9 человек или более, по требованиям законодательства страны или коллективных договоров (п. 2, ст. 15).

Из команды, обязательная численность которой определялась в п. 2, следующее минимальное число лиц рядового состава обязано отвечать нормам п. 4: а) на борту судов свыше 700, но менее 2000 тонн – 4 чел.; b) на борту судов свыше 2000 тонн – 5 человек или более согласно требованиям законодательства страны или коллективным договорам (п. 3, ст. 15).

Условия физической и профессиональной пригодности, требуемые в соответствии с п. 3 от определенного числа лиц рядового состава, отвечают следующим нормам: а) достижение 18-летнего возраста; b) завершение стажа не менее 3-х лет в составе палубной команды морского судна или получение от соответствующего органа свидетельства, удостоверяющего, что квалификация данного лица соответствует средней квалификации матроса с трехлетним стажем в палубной команде (п. 4, ст. 15).

Законодательство страны или коллективные договоры должны были ограничивать число лиц рядового состава, не закончивших годовой стаж службы в море в палубной команде, которые для целей этой статьи могли считаться как входящие в рядовой состав палубной команды (п. 5, ст. 15).

Ни одно лицо рядового состава, нанятое на две различные должности, которое может быть назначено на работу вне палубной команды, не могло считаться входящим в рядовой состав палубной команды, указанный в этой статье (п. 6, ст. 15).

В состав экипажа судов, на которые распространяются положения ст. 16, входит не менее 3-х дипломированных механиков (п. 1, ст. 16). Эта статья применяется к судам: а) либо свыше 700 тонн, b) либо с двигателями, индикаторная мощность которых превышает 800 л. с., в зависимости от критерия тоннажа или мощности, установленного законодательством страны (п. 2, ст. 16).

Также устанавливалось, что каждый член МОР мог отложить на срок, не превышающий пять лет со дня вступления в силу этой Конвенции, применение положений этой статьи к существующим судам вместимостью не более 1500 тонн, или с двигателями, индикаторная мощность которых не превышала 1000 л. с., в зависимости от того, применяется ли данным членом критерий тоннажа или критерий мощности в л. с. (п. 3, ст. 16).

Если в течение рейса вследствие смерти, несчастного случая или по какой-либо иной причине наличное число лиц командного или рядового состава на борту судна падало ниже норм, установленных в ст. 16, капитан обязан был пополнить его при первом удобном случае (ст. 17).

В Разделе IV «Общие положения» устанавливалось, что поскольку это является разумным и осуществимым при разработке законодательства по применению положений этой Конвенции, проводятся консультации с заинтересованными организациями судовладельцев, офицеров и моряков (ст. 18).

Каждый член МОТ, ратифицировавший эту Конвенцию, брал на себя ответственность за применение ее положений к судам, зарегистрированным на его территории, и должен был проводить в жизнь законодательство, которое:

а) определяло ответственность судовладельца и капитана в деле обеспечения соблюдения данного законодательства;

б) предписывало надлежащие санкции за нарушение его положений;

с) устанавливало в целях применения раздела III этой Конвенции соответствующую систему официального досмотра судов перед отправлением из порта страны в международный рейс;

д) требовало письменные справки о всех сверхурочных часах, отработанных в соответствии со ст. 10, и о предоставленных за эти сверхурочные часы компенсациях;

е) обеспечивало морякам в отношении дополнительных сумм, следуемых за сверхурочные часы, те же средства взыскания, как те, которыми они уже располагали в отношении недоплаченных сумм заработной платы (п. 1, ст. 19).

Устанавливалось, что всякий раз, когда надлежащий орган власти какого-либо порта узнавал, что судно, зарегистрированное на территории другого члена МОТ, в отношении которой эта Конвенция была в силе, не укомплектовано по нормам раздела III Конвенции о минимальном числе лиц командного или рядового состава, этот орган власти должен был уведомлять об этом консула вышеупомянутого члена МОТ (п. 2, ст. 19).

Важной была и поговорка, по которой суда, существующие к моменту вступления в силу этой Конвенции, в отношении которых соответствующий орган власти территории их регистрации убедился по консультации с заинтересованными организациями, что устройство новых жилых помещений или иных постоянных установок, необходимых для новых членов экипажа, является неосуществимым, могли быть освобождены от применения этой Конвенции (п. 1, ст. 21). Однако МОТ оставлял за собой право мониторинга ситуации с такими судами в странах подписавших Конвенцию (п. 4, ст. 21).

Ну и, наконец, Раздел V Конвенции был посвящен заключительным ее положениям, и касался в основном вопросов ее ратификации и выполнения (ст. 22 – 28) [5].

