

## **ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ**

---

УДК 341.24

© **Гуцуляк Василий Николаевич**

— доктор юридических наук, профессор,  
заведующий кафедрой «Морское право» Юридического  
института Российского университета транспорта (МИИТ),  
почетный работник Морского флота, президент  
Ассоциации международного морского права.  
gutsul@inbox.ru

### **Морское право как конвенционная учебная дисциплина**

**Аннотация.** Одна из особенностей обучения будущих командиров транспортного флота по программам высшего образования заключается в том, что наряду с образовательными дипломами они должны получать еще и профессиональные дипломы для занятия той или иной должности на судне. Содержание указанных программ, требования к квалификации, порядок выдачи таких дипломов (дипломирование), минимальные стандарты компетентности и другие сопутствующие вопросы регулируются не только и не столько российским законодательством, сколько нормами международного права, которые содержатся в специальных международных договорах — транспортных конвенциях. Главная роль в их числе принадлежит Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., существенно измененной и дополненной в 1995 и 2010 гг. Эта Конвенция известна среди специалистов под аббревиатурой ПДМНВ (иногда — ПДНВ). Ее участницей является и Российская Федерация. В связи с этим Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования по специальности «Судовождение» 2018 г. устанавливает, что программа специалитета в данной области реализуется с учетом требований Конвенции ПДМНВ и Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. Согласно требованиям Конвенции ПДМНВ одна из важнейших дисциплин, которая должна изучаться будущими профессиональными моряками, — это морское право. Без глубокого знания положений морского права будущему офицеру транспортного флота не может быть выдан профессиональный диплом. В первую очередь, именно в этом смысле морское право является конвенционной учебной дисциплиной. В статье

исследуется генезис конвенционных требований к уровню подготовки моряков, в том числе и в части, касающейся морского права. Основное внимание здесь уделяется Конвенции ПДМНВ, которая прошла серьезную эволюцию с момента ее заключения в 1978 г. до последующей модернизации в 1995 и 2010 гг. Автором анализируются положения Кодекса ПДМНВ, которые касаются требований, предъявляемых к квалификации командиров флота в области морского права, рассматриваются в связи с этим основные минимальные стандарты компетентности. В результате резюмируется, что требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики). В заключительной части статьи представлены основные выводы по исследуемой тематике.

**Ключевые слова:** морское право; международное право; морское судно; капитан; дипломирование; квалификация; минимальный стандарт компетентности.

© **Vasiliy N. Gutsulyak**

— Doctor of Law, professor, head of the department 'Maritime law' of the of the Law Institute of the Russian University of Transport, honorary worker of the Navy, president of the International Maritime Law Association

### **Maritime Law as a conventional academic discipline**

**Abstract.** One of the features of training future transport fleet commanders in higher education programs is that, along with educational diplomas, they must also receive professional diplomas/certificates for occupying a particular position on the vessel. The content of these programs, qualification requirements, the procedure for issuing such diplomas (certification), minimum standards of competency and other related issues are regulated not only and not so much by Russian legislation as by International Law, which are present in special international treaties, in transport conventions. The main role among them belongs to the International Convention on the Training and Certification of Sailors and Watchkeepers in 1978, substantially amended and supplemented in 1995 and 2010. This Convention is known among experts under the acronym TCSW (sometimes TCW). The Russian Federation is also a member of the Convention. In this regard, the Federal State Educational Standard for Higher Education in the specialty "Navigation" of 2018 has established that the

specialization program in this area is implemented taking into account the requirements of the TCW Convention and the Maritime Labor Convention 2006. According to the requirements of the TCSW Convention, one of the most important disciplines that should be studied by future professional sailors is Maritime Law. Without a deep knowledge of the provisions of Maritime Law, a future transport officer cannot be awarded with a professional diploma. First of all, it is in this sense that Maritime Law is a conventional academic discipline. The current paper has examined the genesis of conventional requirements for the level of training of sailors, including those related to Maritime Law. The current paper has focused on the TCSW Convention, which has undergone a major evolution from its issue in 1978 to subsequent amendments in 1995 and 2010. The author has analyzed the provisions of the TCSW Code, which are connected with the requirements for the qualification of fleet commanders in the field of Maritime Law, and there has been considered the basic minimum competency standards in this regard. As a result, there has been summarized that the requirements for knowledge of the provisions of Maritime Law stand out when assessing the qualifications of candidates for professional maritime diplomas/certificates both at the management level (captains and senior command personnel of the vessels) and at the operational level (watchkeeping officers and watchkeeping mechanics). The final part of the current paper has presented the main conclusions on the studied issue.

