

References

1. Goryaeva T. M. Politicheskaya tsenzura v SSSR. 1917 – 1991 gg. M., 2002.
2. Grigor'ev S. I. Pridvornaya tsenzura i obraz verkhovnoj vlasti. 1831 – 1917. SPb., 2007.
3. ZHirkov G. V. Istoriya tsenzury v Rossii XIX – XX vv. M., 2001.
4. Blyum A. V. Sovetskaya tsenzura v ehpokhu total'nogo terrora. 1929 - 1953. SPb., 2000.
5. TehksCHoldin M. Imperiya za zaborom: istoriya tsenzury v tsarskoj Rossii. M., 2002.
6. Zakon RF ot 27 dekabrya 1991 g. N 2124-1 "O sredstvakh massovoj informatsii // SPS «Garant»
7. Postanovleniya KS RF ot 30 oktyabrya 2003 g. N 15-P, ot 16 iyunya 2006 g. N 7-P, ot 22 iyunya 2010 g. N 14-P // SPS «Garant»
8. Timoshenko V. A., Smushkin A. B. Kommentarij k Zakonu RF ot 27 dekabrya 1991 g. N 2124-1 "O sredstvakh massovoj informatsii". Spetsial'no dlya sistemy GARANT, 2015.
9. Baranov P. P., SHpak V. YU. Politicheskoe pravo v mnogoobrazii svoikh opredelenij: filosofskij analiz // Filosofiya prava. 2007. № 1.
10. Sajt Prezidenta Rossijskoj Federatsii – www.kremlin.ru – Interv'yu kanalu RT .

УДК 347.79

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ КОНСТИТУЦИОННОГО И МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В СФЕРЕ ТРУДА ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫХ ЭКИПАЖЕЙ МОРСКИХ СУДОВ

**Подольн
Диана
Александровна**

преподаватель кафедры гуманитарных и социально-экономических дисциплин, Институт водного транспорта имени Г. Я. Седова – филиал ФГБОУ ВО «Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова» (344006, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Седова, 8).
E-mail: podolyanda@mail.ru

Аннотация

Актуальность темы основывается на проблемах интернациональных трудовых отношений на судне среди членов экипажей судов, а также нормотворчества и правоприменения в сфере судоходства в Российской Федерации. Данная работа посвящена поиску оптимальных методов правовой адаптации членов интернациональных экипажей морских судов, а также мерам государственного регулирования, поддержки и контроля в рассматриваемой сфере, выявленным дефектам отраслевого нормотворчества.

Ключевые слова: *член экипажа, морское судно, права моряков, правовое регулирование судоходства, проблемы правотворчества.*

Интернациональные трудовые отношения на морском судне в силу их многоаспектности представляют собой сложное явление. Формами интернациональных трудовых отношений на судне могут быть: мирное сотрудничество и этнический конфликт членов экипажа (от лат. *conflictus* – столкновение). Задачей настоящего исследования является поиск алгоритма предотвращения этнических конфликтов членов экипажа на морском судне, которым, по мнению автора, может послужить правовая адаптация членов интернациональных экипажей морских судов, а также соответствующее конституционным и международным нормам права государственное регулирование отношений в рассматриваемой сфере.

Социальные причины, факторы конфликтов и сбоев командной коммуникации изучены и описаны в работах Могилевской Г. И., Братниковой И. Б., Приступина К. А. «Без-

опасность интернационального морского экипажа как проблема культурной толерантности» [1, с. 588 – 590], Янчука М.Н. «Конфликты в экипажах морских судов» [2].

Генеральный директор МОТ Гай Райдер (Guy Ryder) в своем докладе на открытии 105-й сессии Международной конференции труда (МКТ) 30 мая 2016 г. раскрыл проблемы трудовых отношений на судне со стороны следующих аспектов: «Такие явления, как неравенство, маргинализация и разногласия – это не какие-то внешние факторы, на которые вынуждена реагировать сфера труда – это последствия наших собственных действий, поведения и решений» [3].

