

КОНВЕНЦИЯ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ 2006 Г.



Справочник МФТ для моряков по Конвенции
МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.



Включая дополнения в 2014 г. и 2016 г.

МФТ (Международная федерация транспортников) является глобальной федерацией, представляющей интересы без малого пяти миллионов транспортников во всем мире. Сегодня МФТ насчитывает порядка 700 членских профсоюзов в 150 странах мира.

Фото на обложке: Филип Апуанг

Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г.



**Справочник МФТ для моряков по
Конвенции МОТ о труде в морском
судоходстве (MLC), 2006 г.**

Включая дополнения в 2014 г. и 2016 г.

Публикация:

Международной федерации транспортников (МФТ)
49-60 Borough Road, London SE1 1DR, Великобритании

Содержание:

Термины и аббревиатуры

i

1. О Конвенции о труде в морском судоходстве, 2006 г.

1

Почему была принята Конвенция о труде в морском судоходстве?
Как и когда MLC вступает в силу?
Кто подпадает под действие MLC? Какие суда? Какие моряки?
Основные права, права работников и MLC
Права моряков
Как это делается
Структура MLC
Принцип эквивалентности по существу
Консультации с организациями судовладельцев и моряков
Поправки к MLC в 2014 и 2016 годах

2. Ваши права в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве (Разделы 1 – 4)

11

Раздел 1: Минимальные требования, касающиеся труда моряков на борту судна

11

Минимальный возраст
Медицинское свидетельство
Подготовка и квалификация
Наем и трудоустройство
Как определить, является ли надежным агентство по комплектованию или рекрутинговая компания

Раздел 2: Условия занятости

16

Трудовые договоры моряков
Что должен содержать трудовой договор?
Заработная плата
Сверхурочные
Передача денег семьям
Ваши права
Продолжительность рабочего времени и времени отдыха
Право на отпуск
Репатриация
Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна
Уровни комплектования экипажа
Карьерный рост и повышение квалификации моряков, а также возможности их трудоустройства

Раздел 3: Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание	27
Условия проживания, отдыха и восстановления сил	
Питание и столовое обслуживание	
Раздел 4: Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения	39
Медицинская помощь на борту судна и на берегу	
Средства медицинской помощи на борту судна	
Обязанность судовладельца	
Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев	
Молодые моряки	
Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения	
Консульства	
Социальное обеспечение	
Что означает «социальное обеспечение»?	
3. Защита ваших прав (Раздел 5)	51
Раздел 5: Соблюдение и обеспечение исполнения	51
Обязанности государства флага	
Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве	
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве	
Свидетельства и связанные с ними документы	
Когда свидетельство недействительно?	
Инспекция и обеспечение исполнения	
Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна	
Происшествия на море	
Обязанности государства порта	
Инспекции в порту	
Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу	
Ответственность за кадровый состав	
4. Конвенции, включенные в Конвенцию о труде в морском судоходстве	61
5. Предметный указатель Конвенции о труде в морском судоходстве. Где искать то, что вам нужно	63

Термины и аббревиатуры

Abandonment - Абандон (оставление) – неспособность судовладельца оплатить репатриацию или обеспечить судну требуемый ремонт и снабжение, или односторонний разрыв отношений с моряками, включая невыплату заработной платы не менее чем за 2 месяца

CBA – collective bargaining agreement – коллективный трудовой договор, соглашение о заработной плате и условиях труда, заключенное профсоюзом от имени группы работников.

Competent authority – компетентный орган, например, министр, правительственное ведомство или какой-либо орган власти, который издает положения и иные правовые нормы, включенные в настоящую Конвенцию, и обеспечивает их соблюдение.

Contractual claim – Предусмотренная контрактом претензия – любая претензия, связанная со смертью моряка или долгосрочной потерей трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или аварии, в соответствии с национальным законодательством, коллективным трудовым договором или договором о найме моряка

DMLC– Declaration of Maritime Labour Compliance, Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – документ, прилагаемый к Свидетельству о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, который должен находиться на борту судна, сертифицированного в соответствии с Конвенцией МОТ по труду в морском судоходстве.

GT– gross tonnage – валовой регистровый тоннаж.

ICS – Международная палата судоходства

ILO – International Labour Organization, Международная организация труда (МОТ), была основана в 1919 г., чтобы содействовать социальной справедливости и вносить вклад в дело «всеобщего и длительного мира». МОТ включает в себя представителей правительств, работодателей и организаций работников (это называется «трехсторонним» процессом). За много лет МОТ издала большое количество международных трудовых конвенций и рекомендаций, в том числе по вопросам свободы объединений, занятости, социальной политики, условий труда, социального обеспечения, трудовых отношений и их регулирования, детского труда.

IMO – International Maritime Organization, Международная морская организация (ИМО), была основана в 1948 г. Свое первое заседание провела в 1959 г. Ее основная задача состоит в разработке и поддержке всеобъемлющей системы регулирования для судоходства с целью обеспечения безопасности, защиты окружающей среды, исполнения законов, технического сотрудничества, охраны на море и эффективности судоходства. Если МОТ концентрирует свое внимание на работниках, то ИМО – в первую очередь, на технических вопросах, касающихся судов.

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов, 1973 г. (МАРПОЛ) (и ее протоколы).

MLC – Maritime Labour Convention, Конвенция о труде в морском судоходстве, 2006 г.

No more favourable treatment – Концепция «равного подхода», которая не допускает, чтобы суда, ходящие под флагами государств, не подписавших Конвенцию, обладали несправедливыми преимуществами перед судами, которые ходят под флагами государств, ее подписавших.

Recognised organisation (RO) – Признанная организация. Такая организация (например, классификационное общество), которой компетентный орган делегирует определенные обязанности.

SEA – Seafarers' Employment Agreement, Трудовой договор моряков, который включает договор личного найма, а также статьи и положения коллективного трудового договора.

Seafarers' rights – Права моряков, т.е. ваши права как наемного работника и социальные права, 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.

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г.

STCW –International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 г. (ПДМНВ-78) (с поправками от 1995 г. и 2010 г.).

Substantial equivalence – существенный эквивалент – любой закон, норма, коллективное соглашение или другое установление, используемое государством для проведения в жизнь требований Конвенции. Эти положения могут отличаться от установленных в Конвенции при условии, что они преследуют те же цели и способствуют выполнению тех же задач.

WHO – World Health Organization – Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ). Специализированное агентство ООН, обязанностью которого являются координация международных стандартов развития здравоохранения и руководство им. ВОЗ издает Международное руководство по судовой медицине, впервые увидевшее свет в 1967 г.

1. О Конвенции о труде в морском судоходстве, 2006 г.

Почему была принята Конвенция о труде в морском судоходстве?

Поскольку судоходная отрасль имеет глобальный характер, общепризнанным является то, что моряки нуждаются в специальной защите, особенно в связи с тем, что они могут быть исключены из национального законодательства о труде.

Конвенция о труде в морском судоходстве, 2006 г. (MLC), называемая также Биллем о правах моряков, основывается на 68 действующих конвенциях и рекомендациях, касающихся труда моряков, а также на других фундаментальных принципах с целью обеспечения достойных условий работы и жизни для всех моряков. В конце книги для справки приведен полный список этих конвенций. В данный перечень не включены некоторые важные конвенции, относящиеся к удостоверениям личности моряков (МОТ 108 и 183) и пенсиям (МОТ 71).

MLC разработана таким образом, чтобы она могла дополнять содержание нормативных документов ИМО, а именно, стандартов безопасности судов, охраны труда и качества управления судами (SOLAS, STCW и MARPOL). Они, в большей степени относятся к судну и управлению им, а MLC более сосредоточена на ваших правах как моряков. Следует помнить о том, что MLC устанавливает минимальные требования, а многие государства флага, ратифицировавшие Конвенцию, могут иметь и более высокие стандарты. Ратифицируя новую Конвенцию, государства могут не снижать установленные требования.



Фото: Дэнни Корнелиссен

Как и когда MLC вступила в силу?

MLC была принята в феврале 2006 г. с требованием ратификации ее не менее чем 30 странами, обладающими как минимум одной третьей валового регистрового тоннажа мирового флота. Через 12 месяцев после исполнения этого требования Конвенция вступила в силу в августе 2013 г.

Существует несколько основных особенностей MLC, благодаря которым правительствам будет не слишком трудно ратифицировать Конвенцию, а также применить на практике и надлежащим образом претворить в жизнь ее положения.

Одни части Конвенции являются обязательными к применению, а другие имеют форму рекомендаций. Так было сделано для того, чтобы получить уверенность в том, что моряки будут защищены, не вдаваясь в излишние подробности, связанные с тем, как это было выполнено. Подобный подход должен стимулировать максимальное число стран к ратификации Конвенции. MLC устанавливает способ проведения в жизнь стандартов с помощью системы сертификации и инспекции, осуществляемых властями государства флага и государства порта. Важнейшая особенность реализации данного способа будет заключаться в возможности задерживать суда, нарушающие Конвенцию.

Кто подпадает под действие MLC?

Какие суда?

Все суда, за исключением:

- судов, работающих исключительно во внутренних водах, близко от берега, в защищенных от волнения водах или в тех зонах, в которых действуют портовые правила;
- рыболовных судов;
- судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки;
- военных кораблей и вспомогательных военных судов.

Суда с валовым регистровым тоннажем менее 200 т, не выполняющие международных рейсов, могут быть освобождены государством флага от исполнения некоторых требований, если права моряков уже обеспечиваются национальным законодательством, коллективными договорами или иным способом.

Какие моряки?

Любой человек, занятый на любой должности или работающий по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция. К ним относятся мобильные ремонтные бригады, сменные экипажи и гостиничные работники на борту речных круизных судов – все, кто работают на борту.

В случае возникновения сомнений в отношении того, применима ли Конвенция к какой-либо отдельной категории судов или персонала, ситуация разрешается властями государства после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

Основные права, права работников и МLC

MLC требует, чтобы правительства были уверены в том, что их законы и правила обеспечивают основные права, имеющие отношение к труду.

К ним относятся:

- Права на свободу объединений. Ваше право на вступление в профсоюз по своему усмотрению;
- Действительное признание права на переговоры о заключении коллективного договора. Право вашего профсоюза вести переговоры о заключении коллективного договора от вашего имени;
- Исключение всех форм принудительного труда. Ваше право работать по собственной воле и получать оплату за эту работу;
- Действительный запрет детского труда;
- Исключение дискриминации при приеме на работу и выборе профессии. Ваше право выполнять такую же работу, что и ваши коллеги-моряки, независимо от расы, религии, национального происхождения, пола и политических взглядов.

Короче говоря, вы имеете право на безопасное и надежное рабочее место, на котором соблюдаются стандарты безопасности, вам предоставлены справедливые условия найма, достойные условия труда и жизни, включая такую социальную защиту, как доступ к медицинской помощи, защита труда и социально-бытовое обслуживание.

Фото: Дэнни Корнелиссен



Права моряков

Перечисленные выше права разъясняются в MLC в четырех разделах:

- Минимальные требования, касающиеся труда моряков на борту судна
- Условия занятости
- Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание
- Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и социальное обеспечение

В этих разделах подробно описаны обязанности государств и судовладельцев в деле обеспечения вас такой же защитой, которая предоставляется людям, работающим на берегу, с учетом конкретных особенностей жизни и труда в море. Все это в широком смысле понимается как права моряков. Если такие права не соблюдаются, то существует процесс подачи жалоб. Если проблемы серьезны и многократно повторяются, если они угрожают здоровью, безопасности или занятости моряков, то они могут привести к задержанию судна.

Как это делается

Минимальные права, предоставляемые Конвенцией, реализуются в соответствии с национальным законодательством, правилами, положениями коллективного договора или просто благодаря сложившейся хорошей практике. Для гарантии того, что они действительно соблюдаются, существует строгий режим контроля за их исполнением, опирающийся на систему инспекции и сертификации.

Каждое судно с валовым регистровым тоннажем 500 тонн и более, совершающее международные рейсы, должно иметь на борту *Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве* и *Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве*, выданные государством флага. В этих документах государства флага подробно сообщается о том, как судно выполняет требования Конвенции. С использованием этой информации формируется база режима контроля, на основании которой власти государства порта могут выяснить, соблюдаются ли требования Конвенции. Когда власти будут осуществлять проверку того, как выполняются требования MLC, они должны удостовериться, что суда, ходящие под флагом государства, не ратифицировавшего Конвенцию, не имеют никаких преимуществ перед теми судами, которые ходят под флагом страны, ее ратифицировавшей. Таким образом формулируется оговорка о равном подходе.

Структура MLC

MLC начинается с Преамбулы, где описывается, в какой ситуации была принята Конвенция. Затем идут *статьи*, в которых перечисляются общие обязанности стран, ратифицировавших Конвенцию, основные права и принципы, а также описывается, как работает Конвенция. После этого следуют *Правила и Кодекс*. Эта часть разделена на пять разделов:

- Раздел 1: Минимальные требования, касающиеся труда моряков на борту судна
- Раздел 2: Условия занятости
- Раздел 3: Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание
- Раздел 4: Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения
- Раздел 5: Соблюдение и обеспечение исполнения

Каждая часть содержит *Правила, стандарты и Руководящие принципы*. Правила – это общие, необсуждаемые понятия. Стандарты обозначаются как *Стандарт А*, а Руководящие принципы – как *Руководящий принцип В*. Стандарты А являются обязательными, а Руководящие принципы В содержат рекомендации, которые более детально описывают то, как Стандарт А может быть реализован на практике, и которые даны для рассмотрения. Вместе Стандарты А и Руководящие принципы В называются *Кодексом*.