Следующая рассматриваемая нами Конвенция была принята МОТ 6 октября 1936 г. в Женеве – «Об обязательствах судовладельца в случае болезни, травмы или смерти моряков» (№ 55). Вступила в силу 9 декабря 1949 г., однако в СССР не была ратифицирована [2, с. 54]. Конвенция применялась ко всем лицам, занятым на борту судна, за исключением военных судов, зарегистрированных на территории, для которой Конвенция имела силу, и обычно используемого для морского плавания (п.

1, ст. 1). (580, с. 423–429). Причиной ее нератификации СССР была несовместимость норм Конвенции и действовавшего национального права в этой отрасли.

Конвенция МОТ № 56 «О страховании моряков по болезни» была принята 24 октября 1936 г., однако в СССР также не ратифицирована по вышеуказанным причинам [2, с. 54].

И хотя следующая Конвенция № 53 «О свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов», принятая МОТ в 1936 г., в СССР также не была ратифицирована, учитывая важность содержащихся в ней норм для настоящего исследования, рассмотрим ее. Эта Конвенция распространялась на любое судно, занятое в морском судоходстве, за исключением судов, принадлежащих государству и не используемых для торговли, деревянных судов примитивной постройки. Законодательство страны может предусматривать полные или частичные изъятия в отношении судов валовой вместимостью 200 брутто-регистрационных тонн (ст. 1).

В целях применения этой Конвенции приведенные в ней термины получили такой смысл:

а) «капитан, или шкипер» – любое лицо, которому вверено командование или управление судном;

б) «вахтенный помощник капитана» – любое лицо, кроме лоцмана, которое в данное время исполняет обязанности по вождению или маневрированию судна;

с) «старший механик» – лицо, постоянно ответственное за управление судовым двигателем;

д) «вахтенный механик» – лицо, которое в данное время исполняет обязанности по управлению судовым двигателем (ст. 2).

Согласно ст. 3 Конвенции никто не мог быть допущен или привлечен к занятию должностей капитана или шкипера, вахтенного помощника капитана, старшего механика или вахтенного механика на судне без свидетельства квалификации, удостоверяющего его способность занимать данную должность, выданного или утвержденного соответствующим органом власти на территории государства, где зарегистрировано судно. Изъятия допускались только в случае непреодолимой силы.

В соответствии со ст. 4 право на получение свидетельства о квалификации имели лишь лица:

а) достигшие установленного для выдачи такого свидетельства возраста;

б) имеющие минимальный профессиональный стаж, установленный для выдачи свидетельства;

в) успешно выдержавшие экзамены, организованные соответствующим органом власти и проведенные под его контролем для проверки наличия необходимой квалификации по несению службы, соответствующей свидетельству.

На национальное законодательство возлагалось:

а) устанавливать минимальный возраст и профессиональный стаж, требуемые от кандидатов на получение свидетельства о квалификации каждой категории;

б) предусматривать организацию и контроль, осуществляемые соответствующим органом власти над экзаменами для проверки наличия квалификации по несению службы, соответствующей свидетельству.

Однако любой член МОТ мог в течении 3-х летнего срока со дня ратификации им указанной Конвенции выдавать свидетельства о квалификации лицам, не прошедшим экзамены в установленном порядке, при условии, что: а) эти лица в действительности обладают достаточным практическим опытом работы в должности, соответствующей данному свидетельству; б) за этими лицами не числится никакой крупной технической ошибки [2, с. 62].

Каждый член МОТ, ратифицирующий эту Конвенцию, обязывался обеспечить путем действенной системы надзора ее действительное проведение в жизнь (п. 1, ст. 5).

Также законодательство страны должно было предусматривать случаи, когда власти члена МОТ могли задерживать любое судно, зарегистрированное на его территории, за нарушение положений этой Конвенции (п. 2, ст. 5).

В случае обнаружения властями ратифицировавшего эту Конвенцию члена МОТ нарушения ее положений судном, зарегистрированным на территории другого члена, также ратифицировавшего эту Конвенцию, эти власти должны были известить об этом консула того члена МОТ, на территории которого это судно было зарегистрировано (п. 3, ст. 5).

Законы или правила каждой ратифицировавшей эту Конвенцию страны должны были определять уголовные или дисциплинарные санкции, налагаемые за несоблюдение положений этой Конвенции (п. 1, ст. 6).

В частности, уголовные или дисциплинарные санкции следовало предусмотреть в случаях, когда:

а) судовладелец или его агент, капитан или шкипер нанимают лицо, не обладающее свидетельством о квалификации, требуемым Конвенцией;

б) капитан или шкипер допускал исполнение одной из должностей, определенных в ст. 2, лицом, не обладающим свидетельством о квалификации, соответствующим по меньшей мере этой должности;

с) лицо, посредством обмана или подложных документов, поступает на службу для исполнения определенных в ст. 2 этой Конвенции должностей, без требуемого для этого свидетельства о квалификации (п. 2, ст. 6) [6].