Мировое сообщество проводит активную работу в целях минимизации вышеперечисленных рисков для мирного сотрудничества членов экипажа во время работы на морских судах, уделяя особое внимание недопущению дискриминации и нарушений фундаментальных прав моряков. Подтверждением тому служит огромная работа United Nations (UN) – Организации Объединённых Наций, а также специализированных учреждений ООН: International Maritime Organization (IMO) – Международной морской организации, International Labour Organization (ILO) – Международной организации труда. Результаты их работы в исследуемой сфере правоотношений трудно переоценить, среди которых:

- Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву 1982 года (англ.: The United Nations Convention on the Law of the Sea);
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС, англ.: «SOLAS, International Convention for the Safety of Life at Sea»);
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (англ.: International STCW Convention);
- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (англ.: International Convention on Maritime Search and Rescue) (часто именуется «Конвенция САР»);
- Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС) №186 (англ.: Maritime Labour Convention (MLC)).

Отдельно хотелось бы отметить положения Декларации МОТ об основополагающих принципах и правах в сфере труда и механизм ее реализации (1998 г.), Декларации МОТ о социальной справедливости в целях справедливой глобализации (2008 г.), согласно которым в мире, который становится все более взаимосвязанным и сложным, и с учетом глобализации производства, основополагающие ценности свободы, достоинства человека, социальной справедливости, защищенности и безопасности и недопущения дискриминации признаются основополагающими элементами устойчивого экономического и социального развития и эффективности труда [4, с. 10].

Признавая фундаментальную роль мирового сообщества в укреплении основополагающих принципов недопущения дискриминации в сфере труда, в том числе и по национальным признакам, следует осознавать необходимость проведения последовательной внутренней государственной политики внедрения в трудовые процессы торгового мореплавания международных принципов и стандартов посредством правовой адаптации членов интернациональных экипажей морских судов, эффективного механизма защиты прав моряков.

В соответствии со статьей 18 Конституции Российской Федерации [5] права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. Они определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием.

Конституция Российской Федерации закрепляет систему прав и свобод человека и гражданина, перечень которых полностью соответствует международным стандартам МОТ. В силу статей 19, 37 Конституции Российской Федерации [5] государство гарантирует равенство прав человека, в том числе и трудовых, независимо от пола, расы, национальности, языка, происхождения, а также других обстоятельств. Запрещаются любые формы ограничения прав граждан по признакам социальной, расовой, национальной, языковой или религиозной принадлежности.

Рассмотренные положения Конституции Российской Федерации свидетельствуют о полном соответствии конституционных принципов государства международным принципам.

В развитие конституционных принципов недопущения дискриминации в сфере труда, в том числе и по национальным признакам, по мнению автора, со стороны государства так же необходимо:

- предложить морским образовательным организациям (например – при аккредитации, согласовании соответствующих специальных программ курсов подготовки члена экипажа морского судна) разработать и внедрить в образовательные программы учебный курс правовой адаптации членов интернациональных экипажей морских судов;
- повысить эффективность и действенность своих практических мер и методов управления при полном соблюдении существующих конвенционных рамок и процедур посредством совершенствования нормативного правового регулирования рассматриваемых отношений;
- обеспечить создание эффективного правового института контроля за исполнением судовладельцами минимальных прав моряков, опирающегося на объективную систему инспекции и сертификации, рассмотрения жалоб и заявлений членов экипажей на предмет нарушения прав моряков.

В первую очередь, национальная политика государства должна опираться на сферу образования. Формируя кадровый резерв через образовательные технологии, государство закладывает будущий уровень правовой культуры трудоспособного населения.

Бесспорно, в формировании мирного сотрудничества членов интернациональных экипажей морских судов весомую роль играет капитан судна, его уровень правовой культуры и компетентностей в области межличностных коммуникаций, общения, разрешения конфликтов. Наряду с названными аспектами, не менее актуальным со стороны всех членов экипажа является признание прав и свобод человека важнейшей ценностью независимо от их национальной принадлежности, готовность к мирному урегулированию возникающих противоречий.

Федеральный государственный образовательный стандарт высшего профессионального образования по направлению подготовки (специальности) 180403 Судовождение (квалификация (степень) "специалист"), утвержденный Приказом Минобрнауки РФ от 24.12.2010 N 2056 [6] позволяет образовательным учреждениям самостоятельно разрабатывать и утверждать основную образовательную программу подготовки специалиста, которая включает в себя учебный план, рабочие программы учебных курсов, предметов, дисциплин.