**Keywords:** maritime law; international law; sea vessel; captain; certification; qualification; minimum standard of competency.

---

**Введение.** В конце 2019 г. в составе Российского университета транспорта (РУТ) появилось новое структурное подразделение — Академия водного транспорта, которая было создана на базе Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) — филиала Государственного университета морского и речного транспорта им. адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург). А 30 октября 2019 г. в соответствии с приказом ректора РУТ в структуре Академии водного транспорта были сформированы семь кафедр. Три из них осуществляют подготовку будущих командиров морского и внутреннего водного транспорта — судоводителей, судомехаников и электромехаников, которые наряду с дипломом о высшем образовании должны получать еще и профессиональные дипломы (иногда в обиходе их называют рабочими дипломами), дающие право занимать ту или иную командную должность на борту судна. [Согласно Манильским поправкам 2010 г. к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-78/95) профессиональный диплом означает диплом, выданный и подтвержденный капитанам, лицам командного состава и радиооператорам ГМССБ, дающий право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с этим

функции на том уровне ответственности, которые указаны в дипломе.] Если же речь идет о судах заграничного плавания, то, поскольку такие дипломы признаются во всем мире, то обучение и порядок выдачи рабочих дипломов по вышеуказанным специальностям жестко регламентированы нормами международного морского права.

Универсальным всеобъемлющим международным договором, своеобразной «Конституцией морей» является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В соответствии с ее положениями (ст. 94) каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности на море. В числе таких мер, в частности, обеспечение выполнения следующего требования: капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж должны быть полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и обязаны соблюдать такие правила. Нетрудно видеть, что, по сути, в Конвенции 1982 г. идет речь о требовании к государству-участнику обеспечить знание и правильное применение норм международного морского права членами экипажей судов, плавающих под его флагом.

Более конкретное наполнение указанное требование получило в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., существенно измененной и дополненной в 1995 и 2010 гг. (далее — Конвенция ПДМНВ). Ее участницей является и Российская Федерация.

Согласно требованиям Конвенции ПДМНВ одна из важнейших учебных дисциплин, знание которых должен продемонстрировать кандидат на получение того или иного профессионального диплома, является *морское право*.

Следовательно, морское право является конвенционной учебной дисциплиной, т.е. требования к ее содержанию и знанию устанавливаются специальными международными договорами, положения которых для государства-участника являются обязательными.

Кроме того, согласно положениям Конвенции ПДМНВ на борту каждого судна, плавающего под флагом государства-участника, должны быть в наличии тексты последних изменений в национальных и международных правилах, касающихся охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды.

Таким образом, профессиональный морской диплом, необходимый для работы на судне и признаваемый во всех иностранных портах, не может быть выдан моряку, если он не знает положений морского права в объеме, соответствующем занимаемой должности.

В связи с этим следует упомянуть Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования — специалитет по

специальности 26.05.05 «Судовождение», утвержденный приказом Минобрнауки России от 15 марта 2018 г. № 191, который устанавливает, что программа специалитета в области подготовки специалистов морского транспорта, технического флота, судов освоения шельфа и плавучих буровых установок, иных судов, используемых для целей торгового мореплавания, и управление ими как подвижными объектами, реализуется с учетом требований Конвенции ПДМНВ и Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г.

Причем при реализации этой программы обязательным к освоению является Стандарт компетентности Раздела А-II/1 «Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более» Кодекса ПДМНВ, о котором речь пойдет ниже.

### **1. Генезис конвенционных требований к уровню подготовки моряков**

Ключевым условием обеспечения безопасности мореплавания, а также сохранения и защиты морской среды является соблюдение требований в части, касающейся уровня подготовки и профессионализма моряков.

Анализ аварийности мирового судоходства свидетельствует, что более трети всех аварийных происшествий на море происходит в результате ошибок, допущенных экипажами судов [1, стр. 180]. Таким образом, надлежащая компетентность членов экипажа морских судов — это ключевой фактор в обеспечении безопасности на море.

В связи с этим международное сообщество всегда уделяло пристальное внимание вопросам квалификации моряков. Впервые они получили отражение в конвенциях, принятых в разное время Международной организацией труда (далее — МОТ).

Еще в 1936 г. МОТ была принята Конвенция № 53 «О минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов» (Россия не участвует). В соответствии с ее положениями (ст. 3) никто не может быть допущен к занятию должностей капитана, вахтенного помощника капитана, старшего механика или вахтенного механика на судне без диплома, удостоверяющего его способность занимать данную должность, выданного соответствующим органом государства, где зарегистрировано судно. Изъятие из этого правила допускается только в случае форс-мажорных обстоятельств.

