

УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ: ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ УКОМПЛЕКТОВАНИЯ КОМСОСТАВА СУДОВЫХ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВОДИТЕЛЯМИ

Управление персоналом морских судов имеет ряд традиционных особенностей, которые связаны с применяемой терминологией, системой профессиональной подготовки, дипломирования и отбора моряков и спецификой морехозяйственной деятельности.

В данном случае речь идет о персонале, который осуществляет эксплуатацию морского судна, то есть об экипаже. Состав экипажа морского судна определен в ст.49 КТМ Украины следующим образом: “В экипаж судна входят капитан, другие лица командного состава и судовая команда.

К командному составу судна, кроме капитана, относятся: помощники капитана, судовые механики, электромеханики, радиоспециалисты, судовой врач, боцман. К командному составу судовладелец может отнести других судовых специалистов.

Судовая команда состоит из лиц, которые выполняют служебные обязанности на судне и не относятся к командному составу судна”.

Ужесточение нормативных требований к качеству эксплуатации судов экипажами в связи с признанием роли человеческого фактора в обеспечении безопасности судоходства заставляет по-новому взглянуть на определение состава экипажа и методы его комплектования.

Так, международная конвенция “О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты” (ПДМНВ — 78/95) определяет три уровня работников, ответственных за эксплуатацию судна:

1. Уровень управления /Management level/ означает уровень ответственности, связанный с:

1.1. Работой в качестве капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне;

* Аспирант кафедры административного права и предпринимательства ОНУ им. И. И. Мечникова.

1.2. Обеспечением того, что все функции в пределах обозначенной области ответственности выполняются должным образом;

2. Уровень эксплуатации /Operational level/ означает уровень ответственности, связанный с:

2.1. Работой в должности вахтенного помощника капитана или вахтенного механика;

2.2. Поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций, в пределах обозначенной области ответственности, в соответствии с надлежащими процедурами и под контролем лица, работающего на уровне управления в данной области ответственности.

3. Вспомогательный уровень /Support level/ означает уровень ответственности, связанный с выполнением назначенных задач, обязанностей или ответственности на морском судне под контролем лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

Такая классификация не противоречит сложившейся в нашей стране классификации операторов управляемых систем:

1. Оператор-наблюдатель;
2. Оператор-исполнитель;
3. Оператор-руководитель [1].

При этом, “уровню управления” соответствует “оператор-руководитель”, а “уровню эксплуатации” — “оператор-наблюдатель или исполнитель”.

Не вдаваясь в подробности классификации, отметим, что в принципе всех судоводителей (капитан судна, старший и вахтенные помощники капитана) следует отнести к уровню оперативного управления судном. Это утверждение можно обосновать многочисленными примерами морских аварий, в результате расследования которых было установлено, что ключевое решение было принято кем-либо из судоводителей. (“Титаник”, “Эксон Вальдес”, “Вестник свободного предпринимательства”, “Тори Каньон” и др.)

Судоводители — это “ключевые звенья системы управления, поскольку их основная задача заключается в интеграции всех управленческих функций, направленных на обеспечение нормальных условий жизнедеятельности управляемого объекта”, каким является морское судно и находящийся на нем экипаж [2].

Капитан является наиболее грамотным и опытным судоводителем. Он обладает полнотой власти и несет всю ответственность по управлению судном. Все вопросы по управлению судном капитан

решает единолично, и его решения подлежат беспрекословному исполнению членами экипажа, пассажирами и всеми другими лицами, находящимися на судне. “Под управлением судном понимается в данном случае не нахождение на мостике и непосредственное руководство маневрами судна в обычных условиях, во время аварий, устранения последствий аварий и т.п. (командование или судовождение), а так называемое главное руководство как лично, так и через подчиненных лиц, эксплуатацией судна” [3].

При этом управление судном осуществляется в сложной системе “человек — судно — среда”, где судно является не только особой производственной организацией с круглосуточным пребыванием работников, но и транспортным средством, которое подвержено негативному воздействию несвойственных для жизнедеятельности человека водной среды, климата и других внешних факторов.

Эти и многие другие особенности профессиональной деятельности судоводителя предъявляют жесткие требования к уровню профессиональной пригодности, компетентности и личностным качествам судоводителей.

Судоводители подвергаются обязательному медицинскому освидетельствованию (при поступлении в морской ВУЗ и впоследствии — на протяжении всей карьеры) в соответствии с Конвенцией 73 МОТ “О медицинском освидетельствовании моряков” 1955 г. и аналогичными национальными Правилами, утвержденными приказом МОЗ Украины от 19.11.96 г. №347.