Указанным стандартом установлено, что специалист по направлению подготовки 180403 Судовождение должен решать среди прочих, такую профессиональную задачу, как организация работы коллектива исполнителей с разнородным национальным, религиозным и социально-культурным составом, осуществление выбора, обоснования, принятия и реализаций управленческих решений. При этом выпускник должен обладать способностью к социальному взаимодействию на основе принятых моральных и правовых норм, демонстрируя уважение к историческому наследию и культурным традициям, толерантность к другой национальности и культуре в условиях многонациональных экипажей, владением нормами профессиональной и корпоративной этики, способностью создавать в коллективе отношения сотрудничества, владением приемами саморегуляции поведения и методами конструктивного разрешения конфликтных ситуаций в различных условиях; а также способностью и готовностью организовать работу коллектива исполнителей с разнородным национальным, религиозным и социально-культурным составом.

В целях достижения оптимальных показателей приведенных общекультурных и профессиональных компетенций автором предлагается внедрить в учебный план освоение учебного курса «Правовая адаптация членов интернациональных экипажей морских судов».

Подобные положения содержатся в Типовой основной программе профессионального обучения в области подготовки членов экипажей судов по профессии «Вахтенный матрос», утвержденной Приказом Минтранса России от 27.02.2014 N 55 [7]. Согласно учебно-тематическому плану общепрофессионального цикла программы, предусмотрено освоение основ трудового законодательства, требований национальных руководящих документов и международных конвенций, предъявляемых к экипажам и членам экипажа, несущим ходовые и стояночные вахты.

Международные правовые принципы, закрепленные в конвенциях, должны быть реализованы не только в образовательных программах, но и в национальном законодательстве, в коллективных договорах, а также в контрактах с моряками. Успех их реализации зависит от степени внедрения государством требований международных конвенций в Российскую нормативную правовую систему.

Государство при определении мер, необходимых для реализации отдельных положений конвенций, за редким исключением, вправе руководствоваться принципом эквивалентности по существу, при котором допустима определенная гибкость в отношении их реализации на практике. Если государство флага должным образом подтвердит, что его меры по существу эквивалентны отдельным положениям конвенции, т. е. базируются на основных принципах, преследуют те же цели и способствуют выполнению тех же задач, хотя и иными способами, чем определено в конвенции, то это может оказаться приемлемым с точки зрения требований конвенции. В определенных случаях эквивалентность подхода по существу может быть недопустима, и тогда меры по соблюдению и обеспечению выполнения положений конвенции должны будут применяться в соответствии с конвенцией.

Анализируя реализацию положений Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве в Российской Федерации [8] – основополагающей конвенции в рассматриваемой сфере правоотношений, следует подчеркнуть фрагментарность имплементирования международно-правовых норм в Российскую нормативную правовую систему. По мнению автора, так называемый «Билль о правах моряков» играет ключевую роль в предотвращении межэтнических конфликтов среди членов интернациональных экипажей морских судов, при условии его соблюдения. От реализации Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве государствами флага и порта, судовладельцами, кьюринговыми компаниями, непосредственно моряками зависит психологический климат на судне.

Проведя мониторинг действующего законодательства Российской Федерации, реализующего конвенции в сфере защиты прав моряков, автор приходит к выводу о несовершенстве нормативного правового регулирования рассматриваемых отношений и необходимости разработки и внедрении практических мер и методов управления при полном соблюдении существующих конвенционных рамок и процедур на примере следующих аспектов.

Законодательство Российской Федерации допускает прием на работу на судно, плавающее под Государственным флагом Российской Федерации, иностранных граждан и лиц без гражданства. При этом согласно ч. 1 ст. 56 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации [9] указанные лица не могут занимать должности капитана судна, старшего помощника капитана судна, старшего механика и радиоспециалиста. Условия, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, определены Приказом Минтранса РФ от 25.01.2001 N 14 «Об утверждении Условий, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, за исключением судна рыбного промыслового флота» [10]. Согласно указанному приказу уровень профессиональной подготовки и компетентности иностранных граждан и лиц без гражданства, принимаемых на работу на судно, подтверждается документами, выданными уполномоченными органами государства – участника Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года [11] в соответствии с требованиями данной конвенции. Следует при этом отметить, что согласно конвенционным «требованиям

ям на борту», капитаны, старшие помощники капитанов, старшие механики и вторые механики должны обладать достаточными знаниями в области морского законодательства признающей страны-участницы, что может проверяться письменным экзаменом.