Принцип эквивалентности по существу

Допустима определенная гибкость в отношении того, как MLC можно реализовать на практике. Если государство флага сумеет доказать, что его подход по *существу эквивалентен* требованиям MLC, то есть базируется на основных принципах, хотя и несколько иным способом, чем MLC, то это может оказаться приемлемым с точки зрения требований Стандарта А Разделов с 1 по 4. Для Раздела 5 эквивалентность подхода по существу может не иметь места, и тогда меры по соблюдению и обеспечению исполнения требований должны будут применяться в соответствии с Конвенцией.

Консультации с организациями судовладельцев и моряков

В тех случаях, когда имеются сомнения относительно того, как добиться соблюдения Конвенции, необходимо провести консультации с представителями моряков и судовладельцев.

Фото: Алберт Велория



Дополнения в MLC, внесенные в 2014 и 2016 годах

Дополнения к Конвенции по труду в морском судоходстве (MLC, 2006 г.), внесенные в 2014 г.

В 2014 г. МОТ приняла дополнения к MLC относительно защиты брошенных экипажей и их финансовых интересов.

Дополнения касаются мер защиты брошенных моряков и финансовых гарантий по выплате заработной платы и компенсаций морякам и их семьям в случае смерти или длительной утраты работоспособности.

Дополнения вступили в силу в январе 2017 г.

Так что же означают новые указания для вас?

Это означает, что судовладелец обязан обеспечить финансовую безопасность, например, в форме страхового полиса, предусматривающего прямой доступ к нему со стороны моряков и оформленного на такую сумму, которая позволит оказать своевременную помощь брошенным морякам. Это означает, что теперь не будет моряков, оставленных на долгие месяцы без поставок пищи, без зарплаты и без возможности вернуться домой.

Суда всех стран флага, ратифицировавших MLC (на данный момент 91% мирового тоннажа), обязаны иметь на борту вывешенную на видном месте копию страхового свидетельства на английском языке.

Если вы думаете, что вы в опасности стать брошенными, не ждите слишком долго и обращайтесь с жалобой к страхователю. Действие страхового полиса могут инициировать следующие признаки брошенного судна:

Если судовладелец:

- a) отказывается оплатить моряку затраты по репатриации;
- b) оставил моряка без необходимого снабжения и поддержки;
- c) иными путями осложнил свои отношения с моряком, включая в том числе невыплату указанной в договоре заработной платы за период не менее двух месяцев.

По страховому полису вам выплатят максимум за 4 месяца задержанную заработную плату и причитающиеся по колдоговору надбавки. Вот почему так важно не ждать слишком долго. Если вы подадите жалобу через 6 месяцев, компенсацию получите только за 4.

Страховой полис должен охватывать также все обоснованные затраты, такие как репатриация, продукты питания, спецодежда где это необходимо, проживание, питьевая вода, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь. Это распространяется на период с момента оставления судна до возвращения домой.

Затраты по репатриации означают ее исполнение «надлежащим и срочным образом» – обычно самолетом, включая все разумные затраты, такие как питание, размещение в гостинице и перевозку личного багажа.

Международная страховая группа клубов P&I, клиентами которой являются суда, составляющие порядка 90% мирового тоннажа, обязалась поддерживать круглосуточно «горячие» линии, которые вы найдете в копии страхового полиса на борту судна или в Интернете – непременно обращайтесь туда сразу же, как заметите, что не все в порядке. Также сообщите об этом в МФТ!

Что содержат дополнения на самом деле?

Некоторые важные дополнения были внесены в Кодекс по вопросам репатриации моряков и ответственности судовладельцев.

2.5 Репатриация

Относительно репатриации моряков были внесены следующие дополнения:

- Возможность вашего обращения за помощью быстро и непосредственно к гаранту финансовой безопасности.
- Полис финансовой безопасности должен охватывать питание, проживание, медицинскую помощь, заработную плату (не более задолженности за 4 месяца) и прочие разумные затраты, понесенные в связи с абандоном.
- Уточненное описание признаков абандона.
- Новое Приложение A2-I вставлено перед приложением A5-I. Оно содержит формат и содержание полиса финансовой безопасности относительно защиты брошенных экипажей гарантом финансовой безопасности.

Государства обязаны после консультаций с организациями, представляющими судовладельцев и моряков, провести в жизнь систему финансовой безопасности, которая предусматривает следующее:

Репатриацию и сопутствующие затраты (Правило 2,5)

- *заработная плата с надбавками не более чем за 4 месяца*
- *затраты по репатриации*
- *первоочередные потребности, такие как пища, проживание, медицинская помощь*

Правило 4.2 – Ответственность судовладельца

Дополнения относительно ответственности судовладельца:

- Обязательство гаранта финансовой безопасности направить уведомление государству флага и морякам, если соглашение о финансовой безопасности подлежит расторжению или не будет возобновлено.
- Обязательство гаранта финансовой безопасности уведомить государство флага и моряков о предстоящей отмене гарантий после отмены и невозобновления соглашения о финансовой безопасности.
- Обязательство направить свидетельства о финансовой безопасности почтой по месту жительства членов экипажа.
- Распространение финансовых обязательств на предусмотренные контрактом претензии.
- После Приложения A2-I было вставлено новое Приложение A4-I, которое содержит формат и контент полиса финансовой безопасности относительно выплаты компенсаций за гибель кормильца и за утрату работоспособности на длительный срок.

Обязанности судовладельцев по контрактным компенсациям в связи со смертью моряка или долгосрочной потерей трудоспособности в результате травмы на работе, болезни или аварии, должны быть изложены в договоре найма или в коллективном трудовом договоре (Правило 4.2)

- контрактные компенсации выплачиваются полностью и без задержек
- если степень потери трудоспособности неясна, следует сделать предварительную выплату
- выплаты не ограничивают применения иных прав
- не должно быть давления относительно согласия на сумму меньше контрактной
- моряк имеет право на прямой иск
- обязанности остаются в силе до окончания периода страхования или до расторжения договора с уведомлением государства флага за 30 дней.

Охрана порта обязана обеспечить прямую связь и содействовать скорейшему получению финансовой помощи.

б) 4.2 Смерть или долгосрочная утрата трудоспособности

- Обязательство гаранта финансовой безопасности направить уведомление государству флага и морякам, если соглашение о финансовой безопасности

подлежит расторжению или не будет возобновлено.

- Обязательство гаранта финансовой безопасности уведомить государство флага и моряков о предстоящей отмене гарантий после отмены и невозобновления соглашения о финансовой безопасности.
- Обязательство направить свидетельства о финансовой безопасности почтой по месту жительства членов экипажа.
- Распространение финансовых обязательств на предусмотренные контрактом претензии.
- Формат и контент полиса финансовой безопасности относительно выплаты компенсаций за гибель кормильца и утрату работоспособности на длительный срок.

В случае сомнений обращайтесь в свой профсоюз!

Конвенция по труду в морском судоходстве (MLC, 2006 г.): Предложенные в 2016 г. дополнения

В феврале Специальный трехсторонний комитет по MLC провел в МОТ заседание, на котором были рассмотрены дополнения к MLC. Среди утвержденных на этом заседании поправок было дополнение относительно важности охраны труда и здоровья на борту и предложение о включении новых рекомендаций МФТ/ICS относительно запугивания и домогательств на судах.

Новое дополнение к Конвенции будет передано Международной конференции по труду МОТ и предположительно вступит в силу в конце 2018 г.

На заседании также было решено создать рабочую группу для подготовки проектов предложений по будущим дополнениям к MLC по вопросам защиты заработной платы моряков, удерживаемых в плену в результате пиратства или вооруженного ограбления.

Рабочая группа должна также порекомендовать улучшения процесса подготовки предложений относительно будущих дополнений к Кодексу MLC, 2006.



Фото: Дэнни Корнелиссен

2. Ваши права в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве, 2006 г.

Раздел 1: Минимальные требования, касающиеся труда моряков на борту судна

- Минимальный возраст для работы на судне;
- Медицинское свидетельство для выполнения обязанностей на борту;
- Подготовка и квалификация
- Наем и трудоустройство

Минимальный возраст

Необходимо обеспечить, чтобы на борту судна не работали лица моложе установленного возраста.

Если вам нет 16 лет, вы не можете быть приняты на работу на судно.

Если вам нет 18 лет, вам нельзя работать на судне в ночное время. «Ночное время» зависит от местного законодательства и установившейся практики, однако это должен быть период продолжительностью не менее 9 часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее 5 часов.

Исключение может делаться только для особых одобренных программ подготовки, когда работа должна выполняться ночью.

Если вам нет 18 лет, то вас нельзя принимать на работу, которая может угрожать вашему здоровью или безопасности, и, кроме того, особое внимание должно быть уделено соблюдению правил, касающихся продолжительности часов работы и отдыха.

Правило 1.1

1. Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда лиц моложе минимального возраста на борту судна;
2. На момент первоначального вступления в силу настоящей Конвенции минимальный возраст составляет 16 лет;
3. Более высокий минимальный возраст устанавливается в обстоятельствах, определяемых в Кодексе.

Медицинское свидетельство

Необходимо удостоверить, что все моряки пригодны по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей в море.

Вы не можете работать на борту судна до тех пор, пока не получите медицинское свидетельство о том, что годитесь к выполнению своих обязанностей.

Медицинские свидетельства должны быть выданы квалифицированным и независимым практикующим врачом. В том случае, когда вам отказано в выдаче свидетельства или в отношении вас установлена ограниченная трудоспособность, вы можете пройти новое освидетельствование у другого квалифицированного независимого практикующего врача или медицинского арбитра.

Свидетельства должны соответствовать принятым международным стандартам, например тем, которые требуют соответствия положениям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW). Рекомендуются, чтобы они соответствовали Руководству МОТ/ВОЗ по проведению периодических медицинских освидетельствований моряков и медицинских освидетельствований перед выходом в море. Они должны охватывать слух, зрение и цветовое зрение (если это влияет на вашу работу).

Свидетельство должно подтверждать, что вы не страдаете каким-либо заболеванием, которое:

- a) обострится при работе в море;
- b) сделает вас не способным выполнять работу;
- c) сделает вас опасным для окружающих.

Медицинское свидетельство действительно в течение двух лет (одного года – для моряков моложе 18 лет), а свидетельство о цветовом зрении – в течение 6 лет. Если срок действия вашего свидетельства недавно истек, то в чрезвычайных обстоятельствах компетентный орган может разрешить вам работать до следующего захода в порт, но не более трех месяцев. Когда совершаются международные рейсы, медицинское свидетельство должно быть написано на английском языке.

Если вы работаете на судне, подпадающем под требования настоящей Конвенции, но не ходящем в международных водах, то требования к медицинскому свидетельству могут быть менее строгими.

Ваша компания может установить свои собственные правила, требующие более частых медицинских проверок.

Правило 1.2

1. Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представляют документ, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.
2. Исключения могут допускаться только в соответствии с положениями, содержащимися в Кодексе.

Подготовка и квалификация

Необходимо обеспечить, чтобы моряки получали профессиональную подготовку или приобретали квалификацию, требующуюся для выполнения своих обязанностей на борту судна.

Вы должны пройти полную подготовку, необходимую для выполнения ваших обязанностей на борту судна (в соответствии с STCW ИМО). Кроме того, вы должны пройти полную подготовку по личной безопасности на борту судна.

Правило 1.3

1. Моряки не допускаются к работе на судне, если они не прошли профессиональную подготовку или не получили диплом (свидетельство), который удостоверяет их компетентность, или иным образом не подтвердили свою квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности.
2. Моряки допускаются к работе на борту судна лишь в том случае, если они успешно завершили прохождение подготовки по личной безопасности на борту судна.
3. Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с носящими обязательный характер актами, принятыми Международной морской организацией, считаются соответствующими требованиям положений пунктов 1 и 2 настоящего Правила.
4. Каждое государство-член, которое в момент ратификации настоящей Конвенции было связано Конвенцией 74, 1946 г., о выдаче матросам свидетельств о квалификации, продолжит в соответствии с пунктом 3 статьи VIII выполнять обязательства, вытекающие из Конвенции 74. И так оно будет делать до тех пор, пока либо не будут приняты и не вступят в силу обязательные положения Международной морской организации по данному вопросу, либо не истекут пять лет после вступления в силу настоящей Конвенции, в зависимости от того, какое из двух событий произойдет раньше.

Наем и трудоустройство

Необходимо обеспечить, морякам доступ к эффективной и четко регулируемой системе найма и трудоустройства.

Агентства по комплектованию экипажей, предлагающие услуги по найму, не должны брать плату за поиск работы. Вы можете нести расходы только на получение соответствующего национальному законодательству медицинского свидетельства, национальной книжки моряка, паспорта или других аналогичных личных проездных документов. Расходы, связанные с получением виз, должен нести судовладелец.

Все частные агентства должны соблюдать законодательство и обеспечивать работу эффективной, адекватной и подотчетной системы, защищающей и поддерживающей ваши права наемного работника.

Запрещается составлять черные списки, которые могут препятствовать получать работу квалифицированным морякам.

Судовладельцы должны обращаться в агентства, которые соответствуют этим минимальным требованиям. В зависимости от страны вашего происхождения ваш профсоюз может предложить услуги по комплектованию экипажа на условиях, установленных коллективным договором. Государство флага должно быть уверено в том, что тогда, когда моряки наняты агентством из страны, не ратифицировавшей настоящую Конвенцию, принявший их судовладелец обязательно убедился в том, что работа агентства соответствует стандартам MLC.

Там, где действует государственное агентство по комплектованию, оно должно работать таким образом, чтобы содействовать соблюдению ваших прав наемного работника.

Должны существовать эффективные процедуры, которые позволили бы вам подать жалобу тогда, когда агентство по комплектованию не работает должным образом или нарушает требования настоящей Конвенции. В зависимости от ситуации вам может понадобиться подать жалобу либо властям своей страны (например, филиппинские моряки могут обратиться в Филиппинское агентство по трудоустройству за рубежом, POEA), либо властям государства флага или порта. За консультацией вы можете обратиться в свой профсоюз или в МФТ.