Согласно совместному приказу МОТ и ГК по надзору за охраной труда от 23.09.94 г. №263/121 в отрасли осуществляется также обязательный профессиональный отбор. Процедура отбора в целом жестко не регламентирована, что можно считать пробелом в национальном нормотворчестве.

В соответствии с требованиями Конвенции ПДМНВ -78/95 в Украине создается система профессиональной подготовки и дипломирования моряков. Пока, то есть до окончательного утверждения ИМО пакета проектов национальных нормативных актов и включения Украины в “белый список”, элементы профотбора отслеживаются в деятельности единственного уполномоченного Минтрансом Государственного предприятия по аттестации и регистрации плавсостава в Украине (ГПАРПУ).

ГПАРПУ принимает участие в проведении экзаменов в морских

ВУЗах, осуществляет проверку знаний и навыков судоводителей на базе создаваемой им же госкомиссии, проверяет легитимность рабочих дипломов, сертификатов и подтверждений к ним и осуществляет другую деятельность в соответствии с приказом Минтранса №546 от 12.11.99 г. На основании анализа полномочий, которые предоставлены ГПАРПУ Минтрансом Украины, можно заключить, что первое не только реализует функции государственного контроля за созданием и внедрением системы профессиональной подготовки и дипломирования моряков, но является субъектом такой деятельности и звеном упомянутой системы.

Судоводитель, который выполнил установленные процедуры, то есть прошел медицинский и профессиональный отбор, имеет подтвержденный ГПАРПУ уровень компетентности, необходимый набор рабочих дипломов (сертификатов) и подтверждений к ним, стаж плавпрактики, рекомендации с мест работы и пр. может быть принят на работу к судовладельцу на судно под украинским или каким-либо другим флагом.

В годы после распада СССР в нашей стране сложилась практика найма (трудоустройства) моряков в судовладельческие компании через специализированные службы найма и трудоустройства моряков. Согласно п. В) ст.1 Конвенции МОТ о найме и трудоустройстве моряков №179 от 22.10.96 г. термин “служба найма и трудоустройства” означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию в государственном или частном секторе, которое занимается набором моряков по поручению работодателей или трудоустройством моряков у работодателей”.

Подавляющее большинство оперирующих на рынке подобных организаций называются крьюинговыми (от crew — экипаж). Как правило, крьюинговая организация является самостоятельным юридическим лицом и действует на основании договора с судовладельцем, равно как может быть его корпоративным звеном (дочерние предприятия и т.п.) и в силу этого действовать на основании прямых указаний, и может существовать в других организационно-правовых формах. Крьюинговые организации осуществляют большую часть работы по трудоустройству персонала (начиная с первой беседы с кандидатом на должность и заканчивая приобретением билета и отправкой на судно). Однако, все они выполняют функции посредника между судовладельцем

и моряком и не несут юридической ответственности за качество такой деятельности.

Укомплектование судна экипажем — одна из важнейших обязанностей судовладельца. Ст. 3(1) Гаагских правил 1924 г. утверждает обязанность морского перевозчика перед рейсом и вначале его проявить должную заботливость о том, чтобы “надлежащим образом укомплектовать экипажем... судно”. В противном случае считается, что судно находится в немореходном состоянии (данное обстоятельство является весомым основанием для возможного взыскания убытков, в том числе в судебном или арбитражном порядке).

Правило 1/14 Конвенции ПДМНВ-78/95 устанавливает ответственность компании-судовладельца за назначение моряков для работы на ее судах. Конвенция определяет ряд требований, которые должны быть соблюдены при укомплектовании экипажей:

1) каждый моряк, назначенный на какое-либо из судов компании, должен иметь надлежащий диплом;

2) суда компании должны быть укомплектованы экипажами в соответствии с требованиями Администрации государства флага относительно безопасного укомплектования судов экипажами;

3) моряки, назначенные или переведенные на любое из судов компании, должны быть знакомы со своими конкретными обязанностями, а также со всеми устройствами, установками, оборудованием, процедурами и характеристиками судна, которые имеют отношение к их повседневным обязанностям или обязанностям при авариях;

4) судовой персонал должен эффективно координировать свою деятельность в аварийной ситуации и при выполнении функций, имеющих жизненно важное значение для обеспечения безопасности, предотвращения загрязнения или уменьшения его последствий.

Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (STCW Code) 1995 г. в своей обязательной части А содержит минимальные стандарты компетенции для плавсостава, представленные в виде таблиц. Данный кодекс имеет прямое действие в Украине и применяется в деятельности ГПАРПУ — уполномоченного органа Администрации государства Украина.

Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) также содержит ряд требований к укомплектованию судовых экипажей. Пункт 6.2. обязывает компанию судовладельца обеспечить,

“чтобы каждое судно было укомплектовано соответствующим образом квалифицированными, дипломированными и годными в медицинском отношении моряками, согласно соответствующим международным и национальным требованиям”. В соответствии с п.3.2. “компания должна документально определить ответственность, полномочия и взаимоотношения всего персонала, осуществляющего управление, выполнение и проверку работы, касающейся безопасности и предотвращения загрязнения и оказывающего на них влияния”. Соответственно, “компания должна установить процедуры, обеспечивающие должное ознакомление нового персонала и лиц, переведенных на новые должности, связанные с безопасностью и защитой окружающей среды, с возложенными на них обязанностями (Прим.- разработка инструкций в рамках системы управления безопасностью (СУБ))”. (п.6.3.) Также МКУБ закрепляет за капитаном право верховной власти в отношении всех решений по вопросам безопасности. Это правило можно считать отражением современного понимания статуса и роли капитана в обеспечении безопасности и нормативным определением лучших морских традиций.

Упомянутая Конвенция МОТ №179 “О найме и трудоустройстве моряков” в ч.1 ст.11 указывает, что “каждое судно, к которому применяется настоящая конвенция, должно быть укомплектовано достаточным по численности, способным обеспечить безопасное плавание и эффективно работающим экипажем в соответствии с документом о минимальных требованиях к укомплектованию для обеспечения безопасности судов или равнозначным ему документом, принятом компетентным органом”. Ст.13 возлагает на судовладельца обязанность “обеспечить, чтобы капитан имел все необходимые ресурсы, включая ресурсы для обеспечения должного укомплектования судна экипажем”.

Конвенция МОТ №180 от 22.10.96 г. “О продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами” устанавливает максимальную продолжительность рабочего времени и минимальную — отдыха. Максимальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 14 часов за 24 часа или 72 часа в течение недели. Минимальный отдых составляет не менее 10 часов в течение 24 часов. Время отдыха может быть разделено на два периода, продолжительность одного из которых не менее 6 часов и с интервалом не более 14 часов. Эта конвенция, равно как и конвенция

№179 требует наличия у судовладельца документа о минимальном составе экипажа.

Конвенция №134 “О предупреждении несчастных случаев (моряки)” (1970 г.) в ст.9 устанавливает: “Компетентные органы власти поощряют и, насколько это уместно с учетом национальных условий, обеспечивают включение курсов обучения по предупреждению несчастных случаев и по мерам производственной гигиены в учебные программы учреждений профессиональной подготовки моряков всех категорий и рангов в качестве элемента профессиональной подготовки”. В связи с этим, на судах должны быть лица (комсостав), отвечающие за меры по предупреждению несчастных случаев. В соответствии с “Рекомендациями о предупреждении производственных несчастных случаев среди моряков” к данной Конвенции судовладелец должен обеспечить обучение моряков безопасным методам труда, проводить пропаганду несчастных случаев и пр.

Рекомендация №153 “О защите молодых моряков” (1976 г.), действие которой распространяется на моряков, не достигших возраста 18 лет и работающих в любом качестве на морском судне, указывает, что в каждом государстве, на судне которого работают моряки, должны быть предусмотрены нормативные положения для:

А) эффективной защиты таких моряков, включая охрану их здоровья, нравственности и безопасности, а также улучшения их общего благосостояния;

Б) профессиональной ориентации, образования и профессиональной подготовки таких моряков в их интересах, а также в интересах эффективного выполнения работы на борту судна, в интересах безопасности для жизни и сохранности собственности в море, а также в интересах создания возможностей для их продвижения по службе в профессии моряка.

Согласно Рекомендации молодым морякам должны быть предоставлены возможности для продолжения своей профессиональной учебы и подготовки на судне. Капитаны и командный состав судов должны поощрять и помогать молодым морякам в использовании и полном развитии навыков и знаний, в приобретении практического опыта на судне и в прохождении курса самоподготовки в море.

Резолюции и рекомендации ИМО — Международной морской организации — также уделяют внимание вопросам укомплектования экипажей и ответственности судовладельцев. Так, Резолюция

ИМКО (Прим. — название ИМО до 1982 г.) А.481 (Х11) о безопасном укомплектовании судна экипажем получила соответствующее отражение в главе 5 “Безопасность мореплавания” Конвенции СОЛАС-74. В соответствии с Резолюцией и Правилем 5/13 СОЛАС-74 каждое судно должно иметь “Свидетельство о минимальном составе экипажа”.