Конвенция МОТ № 53 установила три ключевых требования к дипломированию капитана и лиц командного состава, которые затем получили отражение в последующих международных правовых актах, посвященных квалификации моряков. Во-первых, минимальный возраст, с достижения которого кандидат имеет право на получение диплома, во-вторых, необходимый профессиональный стаж для выдачи диплома, и в-третьих, успешная сдача экзаменов.

В части, касающейся требований к квалификации рядового состава, следует указать на Конвенцию МОТ № 74 «О выдаче матросам свидетельств о квалификации», заключенную в 1946 г. (Россия не участвует). Согласно ее положениям для получения квалификационного свидетельства матроса, был установлен минимальный возраст 18 лет, стаж работы в качестве члена палубной команды не менее трех лет и обязательная сдача экзамена.

Дальнейшее развитие вопросы, касающиеся квалификации моряков, получили в Конвенции МОТ № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г., участницей которой является и Российская Федерация. Статья 2 Конвенции предусматривает, что каждое государство-участник обязано установить нормы безопасности, в частности, касающиеся укомплектования экипажа в целях обеспечения безопасности для жизни на борту судна. Кроме того, указанная статья требует от каждого Договаривающегося Государства обеспечить соблюдение требования, в соответствии с которым моряки, нанятые на суда, зарегистрированные на его территории, имели достаточную квалификацию или профессиональную подготовку для выполнения обязанностей, для которых они были наняты.

Надо отметить, что Конвенция МОТ № 147 входит в перечень международных договоров, соблюдение которых проверяется при заходе судов в иностранные порты.

Наряду с конвенциями МОТ требования к квалификации экипажей морских судов также содержит широко известная среди моряков Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78). Так, в соответствии с ее положениями (правило 13) государства-участники обязуются укомплектовать свои суда экипажами в надлежащем числе и должной квалификации.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. также не оставляет без внимания этот важный вопрос. Статья 94 Конвенции возлагает на государство флага обязанность по обеспечению требования, в соответствии с которым каждое судно будет возглавляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности будет соответствовать типу, размерам, механизмам и оборудованию судна.

Основным же международно-правовым актом, устанавливающим унифицированные, конкретные и детальные требования, предъявляемые к квалификации плавсостава морских судов, является ранее упоминавшаяся Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты [здесь указано принятое название Конвенции. Хотя, на наш взгляд, более точно с английского оно переводится как Международная конвенция о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несении вахты]. В российской литературе для

обозначения этой Конвенции обычно используют сокращения ПДНВ либо ПДМНВ, в англоязычных же источниках принята аббревиатура *STCW* (от англ. *The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).

Основная цель Конвенции — «добиться, чтобы моряки во всем мире проходили подготовку по согласованным стандартам, и чтобы квалификационные документы выдавались в соответствии с такими стандартами» [2, р. 180].

Участниками Конвенции являются около 140 государств, тоннаж флота которых составляет примерно 98% тоннажа мирового флота [3, стр. 247].

Конвенция ПДМНВ постоянно модернизируется, в нее периодически вносятся поправки. Например, в 1991 г. были приняты поправки, касающиеся Глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ), в 1994 г. — поправки по специальным требованиям для подготовки экипажей танкеров и т.д. Вместе с тем в ее развитии можно выделить три ключевых этапа, которые датируются соответственно 1978, 1995 и 2010 гг.

**Конвенция ПДМНВ-78.** До 1978 г. из-за различных требований к квалификации моряков и уровня их подготовки, существующих в отдельных государствах в этой части не обеспечивалась надлежащая безопасность мореплавания [4, стр. 197]. Для решения этой проблемы во исполнение Резолюции Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) [создана в 1948 г., в 1982 г. преобразована в Международную морскую организацию — ИМО] от 15 октября 1971 г. А.248 была созвана Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков, которая проходила в Лондоне с 14 июня по 7 июля 1978 г. Участие в ее работе приняли делегации 72 государств [5, стр. 197].

По результатам работы Конференции была принят Заключительный акт, который включил в себя Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., а также 23 резолюции, касающиеся несения вахты лицами командного и рядового состава, а также их подготовки и квалификации.

Конвенция содержит семь глав: «Общие положения», «Капитан — палубная команда», «Машинная команда», «Радиотехническая служба», «Специальные требования для танкеров» и «Специалисты по спасательным шлюпкам и плотам».

Положения Конвенции применяются к морякам, работающим на морских судах, за исключением военных, рыболовных и прогулочных судов, а также деревянных судов примитивной конструкции.