Настоящая Конвенция охватывает правила комплектования экипажей государственными и частными агентствами, а также неофициальными профсоюзными биржами труда. Также может принимать на работу непосредственно судовладелец.

Как определить, является ли надежным агентство по комплектованию или рекрутинговая компания?

Агентства по комплектованию экипажей должны:

- Вести постоянно обновляемый официальный список всех трудоустроенных ими моряков;
- Вести постоянно обновляемый официальный список судов и контактных данных компании, куда они трудоустроили моряков;
- Информировать вас о ваших правах и обязанностях в соответствии с трудовым договором и предоставлять вам достаточно времени, чтобы ознакомиться с ним до того, как вы его подпишете;
- Выдать вам копию договора личного найма;
- Быть уверенными в том, что их договоры личного найма отвечают требованиям национального законодательства и коллективных договоров;
- Проверить, соответствует ли ваша квалификация этой работе;
- Быть уверенными в том, что судовладельцы или компании, с которыми они работают, обладают финансовой надежностью и не окажутся в затруднительном положении в иностранном порту;
- Иметь эффективно работающую процедуру подачи жалоб;
- Иметь действующую систему страхования на тот случай, если потребуется компенсировать вам любой ущерб вследствие неисполнения ими обязательств по комплектованию и трудоустройству или если судовладелец окажется не в состоянии выполнить свои обязательства в соответствии с договором найма моряка (SEA).

Чтобы продемонстрировать самый высокий уровень работы, они также должны:

- Нанимать персонал с соответствующими знаниями морской отрасли;
- Уважать ваши права на неприкосновенность частной жизни и соблюдать конфиденциальность данных;
- Благожелательно и своевременно отвечать на просьбы вашей семьи о предоставлении информации и консультаций, когда вы находитесь в море, причем бесплатно для вас и вашей семьи.
- Вести постоянно обновляемый список контактных данных, требующийся в чрезвычайных случаях;
- Информировать вас обо всех проводимых судоходной компанией мероприятиях, имеющих к вам отношение, например о запрете потребления на борту алкогольных напитков;
- Контролировать, что условия труда на тех судах, на которые они направляют экипажи, соответствуют законам, коллективным договорам и правилам.

Правило 1.4

1. Все моряки имеют доступ к эффективной, адекватной и подотчетной системе поиска работы на борту судна, который предоставляется морякам бесплатно.
2. Службы найма и трудоустройства моряков, действующие на территории государства-члена, соответствуют нормам, установленным в Кодексе.
3. Все государства-члены должны будут требовать в отношении моряков, которые работают на судах, ходящих под их флагами, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, гарантировали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Раздел 2: Условия занятости

- Трудовые договоры моряков
- Зарботная плата
- Продолжительность рабочего времени и времени отдыха
- Право на отпуск
- Репатриация
- Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна;
- Уровни комплектования экипажа
- Возможности карьерного роста и повышения квалификации.

Трудовые договоры моряков

Необходимо обеспечить, чтобы моряки имели справедливый трудовой договор.

Вы имеете право на справедливый договор личного найма или контракт, в котором указываются оплата и условия труда. Он должен быть подписан вами и вашим работодателем, быть понятным и юридически действительным. Со стороны работодателя он должен быть подписан судовладельцем, представителем судовладельца или таким лицом, действующим в качестве судовладельца, как судовой оператор, агент или бербоутный фрахтователь. Судовладелец несет ответственность за обеспечение ваших прав в соответствии с трудовым договором или контрактом, который должен выполняться даже тогда, когда вы также работаете на судне для другую компанию (например, моряки, работающие в качестве гостиничных работников на борту круизных судов).

Вы должны принять и хранить подписанный оригинал договора, копия которого должна быть также доступна на борту судна. Убедитесь в том, что вы полностью понимаете свои права и обязанности. Вы имеете право проконсультироваться, до того как подпишете договор. Соответствующие коллективные договоры обычно прилагаются к договору личного найма.

Вся информация об оплате и условиях найма, включая коллективный договор, должна быть доступна каждому человеку на борту и должна свободно

предоставляться для контроля в порту. Если ваш договор личного найма или коллективный договор составлены не на английском языке, то на борту судна, ходящего в международных водах, должен быть в свободном доступе его вариант на английском языке.

Кроме договора личного найма вы должны также получить послужной список или трудовую книжку, которые будут вам полезны при поиске другой работы или для подтверждения права на повышение по службе. Послужной список не должен содержать оценки качества работы или дисциплинированности, это просто перечень мест вашей работы и должностей.

Что должен содержать трудовой договор?

- Вашу фамилию, имя и отчество, дату рождения или возраст и место вашего рождения;
- Имя и адрес судовладельца;
- Место и дату подписания договора;
- Должность на судне (например, третий механик, матрос 1-го класса, кок);
- Размер заработной платы и то, как она рассчитывается;
- Размер оплачиваемого ежегодного отпуска;
- Условия расторжения контракта, включая срок уведомления о расторжении, если договор заключен на неопределенное время (он не должен быть для судовладельца меньше, чем для моряка, то есть от вас не могут требовать уведомления за два месяца, если для судовладельца указывается один месяц);
- Точную дату прекращения действия договора, если он заключен на определенный срок. Вы имеете право знать, когда вы будете списаны с судна;
- Порт назначения, если договор заключен на один рейс. Вы также должны знать время, которое должно истечь по прибытии в порт, прежде чем вы можете быть списаны с судна;
- Медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые судовладельцем;
- Подробную информацию о ваших правах на репатриацию;
- Ссылку на коллективный договор, если это требуется;
- И другую информацию в соответствии с требованиями национального законодательства.

Правило 2.1

1. Условия занятости моряка должны быть изложены или представлены в виде четкого письменного договора, имеющего обязательную юридическую силу и соответствующего нормам, установленным в настоящем Кодексе.
2. Трудовой договор моряка согласовывается с моряком на условиях, которые обеспечивают ему возможность изучить этот договор, получить консультации относительно условий, предусмотренных в нем, и свободно принять их до подписания договора.
3. В той мере, в какой это соответствует национальным законодательствам и практике государства-члена, трудовой договор моряка предполагает включение в него положений действующих коллективных договоров.

Заработная плата

Необходимо обеспечить, чтобы моряки получали плату за свою службу.

Вы имеете право получать заработную плату регулярно и в полном объеме, не реже одного раза в месяц, в соответствии с вашим трудовым или коллективным договором.

Ваш работодатель обязан предоставлять вам ежемесячный отчет о причитающихся платежах и выплаченных суммах, включая заработную плату, дополнительные платежи и ставки обменного курса, используемые в тех случаях, когда платежи осуществляются в валюте, отличающейся от указанной в трудовом договоре.

Базовая оплата труда, или базовая заработная плата – это оплата обычных часов работы, составляющих не более 8 часов в сутки и не более 48 часов в неделю. Заработная плата никогда не должна быть меньше рекомендуемой минимальной заработной платы.

Если вы член профсоюза, то ваша заработная плата часто может быть предметом переговоров между вашим работодателем и профсоюзом, действующим от вашего имени. Международная организация труда (МОТ) установила рекомендуемый минимум заработной платы для матроса 1-го класса на основе формулы, которая учитывает изменения стоимости жизни и переводные курсы американского доллара в группе морских стран. Эта формула используется в качестве справочной судовладельцами и профсоюзами при согласовании шкал заработной платы. Ни один моряк не должен получать заработную плату ниже рекомендуемого МОТ минимума. Для более полной информации относительно интерпретации МФТ рекомендуемого МОТ уровня см.: www.itfseafarers.org

Сверхурочные

Если от вас требуют работать больше вашего нормального рабочего времени, то вы должны получать компенсацию за сверхурочную работу. Эта оплата должна регулироваться национальным законодательством или вашим коллективным договором, и ее ставка должна быть не менее 1¼ ставки базовой заработной платы. В некоторых договорах базовая оплата и оплата сверхурочных



Фото: Дэнни Корнелиссен

работ объединены в одну сумму, но и в этом случае должны соблюдаться те же принципы. Запись сверхурочных работ должен вести капитан, и эти записи вы должны подтверждать не реже одного раза в месяц. Если вы вынуждены работать в такой день, который считается выходным или официальным нерабочим днем в соответствии с национальным законодательством или положениями вашего коллективного договора, то вы имеете право получить за это оплату сверхурочных часов или отгул.

Следует иметь свою собственную копию записи сверхурочных работ, которая пригодится в случае возникновения разногласий.

Передача денег семьям

Работодатель должен обеспечить вам возможность отправлять домой весь свой заработок или часть его. Это может быть регулярный банковский перевод, условия которого согласовываются при подписании контракта. Переводы должны направляться своевременно и непосредственно тому лицу или на тот счет, который вы укажете. Плата за эту услугу должна иметь разумную величину. Обменный курс должен соответствовать текущей рыночной ставке или официально публикуемой ставке и не должен быть неблагоприятным для вас.

Ваши права

- Моряки на одном и том же судне должны получать равную оплату за равный труд без дискриминации.
- Трудовые договоры моряков должны быть доступны на борту судна, включая детали тарифных ставок.
- При прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек.
- Если судовладелец не выплатил без неоправданных задержек причитающееся вам вознаграждение, то сообщите об этом вашему профсоюзному организатору или представителю государства флага или государства порта. Должна существовать система наказания судовладельцев за несвоевременную выплату заработной платы морякам. Невыплата заработной платы – это предмет для разбирательства в судоходной инспекции государства флага или государства порта, результатом которого может быть задержание судна.
- Из вашей заработной платы не должны делаться никакие удержания, включая и вознаграждение за получение работы, за исключением тех удержаний, которые конкретно разрешены национальным законодательством или коллективным договором.
- Ставки оплаты предоставляемых на борту услуг, помимо тех, которые предусмотрены вашим трудовым соглашением, должны быть справедливыми и разумными.
- Вы свободны, и вы вправе принимать решения о том, как истратить свою заработную плату.

Правило 2.2

1. Все моряки в соответствии со своими трудовыми договорами получают плату за свой труд на регулярной основе и полностью.

Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Необходимо обеспечить регулирование рабочего времени и времени отдыха моряков.

Рабочее время и время отдыха должны регулироваться, для того чтобы предотвратить усталость моряков и обеспечить безопасную эксплуатацию судна.

Нормальное рабочее время определяется из расчета восьмичасового рабочего дня и одного дня отдыха в неделю, однако эти нормы могут и отличаться от приведенных в зависимости от того, что записано в вашем коллективном или трудовом договоре.

Государство флага может само решать, устанавливать ли ему пределы максимальной продолжительности рабочего времени или минимальной продолжительности отдыха.

Максимальная продолжительность рабочего времени

- Вы не должны работать более 14 часов в течение любого 24-часового периода;
- Вы не должны работать более 72 часов в течение любого 7-дневного периода.

Минимальная продолжительность отдыха

- Вы должны иметь не менее 10 часов отдыха в течение любого 24-часового периода;
- Вы должны иметь не менее 77 часов отдыха в течение любого 7-дневного периода.

Время отдыха может быть разделено на не более чем два периода, один из которых должен иметь продолжительность не менее 6 часов.

Вы не можете работать без отдыха более 14 часов.

К сожалению, большинство государств флага используют расчеты, основанные на минимальной продолжительности отдыха, которые предоставляют судовладельцу больше возможностей маневра, так как он может потребовать от вас работать до 91 часа в течение любого 7-дневного периода.

В случае крайней необходимости, когда безопасность судна и экипажа находится под угрозой или когда требуется оказать помощь другим судам или людям, терпящим бедствие в море, капитан может приостановить действие

графика рабочего времени или времени отдыха вплоть до восстановления нормальной ситуации. Если обычное рабочее время нарушалось тревогами и незапланированными вызовами на работу после смены, то вы имеете право на адекватную компенсацию периода отдыха.

Собрания и тренировки должны проводиться таким образом, чтобы вносить минимальные нарушения в периоды отдыха.

На всех судах в доступном месте должен вывешиваться график с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна, который должен быть составлен на рабочем языке судна и на английском языке. Он должен включать:

- Режим работы в море и в порту;
- Максимальное время работы и минимальное время отдыха в соответствии с законом или коллективным договором.

Время работы и время отдыха должны фиксироваться, для того чтобы можно было контролировать соблюдение положений закона. Вы должны получать подписанную копию документа, в котором указаны ваше рабочее время или время отдыха.

Существуют дополнительные указания, обеспечивающие защиту молодых моряков. Вы не должны работать более 8 часов в сутки и 40 часов в неделю. Вы должны иметь достаточно времени для приема пищи, обеденный перерыв длительностью, по крайней мере, один час и 15-минутные перерывы после каждых двух часов, если они не препятствуют проведению занятий в соответствии с согласованными программами.

Правило 2.3

1. Каждое государство-член обеспечивает регулирование продолжительности рабочего времени или времени отдыха моряков.
2. Каждое государство-член устанавливает максимальную продолжительность рабочего времени или минимальную продолжительность времени отдыха за определенные периоды времени, которые должны соответствовать положениям настоящего Кодекса.

Право на отпуск

Необходимо обеспечить, чтобы моряки имели адекватный отпуск.

Вы имеете право на ежегодный оплачиваемый отпуск и увольнение на берег, чтобы поддерживать свое здоровье и хорошее самочувствие.

Государства флага должны устанавливать минимальные стандарты ежегодного отпуска, учитывая ваши особые потребности как моряка. Ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 дней за каждый

календарный месяц работы. Такое отсутствие на работе по уважительной причине, как болезнь или посещение официальных учебных курсов, не может засчитываться в качестве ежегодного отпуска. Запрещено отказываться от ежегодного оплачиваемого отпуска или получать за него компенсацию.