Представляется весьма последовательным со стороны государства ввести требования о наличии достаточных знаний в области основ права, базирующихся на общепризнанных правах человека, недопущении дискриминации в любых формах ее проявления, а также морского законодательства, - ко всем членам экипажа.

Следующим аспектом на пути правовой адаптации к работе моряка в интернациональной судовой команде является процедура трудоустройства, которая также регламентирована Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве.

В соответствии с Конвенцией 2006 г. о труде в морском судоходстве [8], Российской Федерацией установлена система лицензирования деятельности, связанной с трудоустройством граждан России за пределами Российской Федерации, в рассматриваемом случае - на суда под иностранным флагом. В соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 21.11.2011 N 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности» [12] лицензирование деятельности, связанной с трудоустройством граждан Российской Федерации за пределами Российской Федерации, возложено на Федеральную миграционную службу.

Положение о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, утверждено Постановлением Правительства РФ от 08.10.2012 N 1022 [13]. Одним из лицензионных требований при осуществлении деятельности по трудоустройству за границей моряков является выполнение лицензиатом требований, предусмотренных п. 1 и 2 ст. 5, п. 2 и 3 ст. 6 Конвенции Международной организации труда от 22 октября 1996 г. N 179 «О найме и трудоустройстве моряков» [14]. Требования предусматривают, что все службы найма и трудоустройства должны вести реестр в отношении всех моряков, нанятых или трудоустроенных через них; обеспечивать, чтобы все моряки, нанятые или трудоустроенные ими, имели квалификацию и располагали документами, необходимыми для выполнения соответствующих функций, были информированы о своих правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, до приема на работу или в процессе трудоустройства, их трудовые договоры соответствовали действующему законодательству и коллективным договорам. Все службы найма и трудоустройства должны рассматривать все жалобы, касающиеся их деятельности, и сообщать компетентному органу о любой неудовлетворенной жалобе, а жалобы, касающиеся условий труда или быта на борту судов, должны направлять соответствующему органу. Абстрактные приемы нормотворческой техники и отсылочные нормы в рассматриваемом нормативном правовом акте не позволяют в достаточной степени конкретно определить лицензионное требование. Кроме того, процедуры, обеспечивающие выполнение упомянутых конвенционных требований, законодательством Российской Федерации не закреплены, что может негативно сказаться на их реализации.

В целях недопущения межэтнических конфликтов на судах под иностранным флагом, с участием российских моряков, трудоустроенных кьюринговыми службами, целесообразно в лицензионные требования включить обязанность указанных служб обеспечивать правовую адаптацию членов интернациональных экипажей морских судов всеми моряками, трудоустроенными ими, за счет средств судовладельцев. Аналогичные требования должны быть внедрены в законодательство Российской Федерации в отношении судовладельцев, осуществляющих подбор кадров самостоятельно и использующих интернациональные экипажи судов.

В настоящее время отсутствуют нормативные требования о лицензировании деятельности кьюринговых служб по трудоустройству моряков на территории Российской Федерации. Данный пробел законодательства порождает практику нарушений требований конвенции, в том числе в части не взимания платы за трудоустройство с моряков, ведения реестра контрактов и т. п. В этой связи нельзя не согласиться со справедливым выводом ученых-юристов о необходимости правовой регламентации статуса частных агентств занято-

сти и их деятельности в специальном нормативном правовом акте (на уровне федерального закона), который должен не только определять принципы и гарантии трудоустройства лиц, ищущих работу, но и регулировать вопросы привлечения трудовых ресурсов в различных правовых формах, определять варианты государственного и частного сотрудничества в сфере трудоустройства различных категорий работников [15].

Самый цивилизованный путь мирного сотрудничества членов интернационального экипажа во время работы на судне – это соблюдение прав и свобод представителей каждой нации, культуры, вероисповедания. Данный путь мирного сотрудничества возможен при условии обеспечения со стороны судовладельца абсолютного соблюдения «seafarers' rights» – прав моряков, как наемных работников и социальных прав, которые включают права на защищенное и безопасное рабочее место, право на справедливые условия найма, право на достойную жизнь и достойные условия труда, право на охрану здоровья и медицинскую помощь, а также меры по повышению благосостояния и другие формы социальной защиты, условий отдыха, обеспечивающего культурного взаимодействия между членами экипажа разных национальностей, а также, что не менее важно – реагирования на случай конфликта и принятия компромиссных решений.