Конвенция ПДМНВ-78 вступила в силу в 1984 г. Она сыграла огромную роль в процессе становления и развития норм, регулирующих обучение моряков.

**Конвенция ПДМНВ-95.** Значительным шагом в дальнейшем развитии современного морского образования стало подписание 7 июля 1995 г. в Лондоне Заключительного акта Конференции государств — участников Конвенции ПДМН-78.

В результате работы Конференции положения Конвенции ПДМНВ 1978 г. подверглись серьезным изменениям и дополнениям, поскольку Конвенция 1978 г. уже давно нуждалась в обновлении. По мнению А. Н. Шемякина, этому способствовали интенсивное развитие торгового мореплавания и усложнение конструкции судов [6, стр. 88].

Главное изменение Конвенции ПДМНВ-78 заключалось в том, что была полностью пересмотрена ее структура. Сама Конвенция стала касаться только юридических вопросов, а все технические требования были сосредоточены в Кодексе ПДМНВ [7, р. 222—223].

Конвенция ПДМНВ-95 вступила в силу в 2002 г. Она содержит два новых фундаментальных положения. Во-первых, четко определены функции и ответственность государства флага судна в сфере подготовки моряков, а во-вторых, установлен контроль за исполнением требований Конвенции ПДМНВ со стороны ИМО и властей порта захода судна. Конвенция ПДМНВ-95 также учитывает научно-технические достижения, например, использование различных тренажеров при подготовке моряков.

Еще одно достижение Конвенции ПДМНВ-95 заключается в том, что она предусмотрела механизм, который в значительной степени упрощает и ускоряет процесс внесения поправок в Конвенцию в будущем. В результате, все принимаемые изменения и дополнения к Конвенции стали вступать в силу значительно быстрее.

Если Конвенция ПДМНВ-78 была полностью сосредоточена на требованиях к знаниям, то в Конвенции ПДМНВ-95 упор делается на практические навыки и компетентность, подкрепленные теоретическими знаниями.

**Манильские поправки 2010 г.** С 2006 г. ИМО начала планомерную работу по модернизации Конвенции ПДМНВ. Этот процесс завершился созывом Конференции государств-участников, которая состоялась в столице Филиппин г. Манила с 21 по 25 июня 2010 г. Конференция внесла как в саму Конвенцию, так и в Кодекс ПДМНВ, ряд существенных изменений и дополнений, получивших название Манильских поправок 2010 г.

Указанные поправки уточнили стандарты компетентности, прежде всего в свете новых технологий, были установлены новые требования и методики, касающиеся подготовки и дипломирования, стали более совершенными механизмы имплементации положений конвенции в национальное законодательство.

В поправках получили подробное изложение требования, касающиеся продолжительности рабочего дня и времени отдыха моряков,



предупреждения злоупотребления наркотиками и алкоголем, профессиональной пригодности моряков по состоянию здоровья.

Конференция 2010 г. также приняла пакет резолюций, посвященных, в частности, таким вопросам, как пересмотр существующих типовых курсов ИМО и разработка новых; меры по обеспечению компетентности капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах; содействие участию женщин в морской отрасли и др. 25 июня каждого года в соответствии с Резолюцией № 19 объявлен «Днем моряка».

## **2. Кодекс ПДМНВ о требованиях к знаниям, пониманию и профессиональным навыкам в области морского права**

Как уже было сказано выше, требования к уровню подготовки моряков сосредоточены в Кодексе ПДМНВ, который действует с учетом Манильских поправок 2010 г., а также поправок, принятых в последующие годы. Как отмечает в связи с этим Г. Г. Иванов, в «Кодексе установлены все технические детали» [8, стр. 61].

Сам Кодекс ПДМНВ [9, стр. 45—49] состоит из двух частей — А и В. Часть А является обязательной и устанавливает минимальные стандарты, которые должны обеспечиваться сторонами Конвенции ПДМНВ. Часть В имеет рекомендательный характер и включает руководящие принципы, касающиеся обучения, дипломирования и несения вахты.

В соответствии с Кодексом ПДМНВ стандарты компетентности [под стандартом компетентности понимается уровень профессиональных навыков, который должен быть достигнут для надлежащего выполнения функций на судне] группируются по семи так называемым функциям [функция означает группу задач, обязанностей и ответственности, указанных в Кодексе ПДМНВ, необходимых для эксплуатации судна, обеспечения охраны человеческой жизни на море или защиты морской среды]:

- 1) судовождение;
- 2) обработка и размещение грузов;
- 3) управление операциями судна и забота о людях на судне;
- 4) судовые механические установки;
- 5) электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления;
- 6) техническое обслуживание и ремонт;
- 7) радиосвязь.