Когда вы находитесь в отпуске, продолжают действовать все ваши контрактные права. А когда вы увольняетесь, действие контракта прекращается.

Перечисленное ниже не должно засчитываться как часть ежегодного оплачиваемого отпуска:

- Официальные и традиционные праздники;
- Периоды потери трудоспособности в результате болезни, травмы или беременности и родов;
- Временные увольнения на берег;
- Отгулы.

Вы имеете право провести ежегодный отпуск в своей стране. От вас не могут потребовать провести отпуск в таком месте, с которым вы не имеете прочных связей, если вы с этим не согласны. Если вам предоставляется отпуск в другом месте, то вы имеете право бесплатного проезда за счет судовладельца в место поступления на работу, а также суточные на время, необходимое для этого проезда. Время проезда не должно вычитаться из вашего оплачиваемого ежегодного отпуска.

Время предоставления отпуска вы должны согласовать с вашим работодателем. Вам должна быть предоставлена возможность использовать весь отпуск сразу, однако иногда он может быть разделен на части.



Фото: Дэнни Корнелиссен

Правило 2.4

1. Каждое государство-член требует, чтобы морякам, занятым на судах, ходящих под его флагом, предоставлялся оплачиваемый отпуск при соответствующих условиях и в соответствии с положениями настоящего Кодекса.
2. Морякам предоставляется увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимаемой ими должности.

Репатриация

Необходимо обеспечить возможность возвращения моряков домой.

Вы имеете право на репатриацию не за свой счет при следующих условиях:

- ваш трудовой договор истекает в то время, когда судно находится за границей;
- судовладелец расторгает ваш контракт;
- вы расторгаете свой контракт по обоснованным причинам;
- вы не можете исполнять свои обязанности по трудовому договору по таким причинам, как болезнь, травма, кораблекрушение, направление в зону военных действий или в том случае, когда судовладелец не выполняет свои законные обязательства перед вами.
- Вы полагаете, что были брошены судовладельцем

Предполагается, что максимальный период времени, который вы обязаны служить на судне до получения права репатрироваться за счет судовладельца, составляет 12 месяцев.

Судовладельцу запрещается требовать от вас оплаты репатриации или вычитать из вашей зарплаты затраты на репатриацию, если вы не совершали серьезных нарушений условий вашего трудового договора.

Если судовладелец не оплачивает расходы, связанные с вашей репатриацией, то государство флага должно взять на себя эту обязанность. Если по какой-либо причине государство флага не делает этого, свяжитесь со своим консулом или дипломатической миссией. Они должны организовать вашу репатриацию и взыскать оплату расходов у государства флага, которое, в свою очередь, может подать иск против судовладельца. Государство порта также должно помочь вам найти дорогу домой.

Все суда, ходящие под флагами государств, подписавших Конвенцию, должны иметь на борту и в месте, доступном для моряков, копию законодательных положений государства флага, касающихся репатриации.

Судовладелец должен оплачивать следующие затраты:

- Проезд к месту репатриации, как правило, воздушным транспортом;
- Размещение и питание во время проезда;
- Зарботную плату и пособия за время проезда, если это предусматривается коллективным договором или национальным законодательством;
- Транспортирование 30 кг вашего багажа;
- Медицинскую помощь, если она необходима, до тех пор пока моряк не будет пригоден по состоянию здоровья для переезда к месту репатриации.

Вы должны иметь право выбрать предпочтительное для себя место репатриации из следующих возможностей:

- Место, в котором вы согласились поступить на работу;
- Место, указанное в коллективном договоре;
- Страна, в которой вы проживаете;
- Любое другое место, согласованное во время приема на работу.

Вы должны выбрать предпочтительное для себя место репатриации во время поступления на работу.

Если вам меньше 18 лет, вы прослужили не менее 4 месяцев в своем первом заграничном плавании и считаете, что вам не подходят условия жизни в море, то вам должна быть предоставлена возможность репатриироваться не за ваш счет из следующего подходящего порта захода.

Если судовладелец не способен оплатить вашу репатриацию или вы были оставлены на судне без необходимого ремонта и снабжения, или если судовладелец в одностороннем порядке разорвал отношения с вами, включая невыплату заработной платы не менее чем за 2 месяца, то вы считаетесь брошенным экипажем.

Непрерывно должна быть система обеспечения финансовой безопасности с прямым доступом к ней в подобном случае, подробности которого на английском языке должны быть вывешены на доске объявлений на судне. Вы или ваш представитель имеете право на получение по запросу неотложной помощи относительно:

- Задолженности по заработной плате с надбавками не более чем за 4 месяца
- Всех обоснованных затрат по репатриации, включая продукты питания, проживание, питьевую воду, топливо для выживания на борту судна и требуемую медицинскую помощь
- Срочной репатриации, обычно самолетом, включая питание, проживание и другие разумные затраты на пути от судна к месту жительства
- Транспортировки личного багажа и любых других затрат, связанных с оставлением судна

Правило 2.5

1. Моряки имеют право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в обстоятельствах и на условиях, установленных в настоящем Кодексе.
2. Каждое государство-член требует, чтобы суда, ходящие под его флагом, предоставляли финансовые гарантии, обеспечивающие надлежащую репатриацию моряков в соответствии с настоящим Кодексом.

Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

Необходимо обеспечить, чтобы моряки получали компенсацию в случае утраты или затопления судна.

Вы имеете право на адекватную компенсацию в случае травмы, убытков и безработицы, связанных с утратой или затоплением судна. Она должна быть выплачена вам судовладельцем и не должна лишить вас права воспользоваться любыми другими правами выдвигать требования, которыми вы можете обладать в соответствии с национальным законодательством. За тот период, пока вы остаетесь безработным, вам должны выплачиваться такие же деньги, которые вы получали бы в соответствии с вашим контрактом, однако общая сумма может быть ограничена двухмесячной заработной платой.

Правило 2.6

1. Моряки имеют право на адекватную компенсацию в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

Уровни комплектования экипажа

Необходимо обеспечить, чтобы моряки работали на судах, укомплектованных достаточным количеством персонала для безопасной, эффективной и надежной эксплуатации судна.

Вы имеете право работать на безопасно и эффективно эксплуатируемом судне. На борту должен работать экипаж, адекватный с точки зрения численности и квалификации для обеспечения его безопасности и надежности при любых условиях эксплуатации. Уровни комплектования должны учитывать необходимость исключения избыточного рабочего времени, обеспечения достаточного времени отдыха и ограничения усталости. Они должны также учитывать потребности работающих моряков в питании и столовом обслуживании.

Уровни комплектования должны также учитывать характер и условия плавания.

Если вы считаете, что ваше судно эксплуатируется при недостаточном уровне комплектования, то сообщите об этом в свой профсоюз или в МФТ в Лондон.

Должна быть установлена процедура подачи жалоб, которая позволяла бы выразить свою обеспокоенность властям государства флага.

Правило 2.7

1. Каждое государство-член требует, чтобы все ходящие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса.

Карьерный рост и повышение квалификации моряков, а также возможности их трудоустройства

Необходимо содействовать карьерному росту, повышению квалификации и возможностям для занятости моряков.

Каждый, имеющий отношение к судоходной отрасли, заинтересован в обеспечении того, чтобы эта отрасль была укомплектована надлежащими морскими кадрами. Вы должны иметь возможность повышать свои знания, квалификацию и расширять возможности для занятости.



Фото: Селина Диас

Правило 2.8

1. Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на содействие занятости в секторе морского судоходства и на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, проживающих на его территории.

Раздел 3: Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание

- Условия проживания, отдыха и восстановления сил
- Питание и столовое обслуживание

Условия проживания, отдыха и восстановления сил

Необходимо обеспечить, чтобы моряки имели на борту судна достойные жилые помещения и условия для отдыха.

Вы имеете право на безопасные и достойные условия проживания и отдыха на борту.

Государство флага должно принять законы и правила, обязывающие суда под его флагом выполнять соответствующие стандарты, соблюдение которых должно контролироваться. Инспекции должны проводиться тогда, когда судно регистрируется, перерегистрируется или когда жилые помещения на нем подвергаются существенной перестройке.

Законы и правила, касающиеся условий проживания и отдыха, должны также учитывать требования Конвенции по защите здоровья и безопасности, а также по предупреждению несчастных случаев (см. стр. 39).

При внедрении стандартов особое внимание должно быть уделено:

- Размерам кают и иных жилых помещений;
- Отоплению и вентиляции;
- Шуму, вибрации и другим внешним факторам;
- Санитарно-техническим удобствам;
- Освещению;
- Судовому лазарету.

В следующих таблицах приведены минимальные требования, которые государства флага должны соблюдать на своих судах. Однако положения, относящиеся к конструкции судов и стационарному оборудованию, не применяются к судам, построенным до того, как обязательства по Конвенции вступили в силу (то есть до того времени, как Конвенция была ратифицирована и государство флага подписало ее).

(Текст в таблице ниже, выполненный курсивом, указывает на то, что это положение относится к Руководящим принципам, часть В Кодекса.)

Конструктивные элементы и системы	Требование	Исключения и допущения
Переборки	Водо- и газонепроницаемые, выполненные из материалов, соответствующих их целям	
Габаритная высота	Достаточная, но не менее 203 см	Ограниченное уменьшение может быть разрешено ответственными властями, если оно разумно и не создает неудобств для моряков
Изоляция	Достаточная	
Освещение и канализация	Соответствующие	
Отопление на судах	Соответствующее системам отопления. Системы отопления должны быть способны поддерживать удовлетворительную температуру при нормальных условиях в зоне плавания	Если суда ходят исключительно в тропическом климате
Вентиляция на судах	Кондиционирование воздуха в жилых помещениях, радиорубках и на центральном посту управления машинного отделения. Системы вентиляции и кондиционирования воздуха должны всегда обеспечивать комфортные условия для экипажа	Если суда регулярно ходят в умеренном климате

Конструктивные элементы и системы	Требование	Исключения и допущения
Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев	Требования к охране здоровья, обеспечению безопасности и предупреждению несчастных случаев применительно к жилым помещениям, условиям для отдыха и столовому обслуживанию. Они должны снижать риск оказаться в опасности и создавать на борту приемлемую профессиональную и бытовую окружающую среду для моряков	
Защита от воздействия шума, вибрации, других внешних факторов и химических веществ	Разумные меры предосторожности должны быть предприняты для профилактики рисков, связанных с воздействием опасных уровней шума, вибрации и других вредных внешних факторов, а также химических веществ. <i>Жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи должны располагаться, по мере практических возможностей, как можно дальше от двигательных установок, помещений для рулевых механизмов, палубных лебедок, установок для вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха, а также от других машин и механизмов, производящих шум. Машинное отделение должно иметь адекватную звукоизоляцию. Предельные значения уровней шума в рабочих и жилых помещениях должны соответствовать международным нормам МОТ и ИМО, причем копии документов, содержащих эти нормы, должны находиться на борту и быть доступными для моряков. Жилые помещения, помещения для отдыха или приема пищи не должны подвергаться воздействию чрезмерной вибрации</i>	
Суда, которые регулярно заходят в зараженные москитами порты	Должны быть оснащены надлежащими защитными устройствами	

Конструктивные элементы и системы	Требование	Исключения и допущения
Судовому лазарету.	Отдельный судовой лазарет должен использоваться исключительно для медицинских целей на судах с экипажем в составе 15 или более человек и в рейсах более трех суток. Помещение для судового лазарета должно быть удобным и устроенным таким образом, чтобы в нем можно было проводить медицинские консультации, оказывать первую медицинскую помощь и предупреждать распространение инфекционных заболеваний. Здесь должны быть отдельные сантехнические устройства, по крайней мере, один унитаз, одна раковина и одна душевая кабина	Требования могут быть менее жесткими для судов, совершающих каботажные плавания.
Столовые, кают-компании	Расположены отдельно от спальных помещений, вблизи камбуза. Размер соответствует численности экипажа. Когда имеется более одной столовой или кают-компании, то одна из них должна быть предназначена для капитана и офицеров, а другие – для всех остальных моряков. Площадь, приходящаяся на одного человека, должна быть не менее 1,5 м. Столовые или кают-компании должны быть оснащены достаточным числом столов и мест для сидения. Там должны иметься средства для приготовления горячих напитков, охлаждения питьевой воды и удобно расположенный холодильник, доступный для членов экипажа в любое время. Судовладелец обязан обеспечить наличие тарелок, чашек и другой посуды хорошего качества.	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т могут не проводиться консультации с представителями судовладельцев и моряков Рекомендуемая площадь может быть меньше на пассажирских судах

Конструктивные элементы и системы	Требование	Исключения и допущения
Условия для отдыха и бытовые удобства	Достаточные для того, чтобы удовлетворить потребности всех моряков, живущих и работающих на борту. Учитывающие необходимость охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев. <i>Идеально, чтобы имелись некоторые или все из перечня</i> – курительная комната и бары, телевизоры, радиоприемники, оборудование для проигрывания CD и DVD, персональные компьютеры, спортивный инвентарь и бассейн, настольные и палубные игры, библиотека, принадлежности для рукоделия, средства связи, включая электронную почту и интернет.	
Помещения для стирки и сушки	Соответствующим образом расположенные и оборудованные. <i>Оборудование для стирки и сушки должно включать стиральные и сушильные машины или сушильные камеры, утюги и гладильные доски</i>	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 200 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Прочие помещения	<i>Помещение для переодевания персонала машинного отделения (если оно имеется), должно быть легко доступно, но располагаться вне машинного отделения. Оно должно быть оборудовано индивидуальными шкафчиками, ваннами или душами и раковинами с холодной и горячей пресной водой</i>	
Палубное пространство	Открытое палубное пространство доступно для моряков в нерабочее время	
Судовой офис	Для использования палубной и машинной командами	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т. могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков

Конструктивные элементы и системы	Требование	Исключения и допущения
Инспекции	Капитан должен часто inspectировать состояние помещений судна, для того чтобы обеспечивать хорошо поддерживаемые условия и чистоту на борту судна. Результаты должны записываться для дальнейших проверок.	
Различные варианты религиозной или социальной практики	Различные варианты религиозной или социальной практики	Пока они не влияют на удобства, которые становятся менее подходящими для всех

Спальные помещения	Требование	Исключения и допущения
Расположение спальных помещений на судне	Выше грузовой ватерлинии, в средней или кормовой части судна	В исключительных случаях спальные помещения могут быть расположены в носовой части судна, но никогда они не должны размещаться перед таранной переборкой
Расположение спальных помещений на пассажирских судах и судах специального назначения	Как указано выше	Может быть ниже грузовой ватерлинии при удовлетворительном освещении и приемлемой вентиляции, но никогда не должно размещаться непосредственно под служебными коридорами
Доступ в спальные помещения	Не должно быть прямой связи с грузовыми и машинными помещениями, камбузом, кладовыми, сушильными помещениями или общественными санитарными узлами	
Освещение в спальных помещениях, столовых или кают-компаниях	Естественное и достаточное искусственное освещение. <i>Бортные иллюминаторы в спальных помещениях должны иметь шторы. Каждая койка должна быть оборудована лампой для чтения</i>	На пассажирских судах могут быть разрешены специальные приспособления

Спальные помещения	Требование	Исключения и допущения
Вентиляция и освещение в спальнях, столовых или кают-компаниях	Достаточная	
Спальные помещения на непассажирских судах	Индивидуальные каюты. В качестве исключения допускаются два моряка в одной каюте. Каюта должна быть не менее 7 кв. м	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т и судов специального назначения могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Каюты	Отдельные каюты для мужчин и женщин. Достаточного размера и должным образом оборудованные. Отдельные койки. Там, где это возможно, каюты должны иметь отдельную ванную комнату, включая туалет. В них должны быть зеркало, шкаф для туалетных принадлежностей, книжная полка и вешалка для одежды. Они должны быть устроены таким образом, чтобы моряки, работающие днем, не делили одно спальное помещение кают с моряками, несущими вахту	
Площадь каюты: каюты с одной койкой на судах с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т	4,5 кв. м – для моряков (7,5 кв. м – для офицеров*)	Снижение норм допускается в целях предоставления кают с одной койкой на судах с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т, на пассажирских судах и на судах специального назначения. Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 200 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Площадь каюты: каюты с одной койкой на судах с валовым регистровым тоннажем 3000 - 10 000 т	5,5 кв. м – для моряков (8,5 кв. м – для офицеров*)	

Спальные помещения	Требование	Исключения и допущения
Площадь: каюты с одной койкой на судах с валовым регистровым тоннажем более 10 000 т	7 кв. м – для моряков (10 кв. м – для офицеров*)	
Каюты на пассажирских судах и судах специального назначения	7,5 кв. м – для кают на два человека, 11,5 кв. м – для кают на три человека, 14,5 кв. м – для кают на четыре человека	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 200 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Суда специального назначения	Могут иметь каюты более чем на четыре человека с площадью не менее 3,6 кв. м на человека	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 200 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Капитан, старший механик, старший штурман	Помимо спального помещения им предоставляются гостиные	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 3 000 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков

*** Относится к офицерам, которым не предоставляются гостиные.**

Койки	Минимальные размеры: 198см x 80см. <i>Койки должны быть по возможности удобными для моряков и партнеров, которые могут их сопровождать. Койка должна быть снабжена удобным матрасом. Койки должны быть не более чем двухъярусными и не должны загораживать бортовые иллюминаторы.</i>	
Постельные и другие принадлежности	<i>Чистые постельные принадлежности, полотенца, мыло и туалетная бумага должны быть предоставлены судовладельцем</i>	
Мебель в одной каюте	Стол или письменный стол. Удобный стул или кресло	

Мебель на одного человека	Запирающийся одежный шкаф (объемом не менее 475 л). Комод (объемом не менее 56 л). Если они совмещены, то общий объем должен быть не менее 500 л.	
Санитарно-технические удобства	Требование	Исключения и допущения
	Легко доступны на борту для всех моряков, отвечают стандартам гигиены, охраны труда и комфорта. Удобства подразделяются на мужские и женские. Дополнительные и легко доступные сантехнические средства для ходового мостика и центрального поста управления машинного отделения. Вентиляция наружным воздухом.	Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 3000 т.
Все суда	Минимум один туалет, один умывальник и одна ванна или душ на не более чем шесть человек без персональных средств. <i>Туалеты должны быть оборудованы механизмом смыва.</i> <i>Туалеты должны быть оборудованы отдельно, но быть легко доступны для моряков, находящихся в спальных помещениях и помещениях для умывания.</i> <i>Все санитарно-технические средства должны быть оборудованы достаточным освещением, отоплением и вентиляцией.</i>	
Спальные помещения на всех непассажирских судах	Умывальник с горячей и холодной пресной водой	Если имеется личная ванная комната. Пассажирские суда для выполнения рейсов продолжительностью не более 4 часов могут быть оборудованы по особым проектам. Для судов с валовым регистровым тоннажем менее 200 т могут не проводиться консультации с судовладельцами и представителями моряков
Все помещения для умывания	Горячая и холодная пресная вода	

ТАБЛИЦА ПОМЕЩЕНИЙ

	Все суда с тоннажем свыше 3000 т	Пассажирские суда	Суда специального назначения	Суда с тоннажем меньше 3000 т	Суда с тоннажем меньше 200 т
Индивидуальные каюты	Да	Нет	Может быть	Может быть	
Отдельные каюты для мужчин и женщин	Да	Да	Да	Да	Да
Отдельные койки 198 x 80 см	Да	Да	Да		
Высота помещения 203 см	Да	Да	Да	Да	Да
Минимальная площадь для каюты на одну койку	5,5 кв. м – для судов с тоннажем менее 10 000 т, 7 кв. м – для судов с тоннажем более 10 000 т	4,5 кв. м Возможное уменьшение	4,5 кв. м Возможное уменьшение	4,5 кв. м Возможное уменьшение	
Каюта на двоих моряков	Нет	Может быть	Может быть	Да, площадь 7 кв. м и более	
Каюта на трех или четырех моряков	Нет	Может быть	Может быть	Нет	
Каюта на более чем четырех моряков	Нет	Нет	Да, не менее 3,6 кв. м на человека	Нет	

ТАБЛИЦА ПОМЕЩЕНИЙ

	Все суда с тоннажем свыше 3000 т	Пассажирские суда	Суда специального назначения	Суда с тоннажем меньше 3000 т	Суда с тоннажем меньше 200 т
Минимальная площадь каюты для офицеров, когда не предоставляется гостиная	8,5 кв. м – для судов с тоннажем менее 10 000 т, 10 кв. м – для судов с тоннажем более 10 000 т	Младшие офицеры – 7,5 кв. м старшие офицеры – 8,5 кв. м		7,5 кв. м	
Минимальная площадь на каюту для рядового состава		(i) 7,5 кв. м – для каюты на двоих; (i) 11,5 кв. м – для каюты на троих (i) 14,5 кв. м – для каюты на четверых;			
Примыкающая гостиная для капитана, старшего механика и старшего штурмана	Да	Да		Может быть	

Правило 3.1

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, ходящих под его флагом, предоставлялись и поддерживались достойные жилые помещения и условия для отдыха для моряков, работающих или живущих, либо для моряков, и работающих, и живущих на борту судна, в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков.
2. Требования Кодекса, касающиеся исполнения настоящего Правила, которые относятся к конструкции и оборудованию судна, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу настоящей Конвенции для соответствующего государства-члена. Для судов, построенных до этой даты, продолжают применяться положения, касающиеся конструкции и оборудования судна, которые предусмотрены в Конвенции (пересмотренной) 1949 г. о помещениях для экипажа (92) и Конвенции 1970 г. о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133), в том случае, если они использовались до этой даты в соответствии с законодательством или практикой соответствующего государства-члена. Постройка судна считается завершенной на день закладки киля или на то время, когда судно находится на аналогичной стадии постройки.

3. Если прямо не предусмотрено иное, то любые требования о внесении в настоящий Кодекс поправок, касающихся обеспечения моряков жилыми помещениями и условиями для отдыха, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу данной поправки для соответствующего государства-члена.

Питание и столовое обслуживание

Необходимо обеспечить, чтобы моряки получали продукты питания и питьевую воду высокого качества и в надлежащих санитарно-гигиенических условиях.

Судно должно нести на борту достаточное количество высококачественных продуктов питания и питьевой воды и обеспечивать вас ими бесплатно в течение всего периода действия трудового договора. Пища должна быть питательной и разнообразной, она должна готовиться и подаваться в гигиеничных условиях. Также должны учитываться религиозные и культурные различия.

Постоянно должны проводиться проверки, результаты которых должен фиксировать капитан или кто-то им назначенный. Должно проверяться следующее:

- Снабжение пищевыми продуктами и питьевой водой
- Помещения и оборудование, используемые для хранения и обработки пищевых продуктов и питьевой воды
- Камбуз и помещения, используемые для приготовления пищи

Судовой повар (кок) должен быть старше 18 лет, иметь соответствующую подготовку и квалификацию для выполнения своей работы. Однако на судах, экипаж которых насчитывает менее 10 человек, или в исключительных случаях на период не более одного месяца можно использовать кока, не обладающего полной квалификацией, но несущего ответственность за приготовление пищи и подготовленного по вопросам гигиены, обращения с пищей и ее хранения на борту судна.

Правило 3.2

1. Каждое государство-член гарантирует, что на судах, ходящих под его флагом, имеются на борту пищевые продукты и питьевая вода в таком количестве, такой питательной ценности и такого качества, которые в должной мере покрывают потребности лиц, находящихся на судне, принимая во внимание их различные культурные и религиозные особенности.
2. В течение периода работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно.

3. Моряки, нанятые в качестве судового повара и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащей подготовкой и квалификацией для работы на этом посту на борту судна.

Раздел 4: Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения

- Медицинская помощь на борту судна и на берегу
- Обязанность судовладельца
- Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев
- Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения
- Социальное обеспечение

Медицинская помощь на борту судна и на берегу

Необходимо обеспечить морякам охрану здоровья и безотлагательный доступ к медицинской помощи на борту судна и на берегу.

Находясь на борту, вы должны иметь возможность сохранять свое здоровье и иметь немедленный доступ к медицинской помощи, включая стоматологическую, если она вам понадобится. Государство флага несет ответственность за соблюдение стандартов охраны здоровья на судне и за содействие программам санитарного просвещения на борту судна.

Вы не должны находиться в худших условиях, чем те, кто работает на берегу. Это означает, что вы должны иметь немедленный доступ к необходимым лекарствам, медицинскому оборудованию, средствам диагностики и лечения, а также к медицинской информации и экспертизе.

Все подписавшие Конвенцию государства обязаны предоставить вам доступ к медицинской помощи, если вы в ней срочно нуждаетесь, пока вы находитесь на их территории. Во время пребывания в порту вы должны иметь возможность в неотложном порядке посетить врача или стоматолога. Вы должны иметь возможность получить бесплатно медицинскую помощь и услуги здравоохранения, хотя уровень этих услуг может варьироваться в зависимости от национального законодательства.

Вы должны иметь доступ к следующему:

- Амбулаторному лечению болезней и травм
- Госпитализации, если она необходима
- Стоматологической помощи, особенно в экстренных случаях
- Больницам и клиникам для лечения болезни

Вам немедленно должна быть оказана медицинская помощь, причем независимо

от вашей национальности и вероисповедания, а тогда, когда это необходимо и возможно, должно быть осуществлено и непрерывное лечение. Капитан судна и медицинский персонал должны использовать стандартные формы истории болезни, в отношении которых должна соблюдаться конфиденциальность.

Средства медицинской помощи на борту судна

На борту каждого судна должны быть аптечка, медицинское оборудование и медицинский справочник.

Содержание аптечки и состав медицинского оборудования на борту судна должны определяться национальными нормами с учетом рекомендаций последнего издания Международного руководства по судовой медицине ВОЗ, МОТ и ИМО. Не реже одного раза в 12 месяцев должны проводиться инспекции, которые проверяют наличие маркировки, сроки годности, состояние хранящихся лекарств, а также правильность работы оборудования.

Если судно перевозит опасные грузы, вы должны получить всю необходимую информацию о характере этих грузов, включая связанный с ними риск, данные о необходимых средствах защиты персонала, соответствующих медицинских процедурах и лекарствах. На борту должны находиться все указанные лекарства, а также противоядия.

Если на борту судна находятся более 100 человек и судно совершает международные рейсы продолжительностью более трех суток, то на его борту должен быть квалифицированный врач. Национальное законодательство может требовать в зависимости от характера и условий плавания присутствия врача и на других судах.

Если на борту нет врача, то, как минимум один из моряков должен отвечать за медицинскую помощь наряду со своими другими обязанностями или он должен быть способен оказать первую медицинскую помощь. Как указано в Международной конвенции о подготовке, дипломировании моряков и



Фото: Дэнни Корнелиссен

несении вахты (ПДНВ), он должен пройти соответствующий курс обучения. При его подготовке должны использоваться наряду с любыми национальными материалами следующие справочники:

- Международное руководство по судовой медицине
- Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами
- Инструкции – Международное руководство по обучению моряков
- Международный свод сигналов (медицинские разделы)

Обычно моряки, исполняющие медицинские обязанности, должны проходить курсы переподготовки каждые пять лет, чтобы поддерживать и повышать уровень своих знаний и навыков, а также знакомиться с новыми разработками.