Как видно из представленных положений данной конвенции, СССР в рассматриваемый период имел множество причин отказаться от ее подписания: 1) нехватка квалифицированного персонала; 2) невозможность принять положения Конвенции о подсудности членов экипажа судам других стран; 3) невозможность принять положения Конвенции о контроле со стороны МОТ за своими судами и т. д.

Подводя общий итог данного исследования, следует указать, что создание и последующая деятельность МОТ сыграли важную роль в международной унификации норм, относящихся как к непосредственной работе экипажей судов торгового флота, так и к их квалификации, установлению социальной защищенности.

В изучаемый период МОТ, в различных своих конвенциях, во-первых, дала определение следующим понятиям: «судно», «морьяк», «капитан», «судно местной торговли», «тонны», «офицер», «рядовые матросы», «рядовые матросы», «ночь», «капитан, или шкипер», «вахтенный помощник капитана», «старший механик», «вахтенный механик»;

во-вторых, были унормированы требования к труду, подготовке, социальному обеспечению моряков;

в-третьих, принятые в Конвенциях нормы способствовали совершенствованию национального законодательства с одной стороны, и его частичной унификации по рассмотренным вопросам – с другой;

в-четвертых, защищали права моряков, их семей, подростков и детей. Для

последних устанавливались обязательные медицинские осмотры;

в-пятых, унифицировали нормы труда моряков на судах под различными флагами.

В завершение также следует указать, что с образованием ООН МОТ стала первым ее специальным учреждением [7].

Список использованных источников и литературы:

1. Сидорченко В. Ф. Капитан морского судна. – СПб.: Юрид. центр Пресс, 2001. – 307 с.
2. Дмитриев В. И., Дмитриева Е. Н., Латухов С. В. Правовое обеспечение профессиональной деятельности моряков: Учебное пособие. – М.: ИКЦ «Академкнига», 2006. – 232 с.
3. Конвенция 8. Режим доступа: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---d_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c008_ru.htm
4. Конвенция 23. Конвенция о репатриации моряков. Режим доступа: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c023_ru.htm
5. Конвенция МОТ №47 «О сокращении рабочего времени до сорока часов в неделю». Режим доступа: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_508
6. Конвенция 53. Режим доступа: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c053_ru.htm
7. ILO — International Labour Organization / Международная Организация Труда (МОТ). Режим доступа: <http://mimo.com.ua/info/40-ilo-international-labour-organization-mezhdunarodnaya-organizaciya-truda-mot.html>

Gurina L. The settlement of issues relating to the activities of the employees of the merchant fleet of the conventions of the International Labour Organization in the 1920s-1930s // Scientific notes of V. I. Vernadsky Crimean Federal University. Juridical science. – 2017. – Т. 3 (69). № 2. – P. 21–33.

The article stated that the establishment and subsequent activities of the ILO has played an important role in the international harmonization of norms that direct the work of crews of merchant ships and their qualifications, the establishment of social security. In the study period, the ILO, in its various conventions, firstly, gave the definition of the following concepts as "vessel", "seaman", "captain", "local trade ship", "ton", "officer", "ordinary men", "night", "master or skipper", "watch mate", "chief engineer", "engineer of the watch";

second, was normirovanie requirements for labour, training and social security of seafarers.

third, taken to Conventions, norms sposobstvovalo to improve national legislation on the one hand, and partial harmonization on the issues discussed.

fourth, protect the rights of seafarers, their families, adolescents and children. For the latest established compulsory medical examinations;

fifth, harmonizing labour standards of seafarers on ships under different flags.

Key words: Convention, international labour organization, the crew of a merchant ship, duration of labour, social protection.

Spisok ispol'zovannyh istochnikov i literatury:

1. Sidorchenko V.F. Kapitan morskogo sudna. – SPb.: YUrid. centr Press, 2001. – 307 s. (219)
2. Dmitriev V. I., Dmitrieva E. N., Latushov S. V. Pravovoe obespechenie professional'noj deyatel'nosti moryakov: Uchebnoe posobie. – M.: IKC «Akademkniga», 2006. – 232 s. 579
3. Konvenciya 8. Rezhim dostupa: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c008_ru.htm
4. Konvenciya 23. Konvenciya o repatriacii moryakov. Rezhim dostupa: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c023_ru.htm
5. Konvenciya MOT №47 «O sokrashchenii rabocheho vremeni do soroka chasov v nedelyu». Rezhim dostupa: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_508
6. Konvenciya 53. Rezhim dostupa: http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c053_ru.htm
7. ILO — International Labour Organization / Mezhhdunarodnaya Organizaciya Truda (MOT). Rezhim dostupa: <http://mimo.com.ua/info/40-ilo-international-labour-organization-mezhdunarodnaya-organizaciya-truda-mot.html>