В свою очередь каждая из функций имеет три уровня ответственности:

- уровень управления (*management level*);
- уровень эксплуатации (*operational level*);
- вспомогательный уровень (*support level*). [Термин «*support level*» можно перевести и как «уровень поддержки».]

Уровень управления означает уровень ответственности, связанный с работой в должности капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне и с обеспечением надлежащего выполнения всех функций в рамках установленной сферы ответственности.

Уровень эксплуатации означает уровень ответственности, связанный:

— с работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, вахтенного механика судов с периодически не обслуживаемыми машинными помещениями или радиооператора на морском судне;

— поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы ответственности в соответствии с надлежащими процедурами и под руководством лица, работающего на уровне управления в этой сфере ответственности.

Вспомогательный уровень означает уровень ответственности, связанный с выполнением установленных задач, обязанностей или несением ответственности на морском судне под руководством лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

Таким образом, Кодекс ПДМНВ предусматривает семь функциональных областей, находящихся на трех различных уровнях ответственности: управления (применяется к старшему командному составу морских судов), эксплуатации (применяется к командному составу морских судов) и уровень поддержки или вспомогательный уровень (применяется к рядовому составу, обеспечивающему вахту на мостике и в машинном отделении).

Большое внимание в ряду требований, необходимых для получения того или иного диплома, Кодекс ПДМНВ уделяет морскому праву.

Рассмотрим в связи с этим основные минимальные стандарты компетентности (некоторые авторы используют термин «минимальные требования к профессионализму») [10, стр. 50] для лиц командного состава морских судов на уровнях управления и эксплуатации.

1. Уровень управления. Минимальный стандарт компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более (функция «Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне управления», сфера компетентности «Наблюдение и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды») предусматривает *знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях.*

При этом особое внимание должно быть уделено следующим восьми ключевым вопросам в области морского права, по которым кандидат должен продемонстрировать знания, понимание и профессиональные навыки:

1) судовые документы, которые требуются на борту каждого судна в соответствии с международными конвенциями, а также порядок их получения и сроков действия;

2) обязанности, вытекающие из положений Международной конвенции о грузовой марке. Указанная конвенция была принята в 1966 г., действует сегодня с поправками, принятыми в последующие годы и регламентирует, в частности, высоту надводного борта, обеспечивающую минимальный запас плавучести судна;

3) обязанности, вытекающие из важнейшего международного договора в области международного судоходства — Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Речь идет о Конвенции СОЛАС-74/78, которая устанавливает конструктивные, эксплуатационные и организационные требования, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания;

4) знание, понимание и профессиональные навыки по обязанностям, вытекающим из Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов. Речь идет о положениях Конвенции МАРПОЛ-73/78, которая содержит ограничения и запреты по сбросу в морскую среду загрязняющих веществ, а также вопросы предотвращения загрязнения атмосферы с судов;

5) санитарные нормы — это морские санитарные декларации, а также положения Международных медико-санитарных правил, принятых в 1969 г.;

6) обязанности, вытекающие из международных документов, касающихся обеспечения безопасности судна, пассажиров, экипажа и груза;

7) методы и средства предотвращения загрязнения морской среды с судов;

8) национальное законодательство по осуществлению международных соглашений и конвенций.

В рамках функции «Судовождение на уровне управления» (сфера компетентности «Координация поисково-спасательных операций») данный стандарт в области морского права предусматривает глубокое знание и умение применять процедуры, содержащиеся в Руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасанию, а в сфере компетентности «Организация и процедура несения вахты» — глубокое знание содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72), а также основных принципов несения ходовой вахты.

Если взять функцию «Обработка и размещение грузов на уровне управления», то в сфере компетентности «Перевозка опасных грузов» знания, понимание и профессиональные навыки должны быть проявлены в следующей области морского права — международные правила, стандарты, кодексы и рекомендации по перевозке опасных грузов,

включая Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ).

Требования к знаниям, пониманию и профессиональным навыкам в тех или иных областях морского права содержатся и в других функциях данного минимального стандарта компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более.

Надо отметить, что большинство вышеуказанных требований в части, касающейся морского права, содержатся и в Минимальном стандарте компетентности для старших механиков и вторых механиков судов с главным двигателем мощностью 300 квт и более. Например, в сфере компетентности «Применение навыков руководителя и организатора» для судовых механиков предусмотрено знание международных морских конвенций и рекомендаций, а также соответствующего национального законодательства.