На судне должны быть предусмотрены возможности для того, чтобы бесплатно отправлять медицинские запросы и получать медицинские консультации по радио или с помощью спутниковых средств связи все 24 часа в сутки. На судне должен иметься полный и постоянно обновляемый список радиостанций и береговых земных станций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию.

Если вы являетесь лицом, ответственным на борту за оказание медицинской помощи, то вы должны:

- быть обучены пользоваться имеющимся на судне медицинским справочником и медицинским разделом самого последнего издания Международного свода сигналов;
- быть обучены оказывать медицинскую помощь и первую помощь в соответствии с ПДНВ и требованиями национального законодательства, пройдя также обучение на практических тренировках и тренировках по методам спасения людей.

Вы должны продемонстрировать способность:

- оказывать удовлетворительную медицинскую помощь больным или травмированным в течение времени их вероятного пребывания на борту;
- понимать, какого типа информация необходима врачу, к которому обращаются за консультацией, а также переданные им рекомендации.

Правило 4.1

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы надлежащие меры по охране здоровья распространялись на всех моряков на судах, ходящих под его флагом, и чтобы они имели доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию во время работы на борту судна.
2. Охрана здоровья и медицинское обслуживание, предусмотренные в пункте 1 настоящего правила, в принципе, обеспечиваются морякам бесплатно.

3. Каждое из государств-членов предоставляет доступ к расположенным на берегу медицинским учреждениям этого государства-члена всем морякам, которые работают на борту находящихся на его территории судов и которые нуждаются в срочной медицинской помощи.
4. Изложенные в Кодексе требования, предъявляемые к охране здоровья и медицинскому обслуживанию на борту судна, включают стандарты мер, нацеленных на то, чтобы обеспечить морякам охрану здоровья и медицинское обслуживание, по мере возможности сопоставимые с теми, которыми обычно обеспечивают работников, занятых на берегу.

Обязанность судовладельца

Необходимо обеспечить, чтобы моряки были защищены от финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших в связи с их трудовой деятельностью.

Судовладельцы покрывают все затраты, связанные с болезнью, травмой или смертью при выполнении вами служебных обязанностей с даты вступления в силу контракта до вашей репатриации, или вы можете требовать выплаты страховки либо компенсации, причитающейся работникам в связи с несчастным случаем на производстве. Это может быть государственное или частное страхование от болезни или несчастного случая либо программа, гарантирующая выплату пособия по нетрудоспособности.

Если вам требуются медикаменты и лечение или вы вынуждены находиться вне дома во время лечения, судовладелец должен оплачивать все ваши счета до тех пор, пока вы не поправитесь или не будете списаны как пожизненный инвалид. Ответственность судовладельца по оплате этих затрат может быть ограничена 16 неделями с момента травмы или начала болезни, если это установлено национальными правилами или законодательством.

Если вы не можете работать вследствие травмы или болезни, то должны получать полную заработную плату за все то время, пока находитесь на борту. По прибытии домой в соответствии с национальными законами и коллективным договором устанавливается, что вы будете получать — полную или частичную заработную плату либо денежный расчет. Эти платежи могут быть ограничены 16 неделями со дня травмы или начала болезни.

В случае вашей смерти или долгосрочной потери трудоспособности вследствие травмы или болезни судовладелец обязан выплатить компенсацию в соответствии с национальным законодательством, вашим трудовым договором или коллективным договором. Судовладелец также обязан оплатить все расходы на погребение в случае вашей смерти на судне или на берегу в период действия трудового договора.

Когда судовладелец **не** несет ответственности?

- Если вы получили травму **не** во время выполнения своих служебных обязанностей на судне
- Если вы получили травму или заболели в результате умышленного нарушения трудовой дисциплины
- Если вы скрыли факт своей болезни при поступлении на работу

Вы имеете право на получение контрактных компенсаций в соответствии с вашим договором найма. Контрактные компенсации выплачиваются полностью и без задержек. Не поддавайтесь давлению относительно согласия на сумму меньше контрактной.

Если требуется определить степень потери трудоспособности, вам причитается предварительная выплата, позволяющая избежать необоснованных трудностей. Эта выплата может касаться других повреждений, полученных в ходе того же несчастного случая, но она не может ставить под сомнение любые другие имеющиеся у вас законные права.

Иски можете подавать вы, ваш ближайший родственник или представитель. Подробности сертификата или полиса на английском языке должны быть вывешены на доске объявлений на борту судна. Вы имеете право на получение информации относительно расторжения или истечения срока действия договоров о финансовой безопасности судовладельца.



Фото: Дэвид Корнелиссен

Правило 4.2

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, ходящих под его флагом, были в соответствии с Кодексом приняты меры, направленные на предоставление морякам, которые работают по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца для разрешения финансовых последствий, вызванных болезнью, травмой или смертью, произошедшей во время их службы на основе трудового договора либо связанной с их трудовой деятельностью на основе такого договора.
2. Это правило не затрагивает любые другие средства правовой защиты, к которым может обратиться моряк.

Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

Необходимо обеспечить, чтобы производственная среда моряков на борту судна способствовала безопасности, охране и гигиене труда.

Вы имеете право жить и работать в безопасной и отвечающей требованиям гигиены среде, где активно поддерживается культура безопасности и здоровья.

Безопасность и охрана здоровья на борту должны регулироваться законами государства флага с учетом международных стандартов.

На борту судна должны быть обеспечены:

- Программа безопасности и охраны труда, включающая оценку рисков и программу тренировок
- Средства предупреждения несчастных случаев, травм и распространения болезней, в том числе последствий работы с химическими веществами, а также использования машин и оборудования, находящихся на борту
- Участие представителей моряков в разработке программ совершенствования профессиональной безопасности, охраны труда и предупреждения несчастных случаев
- Процесс контроля за небезопасными условиями труда, отчетности о них и коррекции этих условий, а также расследования несчастных случаев на борту и отчетности о них (см. документ МОТ «Предупреждение несчастных случаев на борту судна в море и в порту», 1996 г.)
- Процесс расследования несчастных случаев на борту и отчетности о них должен обеспечивать защиту ваших персональных данных

Моряки и судовладельцы обязаны соблюдать стандарты профессиональной безопасности и охраны труда на борту. Они должны быть четко определены в обязанностях капитана или другого лица, назначенного капитаном

ответственным за безопасность и охрану труда на судне. Вы должны обращать внимание на все правила и процедуры безопасности на борту, а информация об этом должна быть размещена на видном месте. Следует постоянно вести пропаганду безопасности, гигиены труда и предупреждения несчастных случаев.

Если на судне пять или более моряков, то экипажу необходимо выбрать или назначить представителя по безопасности, который будет участвовать в работе судового комитета по безопасности.

МФТ выпустила справочник об обязанностях судовых инспекторов охраны труда. Вы можете познакомиться с ним на сайте www.itfseafarers.org или связаться с инспектором МФТ.

Существуют международные стандарты, которые устанавливают требования для допустимых уровней воздействия производственных рисков, а также объясняют, как разрабатывать и претворять в жизнь стратегии обеспечения профессиональной безопасности и охраны труда. Настоящая Конвенция не определяет детали, а только рассматривает, какие вопросы должны подпадать под действие норм и правил, устанавливаемых государством флага. Реализация их на практике входит в сферу ответственности судовладельца.

Что охватывают процедуры и практика профессиональной безопасности и охраны труда?

- Особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно, а также риски, связанные с использованием асбеста;
- Машины и механизмы;
Там, где это необходимо, работодатели обязаны обеспечить соответствующие защитные ограждения для машин. Вы не должны использовать машины, если защитные ограждения не установлены;
- Воздействие поверхностей с экстремально высокими или низкими температурами;
- Воздействие шума в рабочих и жилых помещениях
Наряду с прочим инструктаж об опасности, обеспечение защитными средствами, оценку риска и снижение уровней воздействия
- Воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях
Наряду с прочим инструктаж об опасности, обеспечение защитными средствами, оценку риска и снижение уровней воздействия
- Влияние внешних факторов, включая курение табака;
- Особые меры безопасности на палубе и под палубой;
- Обработку грузов вручную, погрузочное и разгрузочное оборудование;
- Меры профилактики пожаров и борьбы с ними;
- Якоря, цепи, тросы и канаты;
- Опасные грузы и балласт;

- Средства индивидуальной защиты;
- Работа в закрытых пространствах;
- Физические и психологические последствия усталости;
- Последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- Профилактику ВИЧ/СПИДа и защиту от него;
- Действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях

Молодые моряки

Предполагается, что молодых моряков не привлекают без надзора для проведения работ, связанных с высоким риском или выполняемых в ночное время, за исключением тренировочных занятий.

МФТ и ICS подготовили «Рекомендации по искоренению домогательств и запугивания на судах», которые можно найти здесь:

[«Рекомендации по искоренению домогательств и запугивания на судах»](#)

Правило 4.3

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы выполнялись требования охраны и гигиены труда моряков на судах, ходящих под его флагом, и чтобы моряки жили, работали и проходили подготовку на борту судна в безопасных санитарно-гигиенических условиях.
2. Каждое государство-член после того, как проведет консультации с представительными организациями судовладельцев и моряков и примет во внимание действующие своды практических правил, руководящие принципы и нормы, рекомендуемые международными организациями,



Фото: Дэнни Корнелиссен

национальными административными органами и организациями, действующими в морском судоходстве, разрабатывает и распространяет национальные руководящие принципы для управления вопросами безопасности и гигиены труда на борту судов, ходящих под его флагом.

3. Каждое государство-член обязано принять законодательные и нормативные правовые акты, а также другие меры по вопросам, рассматриваемым в Кодексе, принимая во внимание соответствующие международные акты и устанавливая нормы по охране и гигиене труда, а также по предупреждению несчастных случаев на борту судов, ходящих под его флагом.

Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

Необходимо обеспечить, чтобы моряки, работающие на борту судна, имели доступ к береговым объектам и службам для охраны их здоровья и благополучия.

Настоящая Конвенция способствует организации в порту социально-бытовых объектов. Они должны быть легко доступны для вас независимо от вашей национальности, расы, цвета кожи, пола, религии, политических взглядов, социального положения и флага вашего судна. В идеале, они должны включать помещения для встреч и отдыха, условия для занятий спортом и обучения, для удовлетворения религиозных потребностей и личных консультаций. Ответственные работники в порту и на вашем судне должны предпринять все меры к тому, чтобы в интересах вашего здоровья и благополучия вы получили отпуск на берег как можно быстрее после прибытия судна в порт.

Вы должны быть проинформированы обо всех доступных для вас медицинских учреждениях, вам должны сообщить о местных законах и обычаях, нарушение которых может поставить под угрозу вашу свободу. В порту должен быть совет по социально-бытовому обслуживанию, который обеспечивает надлежащее качество оказываемых услуг.

Консульства

В том случае, если вы столкнулись с трудностями в иностранном порту, у вас должен быть доступ к консулу (если таковой имеется) и должно быть тесное сотрудничество между вашим консульством и местными властями. Если вас задержали, то ваше дело должно быть рассмотрено незамедлительно и в соответствии с законом. Если вам необходимы помощь и защита со стороны вашей страны или со стороны государства флага, под которым плавает ваше судно, вы должны постараться немедленно проинформировать их о том, что вас задержали за границей.

Правило 4.4

1. Каждое государство-член обеспечивает доступность объектов социально-бытового назначения там, где они существуют. Государство-член содействует также развитию в установленных портах объектов социально-бытового назначения, которые, в частности, перечислены в Кодексе, чтобы обеспечить морякам на судах, заходящих в его порты, доступ к соответствующим службам и объектам социально-бытового назначения.
2. Обязанности каждого государства-члена, связанные с береговыми объектами и службами быта, культуры, отдыха и информации, изложены в Кодексе.

Социальное обеспечение

Необходимо обеспечить, чтобы принимались меры для доступа моряков к защите в области социального обеспечения.

Вы и ваши иждивенцы имеете право на доступ к защите в области социального обеспечения в той степени, в которой оно предусмотрено в национальном законодательстве.

В одних странах государство предоставляет социальное обеспечение через систему налогообложения. В других странах это является частным делом работника, который заключает договор личного страхования или присоединяется к пенсионному плану компании. Как моряк вы можете подпадать под законодательство своей страны или государства флага. В любом случае условия должны быть не хуже, чем у тех, кто работает на берегу в этой же стране.

Что означает «социальное обеспечение»?

В приведенном далее списке перечислены различные виды социального обеспечения, которые помогут вам проверить, какие из них распространяются на вас:

- Медицинское обслуживание
- Пособие по болезни
- Пособие по безработице
- Пенсия по старости
- Пособие в связи с производственным травматизмом
- Семейное пособие
- Пособие по беременности и родам
- Пособие по инвалидности
- Пособие в связи с потерей кормильца

Конвенция о труде в морском судоходстве направлена на расширение социальной защиты моряков. Государства, подписавшие Конвенцию, должны обеспечивать, по крайней мере, три из перечисленных выше областей защиты. К трем рекомендуемым относятся медицинское обслуживание, пособие по болезни и пособие в связи с производственным травматизмом. Обычно они должны предоставляться властями той страны, в которой вы живете, однако может быть также заключено соглашение с государством флага, вашим работодателем или профсоюзом. Возможно вам придется делать взносы в программу социального обеспечения. Суть в том, чтобы выплаты по социальному обеспечению не оказались ниже из-за того, что вы избрали морскую профессию.

В случае каких-либо разногласий, касающихся предоставляемого социального обеспечения, должна выполняться справедливая и эффективная процедура разрешения споров.

Ваш трудовой договор должен ясно устанавливать все предоставляемое вам судовладельцем социальное обеспечение, обязательные вычеты из вашей заработной платы (в соответствии с государственными схемами социального обеспечения) и любые взносы, которые судовладелец должен делать от вашего имени.