В Резолюции А.722 (18) “Факторы усталости при укомплектовании экипажей и обеспечение безопасности” дана оценка жизненно важных факторов на судне, которые приводят к усталости. Признано, что “утомление” снижает производительность труда человека, его физические и умственные способности, возможность нормально анализировать и делать обоснованные выводы.

Резолюция 22 Международной Конференции по стандартам обучения и несения вахты 1978 г. предлагает всем государствам обеспечить, чтобы капитан судна обладал знаниями в области руководства личным составом, организации его работы и отдыха на борту судна, основных принципов взаимоотношений между людьми, моральной ответственности.

Существует также ряд других нормативных документов МОТ, ИМО и других международных организаций по вопросам укомплектования экипажей, которые мы не имеем возможности проанализировать в данной статье, поскольку представляется, что этот вопрос является предметом более подробного исследования.

В Украине вопросы укомплектования судовых экипажей в целом и судоводительского персонала в частности основываются на применении международно-правовых нормативных актов, которые подписаны и ратифицированы Украиной и вступили в силу. Законодательство Украины предусматривает возможность такого применения. Однако закон и большинство международно-правовых актов по настоящей проблеме предусматривает и необходимость имплементации в национальном законодательстве норм этих актов.

Система основных нормативных актов по проблеме, действующих в Украине, включает Кодекс торгового мореплавания (КТМ), Устав службы на судах морского флота, постановления и распоряжения КМУ, приказы, инструкции, правила, положения и другие руководящие документы Министерства транспорта и Главной государственной морской инспекции (ГГМИ).

Например, ст.50 КТМ включает соответствующие положения

Правила 5/13 СОЛАС-74, Конвенции №179,180 и определяет обязанность Министерства транспорта Украины (Министерство рыбного хозяйства Украины) определять минимальный состав экипажа судов в зависимости от типа, района плавания, назначения судна и пр.

Ст.51 КТМ содержит указание об укомплектовании морских судов в соответствии с Положением о званиях лиц командного состава морских судов. Однако такое положение до сих пор не разработано, а применяется устаревшее Положение Минморфлота СССР...

Конвенция ПДМНВ-78/95 распространяется в том числе и на моряков, которые работают на рыболовных судах. Однако в Украине до сих пор нет четкого представления о том, какое ведомство должно выполнять полномочия морской администрации по вопросам проверки компетентности моряков — Минтранс или Госкомрыбхоз. В отрасли сохраняется практика ведомственного регулирования, что приводит к принятию несистематизированных и порой взаимоисключающих нормативных актов. В качестве иллюстрации сказанного можно привести два документа, которые приняты соответственно Минтрансом и Госкомрыбхозом Украины: 1).Положение о центральных и местных постоянно действующих квалификационных комиссиях плавсостава морских судов, утвержденное распоряжением ГГМИ от 28.11.95г. №11/11, и 2).Положение о постоянно действующих государственных квалификационных комиссиях плавсостава морских судов Госкомрыбхоза Украины, утвержденное приказом от 05.12.97г. №47.

Проблема несоответствия национальной правовой базы по вопросам укомплектования судовых экипажей международным стандартам отражается на деятельности украинских судовладельцев. Данное утверждение станет яснее, если помнить, что в отрасли применяется следующая система нормативных актов: “международно-правовые акты — национальное законодательство — документы судовладельца — приказы, команды и распоряжения капитана судна”.

В соответствии с ч.1 ст.48 КТМ украинские судовладельцы обязаны руководствоваться в своей деятельности законодательством Украины. Это означает, что при разработке инструкций, наставлений, приказов, руководящих разъяснений и других документов судовладелец обязан соблюдать и применять прежде всего нормы действующего законодательства. Требования об обеспечении государ-

ством флага судна соответствующего законодательства содержатся почти в каждой Конвенции.

Учитывая вышеизложенное, а также другие факторы, которые мы не в состоянии рассмотреть в рамках настоящей работы, представляется, что в отрасли назрела необходимость усовершенствования вопросов правового обеспечения комплектования прежде всего офицерского состава судовых экипажей с тем, чтобы не только выполнить принятые международно-правовые обязательства, но и закрепить полномочия и ответственность администрации, судовладельцев и других заинтересованных субъектов морехозяйственной деятельности.

Литература

1. Зинченко В.П., Майзель Н.И., Фаткин Л.В. Анализ деятельности человека-оператора // Инженерная психология. — М., 1964. — С.5.
2. Васильев А.С. Подготовка и принятие управленческих решений: организационно-правовые проблемы. — Одесса, 1997. — С.40.
3. Советское морское право. Учебник / Под ред. В.Ф. Мешеры. — М., 1980. — С.77.