2. Уровень эксплуатации также предполагает в том числе и требования, предъявляемые к знанию морского права. Так, если мы обратимся к спецификации минимального стандарта компетентности для вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более, то увидим, что для функции «Судовождение» требуется, в частности, глубокое знание содержания, применения и целей МППСС-72; знание содержания Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию; правильное понимание процедур, которые необходимы при спасании людей на море, при оказании помощи терпящему бедствие судну, при аварии в порту.

В рамках функции «Управление операциями судна и забота о людях» в сфере компетентности «Наблюдение за соблюдением требований законодательства» от вахтенных помощников капитана требуется начальное рабочее знание конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды, а также знание международных морских конвенций, рекомендаций и национального морского законодательства.

В Минимальном стандарте компетентности для вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением также содержатся требования, касающиеся необходимого знания положений морского права. Так, выполнение функции «Управление операциями судна и забота о людях на судне» в сфере компетентности «Наблюдение за соблюдением требований законодательства» предусматривает начальные рабочие знания соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды. А в рамках сферы компетентности «Применение навыков руководителя и умение работать в команде» требуется знание соответствующих международных морских конвенций и рекомендаций, а также национального законодательства.

Таки образом, нетрудно видеть, что требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики).

### **3. Российское законодательстве о дипломировании экипажей судов и требованиях к знанию морского права**

Дипломирование моряков, основанное на нормах международного права, стало осуществляться в Российской Федерации с принятием в 1999 г. Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Как отмечается в литературе, «в КТМ Россия отказывается от принципа, согласно которому к занятию должностей на судне допускаются лица, имеющие специальные звания, а присвоение званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств» [11, стр. 99].

Основным нормативным правовым актом, регулирующим вопросы дипломирования экипажей российских морских судов, является Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденное приказом Минтранса России от 15 марта 2012 г. № 62 (далее — Положение о дипломировании). Как сказано в самом Положении о дипломировании, оно разработано на основании двух международных конвенций — Конвенции ПДМНВ и Конвенции МОТ № 69 о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации.

Надо сказать, что ссылки на Конвенцию ПДМНВ содержат подавляющее большинство статей российского Положения о дипломировании.

В соответствии со п. 5 раздела II указанного Положения организация дипломирования моряков в Российской Федерации возложена на Росморречфлот, который обязан публиковать в сети Интернет согласованные программы подготовки моряков и перечни вопросов для квалификационных испытаний.

Как это вытекает из п. 6 Положения о дипломировании квалификационные документы выдаются капитанами морских портов.

Для проведения дипломирования капитан морского порта создает под своим председательством морскую квалификационную комиссию. К работе в ней привлекаются специалисты службы капитана морского порта, образовательных, научных и общественных организаций, а также судовладельцы.

Результаты квалификационных испытаний включаются в соответствующие протоколы, которые вносятся в информационную систему.

В протоколах квалификационных испытаний и выдаваемых капитаном морского порта квалификационных документах обязательно указывается присвоенный информационной системой учетный номер протокола

квалификационных испытаний или квалификационного документа соответственно.

К дипломированию допускаются лица не моложе 18 лет, годные по состоянию здоровья для работы на морских судах и занятия тех или иных должностей членов экипажей морских судов. Обязательным условием дипломирования является получение морского образования в российских образовательных организациях, которые: 1) имеют лицензии на право ведения образовательной деятельности; 2) имеют освидетельствованную систему стандартов качества подготовки в соответствии с Правилom I/8 Конвенции ПДМНВ; 3) осуществляют обучение по программам подготовки в соответствии с требованиями Конвенции ПДМНВ и Положения о дипломировании; 4) направляют в информационную систему информацию о выданных документах; 5) получили признание в установленном порядке.

В качестве альтернативы допускается получение морского образования в иностранных учебных заведениях, соответствующих установленным требованиям.

Основанием для проведения квалификационных испытаний является соответствующее заявление кандидата на имя капитана морского порта.

Квалификационные испытания проводятся не позднее десяти рабочих дней со дня подачи заявления методом письменного или компьютерного тестирования по компьютерным программам и базам данных или перечню вопросов, согласованных Росморречфлотом, и устного собеседования по результатам тестирования. Оценка результатов осуществляется по системе: сдал — не сдал.

Следует отметить, что положения Конвенции ПДМНВ были имплементированы в российское законодательство не только в части, касающейся морских судов. Так, в соответствии со Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. № 327-р), одна из задач, которую предстоит решить для обеспечения потребности в квалифицированных специалистах, чей уровень отвечал бы требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, — «это повышение качества обучения в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года».