Там, где судовладелец обязан производить платежи в фонды социального обеспечения от вашего имени, государство флага должно обеспечивать их исполнение.

Правило 4.5

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы все моряки и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы, имели доступ к защите в области социального обеспечения в соответствии с Кодексом, не ущемив при этом, однако, любые более благоприятные условия, упомянутые в пункте 8 статьи 19 Устава.
2. Каждое государство-член обязуется принимать меры в соответствии со своим национальным законодательством, как индивидуально, так и на основе международного сотрудничества, для того, чтобы постепенно достичь всеобъемлющей защиты моряков в области социального обеспечения.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, подпадающие под сферу действия его законодательства в области социального обеспечения, и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы имели право на не менее благоприятную защиту в области социального обеспечения, чем защита, предусмотренная для работников на берегу.



Фото: Дэнни Корнелиссен

3. Защита ваших прав

Раздел 5: Соблюдение и обеспечение исполнения

- Обязанности государства флага
- Обязанности государства порта
- Ответственность за кадровый состав

Существует несколько путей разрешения проблем, связанных с неисполнением положений настоящей Конвенции. Если возникли проблемы с государством флага, то есть если оно не вводит соответствующие законы и правила, обеспечивающие соблюдение положений Конвенции, то с этой проблемой следует обратиться в МФТ, которая по официальным каналам поставит ее перед МОТ (см. процедуру подачи жалобы на берегу, стр. 59). Если возникла проблема с судовладельцем, то ее следует решать с государством флага или государством порта. Существует механизм обращения к инспекторам государства флага и офицерам Портового государственного контроля, существуют официальные регламенты установления и дальнейшего надзора за соблюдением прав моряков. **Кроме того, как моряк вы можете подать жалобу на борту старшему офицеру, капитану или судовладельцу либо государству флага. Вы также можете подать жалобу офицеру Портового государственного контроля или инспектору по контролю за условиями труда. Вы не обязаны подавать жалобы лично, кто-то может сделать это за вас (например, инспектор МФТ или социальный работник). Следует проявлять осторожность, для того чтобы вы не оказались жертвой преследования в связи с поданной вами жалобой, во всех случаях должна быть соблюдена конфиденциальность.**

Обязанности государства флага

Необходимо обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности по настоящей Конвенции в отношении судов, ходящих под его флагом.

Каждое государство флага, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, несет ответственность за соблюдение требований Конвенции на судах, ходящих под его флагом.

Поскольку Конвенция устанавливает *ответственность государств-членов*, каждое из них должно заботиться о том, чтобы его законы, правила и другие средства обеспечивали исполнение требований Конвенции. Например, государство, устанавливая минимальный возраст для моряка, может воспользоваться требованиями национального законодательства, запрещающего работать всем людям моложе 16 лет. Если государство, устанавливая требование о гарантированном предоставлении минимум трех форм социального обеспечения, не имеет в своем национальном законодательстве никаких положений, касающихся социального обеспечения, или не может выполнить минимальные

требования, то оно должно принять законы, изменить свои правила или принять какие-либо другие меры, чтобы обеспечить исполнение положений настоящей Конвенции.

Каждое государство флага самостоятельно решает, как ему исполнять положения Конвенции, поскольку условия могут существенно различаться от одного государства флага к другому. Все это разрешается, пока выполняются требования Конвенции и судно соблюдает стандарты государства флага, которые должны быть указаны в *Свидетельстве о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве* и в *Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве*.

Суда, ходящие под флагом государства, подписавшего Конвенцию, должны иметь на борту доступную для членов экипажа копию текста Конвенции.



Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве

Каждое судно с валовым регистровым тоннажем более 500 т, работающее в международных водах или между портами различных стран, должно иметь Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выданное государством флага или *признанной организацией*, действующей по его поручению. Свидетельство может быть действительным не более пяти лет. Свидетельство удостоверяет, что судно соответствует требованиям Конвенции и что выполняются следующие положения:

- Минимальный возраст
- Медицинское освидетельствование
- Квалификация моряко
- Трудовые договоры моряков
- Использование услуг любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства

- Продолжительность рабочего времени или времени отдыха
- Уровень укомплектования судна экипажем
- Жилые помещения
- Условия для отдыха на борту судна
- Питание и столовое обслуживание
- Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев
- Медицинское обслуживание на борту судна
- Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна
- Выплата заработной платы
- Финансовая безопасность применительно к репатриации
- Финансовая безопасность применительно к юридической ответственности судовладельца

Судно должно инспектироваться для проверки срока действия Свидетельства и выполнения его обновления в конце срока действия. Если срок действия Свидетельства составляет пять лет, то должна быть проведена, по крайней мере, одна промежуточная инспекция между вторым и третьим годами срока действия.

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве должна прилагаться к Свидетельству о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве состоит из двух частей. В части I приведен метод согласования законов государства флага с положениями Конвенции, а в составленной судовладельцем части II – информация о том, как судно выполняет требования части I. Декларация должна быть заверена авторитетным представителем государства флага (или уполномоченной организацией, действующей от лица государства, как классификационное общество).

Свидетельства и связанные с ними документы

Результаты инспекций, включающие недостатки и действия, предпринятые для их ликвидации, должны быть датированы и должны храниться на борту. Кроме того, должны быть в наличии Декларация, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и другие документы, имеющие отношение к инспекциям по труду в морском судоходстве, и они должны быть доступны вам, а также должны предоставляться для инспекции официальным лицам государств флага и порта, представителям судовладельцев и моряков. Если оригиналы на английском языке отсутствуют, а ваше судно работает в международных водах, то на борту должен быть перевод всех документов на английский язык.

Когда свидетельство недействительно?

Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве перестает быть действительным, если:

- Инспекции не были проведены в установленный период времени
- Свидетельство не было заверено государством флага или уполномоченной им организацией
- Судно сменило флаг
- Судно сменило владельца
- Конструкция или оборудование судна подвергались существенным изменениям

Инспекция и обеспечение исполнения

Все требования Конвенции о труде в морском судоходстве, касающиеся условий жизни и труда моряков, должны инспектироваться даже в тех случаях, когда для судна не требуется наличия Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Если судно не отвечает требованиям положений Конвенции и находится в серьезных противоречиях с ними, существуют два способа обнаружить и исправить это. Первый – с помощью регулярных инспекций, второй – с использованием процедуры подачи жалоб. Инспектор государства флага ответственен за проведение тщательной первичной инспекции на соответствие требованиям, а инспектор государства порта должен убедиться в том, что все на судне в порядке тогда, когда оно заходит в порт.

Государство флага должно использовать эффективную систему инспекции условий вашей жизни и труда на борту судна, ходящего под его флагом. Оно также должно расследовать всякую обоснованную жалобу. Должна существовать политика соблюдения и обеспечения исполнения этого, которая была бы доступна вам.

Если инспектор государства флага находит серьезные нарушения требований Конвенции, он может запретить судну выход из порта до тех пор, пока проблема не будет разрешена. Как серьезные квалифицируются такие нарушения, которые ведут к нарушению *прав моряков* (например, невыплата заработной платы), и такие ситуации, при которых возникает серьезная угроза для вашей безопасности, вашего здоровья и охраны вашего труда.

В тех случаях, когда отсутствуют серьезные нарушения, инспектор может приказывать устранить отмеченные недостатки к определенной дате. Если судно находится на хорошем счету, а инспектор считает, что нарушения не являются серьезными, он может не принимать какие-либо меры, а выдать рекомендации. Решение о том, какие предпринять действия, зависит, в конечном счете, от профессионального мнения инспектора. Если вы жалуетесь инспектору или докладываете ему о проблеме, он обязан не сообщать судовладельцу или его представителю о том, какую получил от вас информацию. Если в результате вашего доклада или жалобы на судне проводится инспекция, то инспектор обязан не делать этот факт общеизвестным. Ни при каких обстоятельствах вы не должны подвергаться преследованиям за свою жалобу.

Инспекторы государства флага должны быть независимыми от компаний и предпринимателей, с которыми у них могут пересекаться интересы при исполнении инспекторами своих обязанностей. Отчеты инспекторов должны быть высланы государству флага, одна копия должна быть выдана капитану и еще одна

должна быть вывешена на борту судна. Отчеты должны быть выполнены на английском языке или на рабочем языке судна. Государство флага должно хранить отчеты инспекторов об условиях жизни и работы моряков на борту судна и должно публиковать ежегодный отчет о деятельности инспекторов. Государство флага несет ответственность за обеспечение исправления выявленных нарушений и за принятие решений в системе вынесения взысканий.

Отчеты о расследовании серьезных происшествий следует представлять в течение одного месяца.

Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

На борту вашего судна должна существовать утвержденная процедура, позволяющая вам подать жалобу о нарушениях Конвенции и ваших прав на жизнь и труд в достойных условиях. Она должна быть справедливой, быстро и эффективно исполняться. Убедитесь в том, что вы ясно понимаете, какие временные пределы установлены для рассмотрения вашей жалобы, особенно если ее предметом является серьезный вопрос.

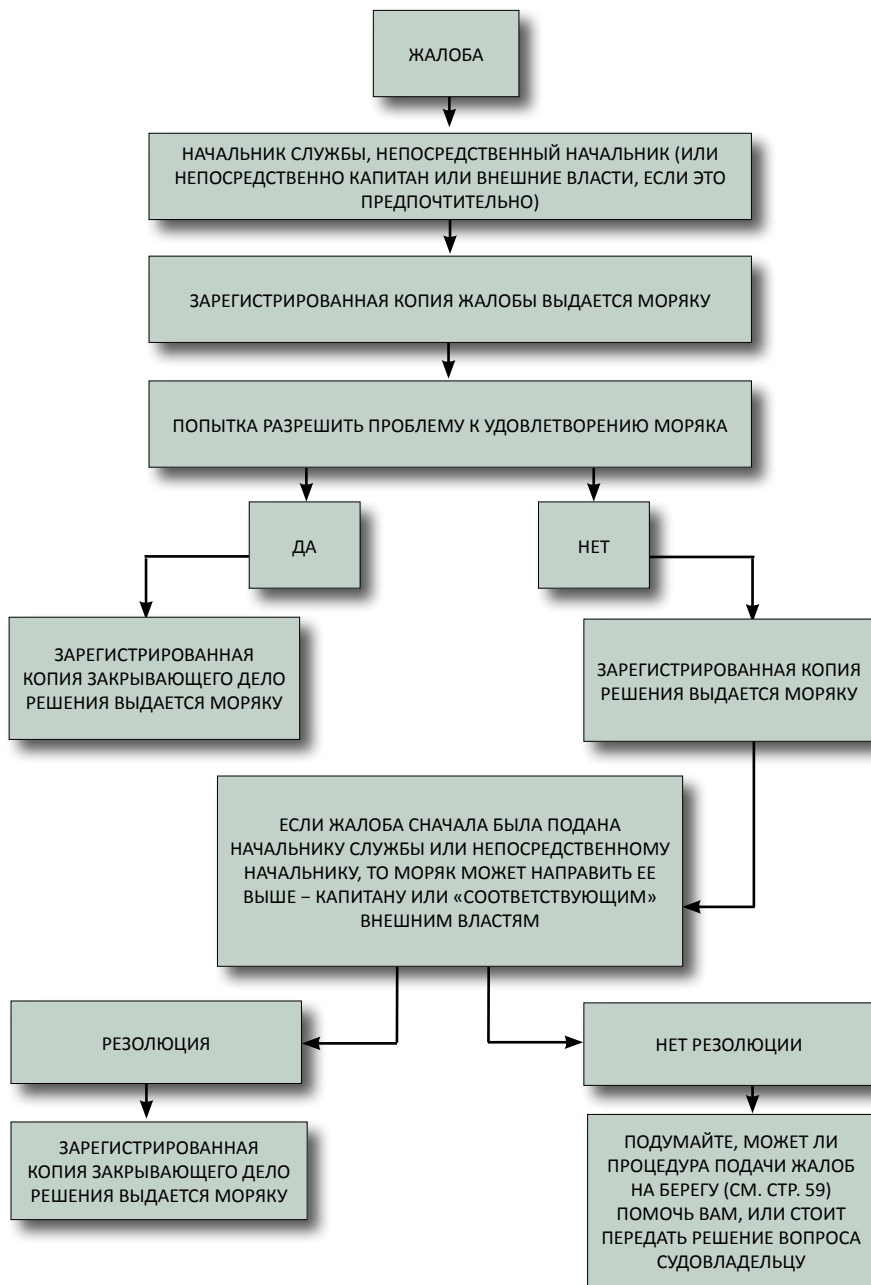
Сначала вам следует постараться разрешить проблему на самом низком уровне, однако вы обладаете правом обратиться непосредственно к капитану или к таким внешним властям, как представитель государства флага. Во всех случаях вы имеете право при обращении иметь рядом с собой сопровождающего вас представителя моряков или своего товарища моряка, причем ни при каких обстоятельствах вы не должны подвергаться преследованиям за то, что обратились с жалобой. Если ваша проблема не может быть разрешена на борту судна, то вам следует обратиться с ней к властям, расположенным на суше, либо к судовладельцу, либо к властям государства флага или государства порта, когда они посетят ваше судно, либо к властям вашей страны.

Когда вы поступаете на работу на судно, вам необходимо получить копию документа с описанием процедуры подачи жалобы на борту. В этом документе

Фото: Райан Паэс



Подача жалобы на борту



должны быть контактные данные ответственного лица государства флага и администрации вашей страны (если это разные люди). В нем должны быть также указаны лицо или лица на борту, к которым вы можете обратиться за советом и помощью в подаче жалобы.

Происшествия на море

Если происшествие приводит к серьезному увечью или смерти, оно должно стать предметом официального расследования.