Из социологии конфликта известно, что он чаще всего разрешается посредством примирения, посредничества, и требует вмешательства третьей стороны. В случаях, когда конфликт возник на почве ущемления прав моряка на борту судна, правовые способы разрешения конфликтов должны включать возможность обращения к судовладельцу либо компетентному органу, выступающему в качестве третьей стороны, посредника, арбитра.

Конвенция 2006 г. о труде в морском судоходстве [8] предусматривает право моряка подавать жалобу о нарушениях его прав. Государство должно обеспечить «прозрачную» и эффективную процедуру расследования жалоб.

Первоначальной инстанцией рассмотрения жалобы является капитан судна. Если описываемая в жалобе проблема не может быть разрешена на борту судна, моряк вправе обратиться к судовладельцу, к компетентным органам государства флага, государства порта, либо государства гражданства моряка. В любом случае в национальном законодательстве должна быть разработана и внедрена процедура подачи, рассмотрения и принятия мер по жалобе моряка, а также предусмотрена обязанность судовладельца внедрить такую процедуру в компании и на судне посредством утверждения соответствующего локального правового акта. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 06.11.2013 N 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве» [16] Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет обеспечение соблюдения требований стандартов А5.1.5 «Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна» и А5.2.2 «Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу» [8] (в части утверждения порядка рассмотрения жалоб моряков на борту судна и порядка рассмотрения жалоб моряков на берегу) Конвенции. До настоящего времени ни порядок рассмотрения жалоб моряков на борту судна, ни порядок рассмотрения жалоб моряков на берегу Министерством транспорта Российской Федерации не утвержден.

Каждое государство флага самостоятельно определяет способы реализации Конвенции. Стандарты государства флага должны быть указаны в Свидетельстве о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Каждое судно с валовым регистровым тоннажем более 500 т, осуществляющее международное судоходство, должно иметь Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выданное государством флага или признанной организацией, действующей по его поручению.

Согласно положениям рассматриваемой конвенции государство флага должно внедрить эффективную систему инспекции условий труда на борту судна, плавающего под его флагом.

Анализируя сложившуюся практику применения рассматриваемых положений конвенции, необходимо обратить внимание, на отсутствие национальных правовых

вых актов, позволяющих определить конкретных должностных лиц, уполномоченных на проведение инспекции судна в порту на предмет соответствия конвенции. Кроме того, согласно пункту 4 правила 5.2.1. [8] инспекции, которые могут проводиться в соответствии с настоящим правилом, основываются на действующей системе контроля и мониторинга государства порта, позволяющей убедиться в том, что условия труда и жизни моряков на борту судна, заходящего в порт соответствующего государства – члена, отвечают требованиям указанной конвенции (включая права моряков). Информация о системе, упомянутой в пункте 4 правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава МОТ. Следовательно, государством – членом, ратифицировавшим рассматриваемую Конвенцию должны быть разработаны и внедрены: соответствующая система контроля и мониторинга соблюдения требований MLC, а также методы, используемые для оценки ее эффективности. В настоящее время контроль за соблюдением рассматриваемой конвенции осуществляется исключительно в рамках одного из трех региональных соглашений о государственном портовом контроле, принятых по инициативе Международной морской организации: Парижского, Токийского и Черноморского меморандумов. Проблемы такого непосредственного применения Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве отражены в Морских бюллетенях Международной федерации транспортников [17].

В случае обнаружения инспектором государства флага серьезных нарушений требований конвенции, он может запретить судну выход из порта до тех пор, пока нарушения не будут устранены. В соответствии с указанными положениями Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве необходимо привести Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, а также отраслевые нормативные правовые акты.

Подводя итог изложенному анализу проблемы предупреждения конфликтов между членами интернационального экипажа судов, следует сделать вывод о необходимости выработки соответствующей государственной политики и совершенствования нормативного правового регулирования в Российской Федерации.