Таким образом, документы членов экипажей судов, выдаваемые на основании российского Положения о дипломировании, полностью соответствуют требованиям Конвенции ПДМНВ [[http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie\\_chlenov\\_ekipajey\\_sudov/diplomirovanie\\_chlenov\\_ekipajey\\_morskih\\_sudov.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_sudov/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_morskih_sudov.html)].

В настоящее время Росморречфлотом согласованы 54 примерные программы подготовки для морских образовательных организаций, 18 примерных программ подготовки для учебно-тренажерных центров, 1 программа для членов экипажей судов, плавающих под российским флагом и рекомендации по разработке программ подготовки судоводителей спортивных парусных судов.

Представленные на официальном сайте Росморречфлота программы в полном соответствии с положениями Конвенции ПДМНВ включают в себя и положения морского права, которые необходимо осваивать обучающимся.

Так, Примерная программа подготовки капитанов 2018 г. предусматривает, в частности, знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях, обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов с поправками, а также методов и средств предотвращения загрязнения морской среды с судов. Программа также устанавливает выполнение обязанностей, вытекающих из Международной конвенции о труде в морском

судоходстве [[http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya\\_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie\\_chlenov\\_ekipajey\\_sudov/diplomirovanie\\_chlenov\\_ekipajey\\_morskikh\\_sudov.html](http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_sudov/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_morskikh_sudov.html)].

В соответствии с Программой кандидат на получение профессионального диплома должен знать изменения (за последние пять лет) в международных и национальных правилах относительно безопасности человеческой жизни на море и защиты окружающей среды, требований к техническим средствам судовождения.

Надо отметить, что Программа включает в себя объем положений морского права, который даже выходит за пределы требований Конвенции ПДМНВ. Наряду с публично-правовыми аспектами морского судоходства значительное место в разработанной Росморречфлотом программе занимают частноправовые вопросы, такие как, чартер, коносамент, пределы ответственности перевозчика, морской протест, общая авария, «навигационная ошибка», морское страхование и др.

Аналогичным образом дело обстоит и в Программе подготовки судовых механиков. Так, на итоговой аттестации ими демонстрируется знание соответствующих норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях. Они должны иметь навыки исполнения обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., уметь применять международные морские конвенции и рекомендации, а также соответствующее национальное законодательство.

Отдельного комментария требуют размещенные на сайте Росморречфлота на 305 страницах перечни вопросов для

квалификационных испытаний членов экипажей морских судов. Например, для дипломирования судоводителей предусмотрено всего 1385 таких вопросов. Не будет преувеличением сказать, что львиная их доля посвящена тем или иным положениям морского права. Причем, некоторые вопросы имеют исключительно узкую направленность. Например, ряд вопросов посвящен коммерческой эксплуатации судна, а именно сталийному времени, демереджу, расчету фрахта, условиям различных видов чартеров, распределению общей аварии, Инкотермс, морскому страхованию и др. Сравнительно много вопросов относится к таким исключительно важным для морского судоходства многосторонним соглашениям, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., СОЛАС, МАРПОЛ, ПДМНВ, конвенции МОТ и др.

Для дипломирования судовых механиков и электромехаников на сайте Росморречфлота размещен 1141 вопрос. Часть из них также посвящена тем или иным положениям морского права. Хотя «крен» здесь сделан в большей степени на такие вопросы, как Кодекс охраны судов и портовых средств, порядок расследования аварийных случаев и т.п.

В целом, положительно оценивая размещение перечней таких конкретных вопросов, в том числе и в области морского права, нельзя не указать на некоторые их недостатки.

Во-первых, отсутствует оглавление и четкая структура перечней, что затрудняет работу для заинтересованных пользователей.

Во-вторых, много вопросов, на которые невозможно ответить по той простой причине, что они требуют ссылки на рисунки, которые не приведены. Например, такой вопрос — «что значит этот флаг?» (сам флаг не приведен), или другой — «что изображено на иллюстрации к заданию?» (самой иллюстрации нет). Такие «ляпы», разумеется, затрудняют возможность самостоятельной подготовки.

В-третьих, возникает сомнение в целесообразности ряда вопросов, имея в виду специфику некоторых видов морской деятельности. Так, насколько оправданно требовать от судоводителей маломерных судов знания вопросов, связанных с процедурой подачи морского протеста?

В-четвертых, формулировки некоторых вопросов представляются некорректными. Например, вопрос «что является приоритетным — международное или национальное законодательство?» не выдерживает никакой критики. «Международного» законодательства, как известно, не существует, поскольку закон не является источником международного права. Кроме того, такой подход к приоритету международного права является слишком упрощенным.

Таким образом, нетрудно видеть, что практически в любой российской образовательной программе, касающейся подготовки как командного, так и рядового состава морских судов, в том или ином объеме предусмотрено знание, понимание и умение применять на практике нормы морского права.



**Заключительные выводы.** На основе вышеизложенного анализа можно прийти к следующим основным выводам по рассматриваемой теме.

1. Морское право является конвенционной учебной дисциплиной, т.е. требования к ее содержанию и знанию устанавливаются специальными международными договорами, положения которых для государства-участника являются обязательными.

2. Профессиональный морской диплом, необходимый для работы на судне и признаваемый во всех иностранных портах, не может быть выдан моряку, если он не знает положений морского права в объеме, соответствующем занимаемой должности.

3. Требования к уровню подготовки командного состава морских судов, в том числе и в части, касающейся морского права, сосредоточены в Кодексе ПДМНВ, который является неотъемлемой частью Конвенции ПДМНВ и действует с учетом Манильских поправок 2010 г., а также поправок, принятых в последующие годы.

4. Требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики).

5. Российское законодательство полностью соответствует нормам международного права, устанавливающим требованиям в части, касающейся как обучения, так и дипломирования моряков.

6. Практически в любой российской образовательной программе, касающейся подготовки командного и рядового состава морских судов, в том или объеме предусмотрены требования к знаниям и пониманию норм морского права, а также умению применять их на практике.

#### **Литература**

1. Анцелевич, Г. А. Международное морское торговое право. — Киев : Издательский дом «Слово», 2003.
2. Baatz, Y. Maritime Law. Third Edition. — New York : Informa Law from Routledge, 2014.
3. Вылегжанин, А. Н. Международное морское право : учебное пособие / А. Н. Вылегжанин, С. А. Гуреев, Г. Г. Иванов. — Москва : Юрид. литература, 2003.
4. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). — Москва : Граница, 2017.
5. Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков 1978 года. — Москва : ЦРИА «Морфлот», 1982.
6. Шемякин, А. Н. Морское право : учебное пособие. — Харьков : Одиссей, 2010.
7. Gold, E. Maritime Law / E. Gold, A. Chircop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law Inc., 2003.
8. Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. — Москва : Спарк, 2002.

9. Алексишин, В. Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / В. Г. Алексишин, Л. А. Козырь, Т. Р. Короткий. — Одесса : Латстар, 2002.
10. Сидорченко, В. Ф. Капитан морского судна / В. Ф. Сидорченко, А. И. Скворцов. — Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2001.
11. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под редакцией Г. Г. Иванова. — Москва : Спарк, 2000.

### References

1. Antselevich, G. A. Mezhdunarodnoye morskoye torgovoye pravo [International Maritime Trade Law]. — Kiyev : Izdatel'skiy dom «Slovo», 2003.
2. Baatz, Y. Maritime Law. Third Edition. — New York : Informa Law from Routledge, 2014.
3. Vylegzhanin, A. N. Mezhdunarodnoye morskoye pravo [International Maritime Law]: uchebnoye posobiye / A. N. Vylegzhanin, S. A. Gureyev, G. G. Ivanov. — Moskva : Yurid. literatura, 2003.
4. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and International Maritime Law (public and private)]. — Moskva : Granitsa, 2017.
5. Mezhdunarodnaya konferentsiya po podgotovke i diplomirovaniyu moryakov 1978 goda [International Conference on the Training and Certification of Seafarers 1978]. — Moskva : TSRIA «Morflot», 1982.
6. Shemyakin, A. N. Morskoye pravo : uchebnoye posobiye [Maritime law]. — Khar'kov : Odissey, 2010.
7. Gold, E. Maritime Law / E. Gold, A. Chircop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law Inc., 2003.
8. Ivanov, G. G. Pravovoye regulirovaniye morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of maritime navigation in the Russian Federation]. — Moskva : Spark, 2002.
9. Aleksishin, V. G. Mezhdunarodnyye i natsional'nyye standarty bezopasnosti moreplavaniya [International and national standards of maritime safety] / V. G. Aleksishin, L. A. Kozyr', T. R. Korotkiy. — Odessa : Latstar, 2002.
10. Sidorchenko, V. F. Kapitan morskogo sudna [Captain of a ship] / V. F. Sidorchenko, A. I. Skvortsov. — Sankt-Peterburg : Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
11. Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey G. G. Ivanova. — Moskva : Spark, 2000.