Литература

1. Могилевская Г. И., Братникова И. Б., Приступин К. А. Безопасность интернационального морского экипажа как проблема культурной толерантности // Молодой ученый. 2016. № 14.
2. Конфликты в экипажах морских судов. ЯНЧУК М.Н. Морской государственный университет им. адм. Г.И. Невельского. [Электронный ресурс]. URL: <http://mybiblioteka.su/tom2/2-12733.html> (дата обращения: 06.12.2016).
3. Доклад Генерального директора МОТ Гай Райдер (Guy Ryder) на 105-й сессии Международной конференции труда. [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ilo.org/moscow/news/lang--ru/index.htm> (дата обращения: 06.12.2016).
4. Декларация МОТ о социальной справедливости в целях справедливой глобализации// Первое издание. 2008. Швейцария.
5. Конституция Российской Федерации. "Собрание законодательства РФ", 04.08.2014, N 31, ст. 4398.
6. Приказ Минобрнауки РФ от 24.12.2010 N 2056 «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта высшего профессионального образования по направлению подготовки (специальности) 180403 Судовождение (квалификация (степень) «специалист»)). "Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти", N 17, 25.04.2011.
7. Приказ Минтранса России от 27.02.2014 N 55 «Об утверждении типовой основной программы профессионального обучения в области подготовки членов экипажей судов в соответствии с международными требованиями по профессии "Вахтенный матрос". Российская газета, N 151, 09.07.2014.

8. Конвенция МОТ № 186 «О труде в морском судоходстве» // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ilo.org/lang--ru/index.htm> (дата обращения: 06.12.2016).
 9. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ// [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online> (дата обращения: 06.12.2016).
 10. Приказ Минтранса РФ от 25.01.2001 N 14 «Об утверждении Условий, на которых иностранные граждане и лица без гражданства могут входить в состав экипажа судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, за исключением судна рыбопромыслового флота». Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти", N 11, 12.03.2001.
 11. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года // [Электронный ресурс]. URL: www.pravo.gov.ru (дата обращения: 06.12.2016).
 12. Постановление Правительства РФ от 21.11.2011 N 957 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности». Собрание законодательства РФ, 28.11.2011, N 48, ст. 6931.
 13. Постановление Правительства РФ от 08.10.2012 N 1022 «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности, связанной с оказанием услуг по трудоустройству граждан Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации». Собрание законодательства РФ, 15.10.2012, N 42, ст. 5713
 14. Конвенции МОТ от 22 октября 1996 г. N 179 "О найме и трудоустройстве моряков" [Электронный ресурс]. URL: <http://www.ilo.org/lang--ru/index.htm> (дата обращения: 06.12.2016).
 15. Аналитический обзор на тему: «Соответствие российского законодательства требованиям международной организации труда». Отв. ред. Л.А. Чиканова. Подготовлен для системы КонсультантПлюс, 2014.
 16. Постановление Правительства РФ от 06.11.2013 N 996 «О мерах по обеспечению выполнения обязательств Российской Федерации, вытекающих из Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве». Собрание законодательства РФ, 11.11.2013, N 45, ст. 5830.
 17. Морской бюллетень Международной федерации транспортников № 30/2016 // [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/4387> (дата обращения: 31.12.2016).
-

Podolyan Diana Aleksandrovna, the teacher of department of humanitarian and social-economic disciplines, Institute of the water transport of G. Ya. Sedov VO FGBOU branch "State sea university of a name of the admiral F. F. Ushakov» (8, Sedov St., Rostov-on-Don, 344006, Russian Federation). E-mail: podolyanda@mail.ru

THE PROBLEMS OF REALIZATION OF THE CONSTITUTIONAL AND INTERNATIONAL LAW IN THE SPHERE OF WORK OF INTERNATIONAL CREWS COURTS OF ADMIRALTY

Abstract

The relevance of the topic based on the problems of international relations on the ship among the crew members, as well as rulemaking and enforcement in the field of navigation in the Russian Federation. This article dedicated to finding legal ways of adaptation of international members of ships ' crews, as well as measures of state regulation, support and monitoring in this sphere, the revealed defects of the rulemaking.

Key words: *member of the crew of, ship, seafarers ' rights, legal regulation of shipping, the problems of law-making.*

References

1. Mogilevskaya G. I., Bratnikova I. B., Pristupin K. A. Bezopasnost' internacional'nogo morskogo ekipazha kak problema kul'turnoy tolerantnosti // *Molodoy ucheniy*. 2016. № 14.
2. Konflikty v ekipazah morskikh sudov. YaNChUK M.N. Morskoy gosudarstvenniy universitet im. adm. G.I. Nevel'skogo. [Elektronniy resurs]. URL: <http://mybiblioteka.su/tom2/2-12733.html> (data obrascheniya: 06.12.2016).
3. Doklad General'nogo direktora MOT Gay Raider (Guy Ryder) na 105-y sessii Mezhdunarodnoy konferencii truda. [Elektronniy resurs]. URL: <http://www.ilo.org/moscow/news/lang--ru/index.htm> (data obrascheniya: 06.12.2016).
4. Deklaraciya MOT o social'noy spravedlivosti v celyah spravedlivoy globalizacii// *Pervoe izdanie*. 2008. Shveitsariya.
5. Konstituciya Rossiyskoy Federacii. "Sobranie zakonodatel'stva RF", 04.08.2014, N 31, st. 4398.
6. Prikaz Minobrnauki RF ot 24.12.2010 N 2056 «Ob utverzhdenii i vvedenii v deystvie federal'nogo gosudarstvennogo obrazovatel'nogo standarta vysshego professional'nogo obrazovaniya po napravleniyu podgotovki (special'nosti) 180403 Sudovozhdenie (kvalifikaciya (stepen') «specialist»)». "Bulletin' normativnyh aktov federal'nyh organov ispolnitel'noy vlasti", N 17, 25.04.2011.
7. Prikaz Mintransa Rossii ot 27.02.2014 N 55 «Ob utverzhdenii tipovoy osnovnoy programmy professional'nogo obucheniya v oblasti podgotovki chlenov ekipazhey sudov v sootvetstvii s mezhdunarodnymi trebovaniyami po professii "Vahtenniy matros". Rossiyskaya gazeta, N 151, 09.07.2014.
8. Konvenciya MOT № 186 «O trude v morskome sudohodstve» // [Elektronniy resurs]. URL: <http://www.ilo.org/lang--ru/index.htm> (data obrascheniya: 06.12.2016).
9. "Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federacii" ot 30.04.1999 N 81-FZ// [Elektronniy resurs]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online> (data obrascheniya: 06.12.2016).
10. Prikaz Mintransa RF ot 25.01.2001 N 14 «Ob utverzhdenii Usloviy, na kotorykh inostranye grazhdane i litsa bez grazhdanstva mogut vkhodit' v sostav ekipazha sudna, plavayushchego pod Gosudarstvennym flagom Rossiyskoy Federacii, za isklucheniem sudna rybopromyslovogo flota». Bulletin' normativnyh aktov federal'nyh organov ispolnitel'noy vlasti", N 11, 12.03.2001.
11. Mezhdunarodnaya konvenciya o podgotovke i diplomirovanii moryakov i nesenii vahty 1978 goda // [Elektronniy resurs]. URL: www.pravo.gov.ru (data obrascheniya: 06.12.2016).
12. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 21.11.2011 N 957 «Ob organizacii licenzirovaniya otdel'nyh vidov deyatel'nosti». Sobranie zakonodatel'stva RF, 28.11.2011, N 48, st. 6931.
13. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 08.10.2012 N 1022 «Ob utverzhdenii Polozheniya o licenzirovanii deyatel'nosti, svyazannoy s okazaniem uslug po trudoustroystvu grazhdan Rossiyskoy Federacii za predelami territorii Rossiyskoy Federacii». Sobranie zakonodatel'stva RF, 15.10.2012, N 42, st. 5713
14. Konvencii MOT ot 22 oktyabrya 1996 g. N 179 "O naime i trudoustroistve moryakov" [Elektronniy resurs]. URL: <http://www.ilo.org/lang--ru/index.htm> (data obrascheniya: 06.12.2016).
15. Analiticheskiy obzor na temu: «Sootvetstvie rossiyskogo zakonodatel'stva trebovaniyam mezhdunarodnoy organizacii truda». Otv. red. L.A. Chikanova. Podgotovlen dlya sistemy Konsul'tantPlus, 2014.
16. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 06.11.2013 N 996 «O merakh po obespecheniyu vypolneniya obyazatel'stv Rossiyskoy Federacii, vytekayushchih iz Konvencii 2006 goda o trude v morskome sudohodstve». Sobranie zakonodatel'stva RF, 11.11.2013, N 45, st. 5830.
17. Morskoy bulletin' Mezhdunarodnoy federacii transportnikov № 30/2016 // [Elektronniy resurs]. URL: <http://www.sur.ru/news/4387> (data obrascheniya: 31.12.2016).