Обязанности государства порта

Предоставить возможность каждому государству-члену выполнять в соответствии с настоящей Конвенцией свои обязанности, касающиеся международного сотрудничества при применении и обеспечении соблюдения на иностранных судах норм, содержащихся в Конвенции.

Инспекции в порту

Если государство флага отвечает за обеспечение того, чтобы на судне, ходящем под его флагом, соблюдались требования Конвенции, то инспекции государства порта представляют собой постоянный механизм контроля за соблюдением требований. Обычно инспектор Портового государственного контроля поднимается на борт и проверяет наличие и правильность Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Более детальная проверка может быть проведена в следующих случаях:

- Указанные выше документы отсутствуют, они недействительны или сфальсифицированы
- У инспектора есть основания считать, что условия жизни и труда на судне не соответствуют требованиям Конвенции
- Судно сменило флаг, для того чтобы не подпадать под действие Конвенции
- Была подана конкретная жалоба относительно условий жизни и труда на борту моряком, профсоюзом или любым лицом, заинтересованным в безопасности судна и моряков, а также в охране труда моряков

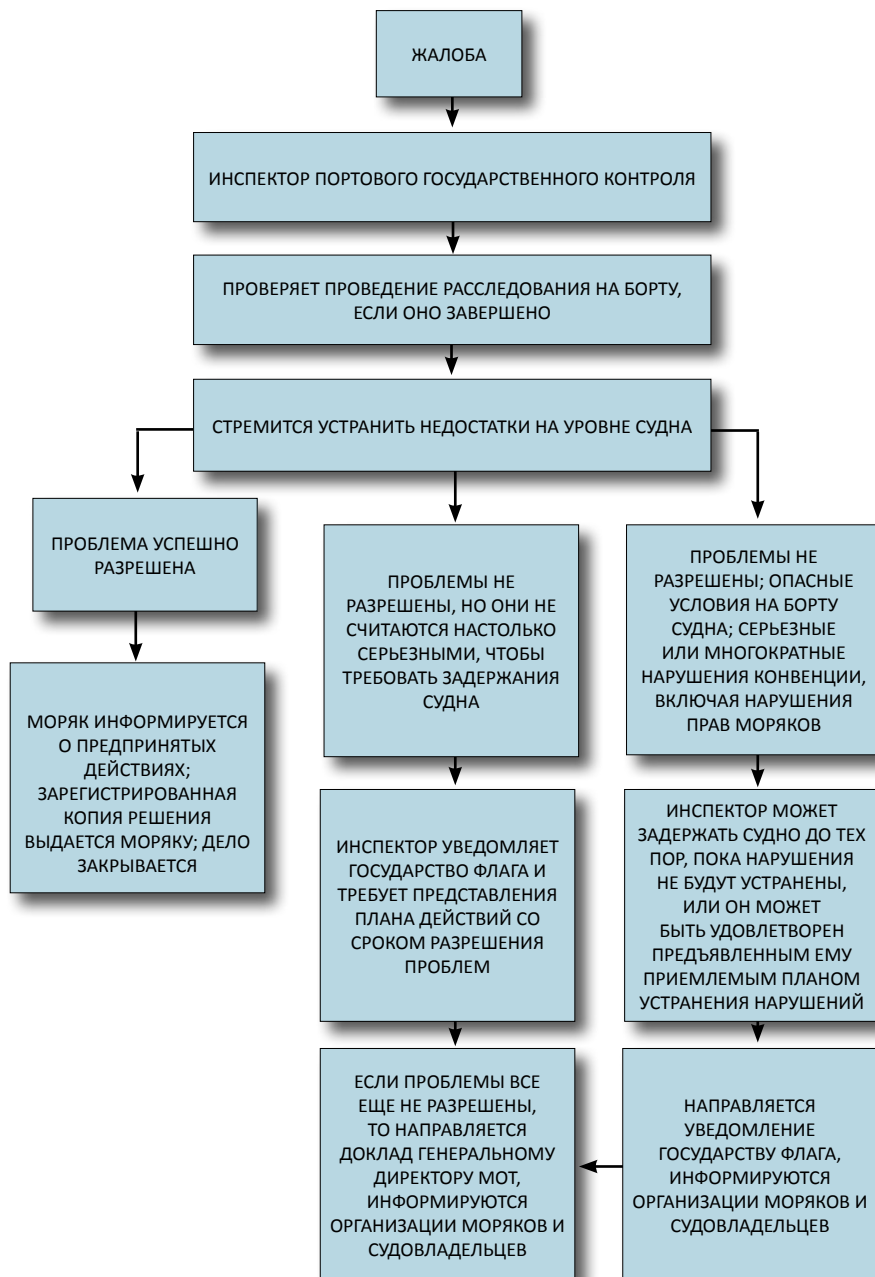
Если обнаружены нарушения, то инспектор должен обратить на них внимание капитана и дать ему время на их устранение. Если условия на борту признаны опасными для вашей безопасности, здоровья или охраны труда либо обнаружены серьезные или многочисленные нарушения требований Конвенции, то судно может быть задержано вплоть до устранения всех выявленных проблем. Организации моряков и судовладельцев должны быть проинформированы о серьезных жалобах или нарушениях, обнаруженных в процессе инспекций в портах.

Примеры обстоятельств, при которых может потребоваться задержать судно

Приведенный ниже список взят из Рекомендаций для офицеров Государственного портового контроля, осуществляющих инспекции в соответствии с Конвенцией о труде в морском судоходстве, 2006 г. В нем приведены примеры обстоятельств, которые могут служить основанием для задержания судна в порту либо вследствие многочисленности нарушений, либо вследствие серьезности одного из них:

- Присутствие на борту любого моряка моложе 16 лет
- Выполнение любым моряком моложе 18 лет работы, которая может угрожать его здоровью или безопасности
- Недостаточный уровень комплектования (включая и такой, который возникает при прекращении использования слишком молодых моряков)
- Любые другие недостатки, создающие нарушения основных прав и принципов или трудовых и социальных прав моряков (см. стр. 3)
- Любые несоответствия, приводящие к нарушению основных прав человека (например, предоставление некачественных жилых помещений по расовому или гендерному признаку либо в связи с профсоюзной деятельностью моряков)
- Многочисленные случаи отсутствия у моряков действительных медицинских свидетельств об их пригодности к выполняемым обязанностям
- Многочисленные случаи отсутствия у моряков одного судна действительных трудовых договоров моряка или содержание в договорах моряков положений, влекущих за собой нарушения прав моряка
- Ситуации, когда моряки регулярно работают больше установленного максимума рабочего времени или отдыхают меньше установленного минимума времени отдыха
- Плохо работают системы вентиляции, кондиционирования воздуха или отопления
- Жилые помещения, включая помещения санитарно-технического назначения и столового обслуживания, находятся в антисанитарном состоянии либо в них отсутствует или не работает необходимое оборудование
- Качество и количество пищи и питьевой воды не соответствуют выполняемому маршруту
- На борту отсутствуют требующийся медицинский справочник, аптечка или медицинское оборудование
- На пассажирском судне, совершающем международный рейс продолжительностью более трех суток и несущем 100 или более пассажиров, отсутствует врач либо на борту отсутствует моряк, ответственный за оказание медицинской помощи
- Многочисленные случаи невыплаты заработной платы, продолжительная невыплата заработной платы, фальсификация счетов по выплате заработной платы или наличие более чем одного комплекта счетов по выплате заработной платы
- Сертификат или документальное подтверждение финансовых гарантий репатриации, выпущенное гарантом финансовой безопасности, отсутствует
- Сертификат или документальное подтверждение финансовых гарантий по обязательствам судовладельцев, выпущенное гарантом финансовой безопасности, отсутствует.

Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу



Ответственность за кадровый состав

Необходимо обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло в соответствии с настоящей Конвенцией свои обязанности, касающиеся найма и трудоустройства моряков, а также социальной защиты своих моряков.

Государства, подписавшие настоящую Конвенцию, могут нести ответственность, во-первых, как государство флага, во-вторых, как государство порта и, в третьих, как государство, из которого вы как моряк происходите. Государства-поставщики морских кадров должны быть уверены в том, что службы найма и трудоустройства моряков, с которыми их моряки заключают контракты, должным образом регулируются. Они должны также нести ответственность за социальное обеспечение моряков.



Фото: Дэнни Корнелиссен

4. Конвенции, включенные в Конвенцию о труде в морском судоходстве

Конвенция 1920 года о минимальном возрасте для работы в море (7);

Конвенция 1920 года о пособиях по безработице в случае кораблекрушения (8);

Конвенция 1920 года о трудоустройстве моряков (9);

Конвенция 1921 года о медицинском освидетельствовании подростков на борту судов (16);

Конвенция 1926 года о трудовых договорах моряков (22);

Конвенция 1926 года о репатриации моряков (23);

Конвенция 1936 года о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов (53);

Конвенция 1936 года об оплачиваемых отпусках моряков (54);

Конвенция 1936 года об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы моряков (55);

Конвенция 1936 года о страховании моряков по болезни (56);

Конвенция 1936 года о рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа (57);

Конвенция (пересмотренная) 1936 года о минимальном возрасте для работы в море (58);

Конвенция 1946 года о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (68);

Конвенция 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации (69);

Конвенция 1946 года о социальном обеспечении моряков (70);

Конвенция 1946 года об оплачиваемых отпусках морякам (72);

Конвенция 1946 года о медицинском освидетельствовании моряков (73);

Конвенция 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74);

Конвенция 1946 года о помещениях для экипажа (75);

Конвенция 1946 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (76);

Конвенция (пересмотренная) 1949 года об оплачиваемых отпусках морякам (91);

Конвенция (пересмотренная) 1949 года о помещениях для экипажа (92);

Конвенция (пересмотренная) 1949 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (93);

Конвенция (пересмотренная) 1958 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (109);

Конвенция 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133);

Конвенция 1970 года о предупреждении несчастных случаев (моряки) (134);

Конвенция 1976 года о непрерывности занятости моряков (145);

Конвенция 1976 года об оплачиваемых отпусках морякам (146);

Конвенция 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (147);

Конвенция 1987 года о социально-бытовом обслуживании моряков (163);

Конвенция 1987 года о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков (164);

Конвенция (пересмотренная) 1987 года о социальном обеспечении моряков (165);

Конвенция (пересмотренная) 1987 года о репатриации моряков (166);

Конвенция 1996 года об инспекции труда моряков (178);

Конвенция 1996 года о найме и трудоустройстве моряков (179);

Конвенция 1996 года о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами (180).

5. Предметный указатель к Конвенции о труде в морском судоходстве. Где искать то, что вам нужно

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Береговые объекты социально-бытового назначения, доступ...	Правило 4.4	47
	Стандарт А4.4	47
	Руководящий принцип В4.4	47
Береговые объекты социально-бытового назначения, ответственность государств-членов	Руководящий принцип В4.4.1	47
Береговые объекты социально-бытового назначения, распространение информации и меры содействия	Руководящий принцип В4.4.5	-
Вентиляция (жилые помещения)	Руководящий принцип В3.1.2	28, 33
Вибрация, воздействие	Руководящий принцип В4.3.3	28, 29
Вступление в силу	Статья VIII	2
Вступление в силу, последствия	Статья X	1
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве	Правило 5.1.3	53
	Стандарт А5.1.3	53
	Руководящий принцип В5.1.3	53
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Часть I, бланк	Приложение А5-II	53
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Часть II, бланк	Приложение А5-II	53
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве. Часть II, образец	Приложение В5-I	-

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Дизайн и конструкция (жилые помещения)	Руководящий принцип В3.1.1	29
Дополнения к Конвенции MLC, 2006 (2014 г.)		7
Дополнения к Конвенции MLC, 2006 (2016 г.)		10
Дополнения к настоящей Конвенции	Статья XIV	-
Ежегодный отпуск, получение	Руководящий принцип В2.4.2	21
Заработная плата	Правило 2.2 Стандарт А2.2 Руководящий принцип В2.2	19 18 18
Иждивенцы моряков (медицинское обслуживание)	Руководящий принцип В4.1.5	-
Иностранный порт (моряки в нем)	Руководящий принцип В4.4.6	47
Инспекции в порту	Правило 5.2.1 Стандарт А5.2.1 Руководящий принцип В5.2.1	57 57 57
Инспекции, обучение, исследования и публикации (питание и столовое обслуживание)	Руководящий принцип В3.2.1	38
Инспекция государства порта, перечень областей	Приложение А5-III	-
Инспекция государства флага, перечень областей	Приложение А5-I	51
Инспекция и обеспечение исполнения	Правило 5.1.4 Стандарт А5.1.4 Руководящий принцип В5.1.4	54 54 54
Исполнение государствами-членами (репатриация)	Руководящий принцип В2.5.2	23

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Историй болезни (бланк)	Руководящий принцип В4.1.2	-
Карьерный рост и повышение квалификации моряков, а также возможности их трудоустройства	Правило 2.8 Стандарт А2.8 Руководящий принцип В2.8	26 26 26
Карьерный рост и повышение квалификации, меры по содействию	Руководящий принцип В2.8.1	26
Каюты	Руководящий принцип В3.1.5	32
Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна	Правило 2.6 Стандарт А2.6 Руководящий принцип В2.6	25 24 24
Медицинская помощь	Раздел 4	39
Медицинская помощь другим судам и международное сотрудничество	Руководящий принцип В4.1.4	-
Медицинская помощь на берегу	Руководящий принцип В4.1.3	
Медицинская помощь на борту судна и на берегу	Правило 4.1 Стандарт А4.1 Руководящий принцип В4.1	39 39 39
Медицинская помощь, положение о	Руководящий принцип В4.1.1	39
Медицинское свидетельство	Правило 1.2 Стандарт А1.2 Руководящий принцип В1.2	13 12 12
Международное сотрудничество (безопасность, гигиена труда и предупреждение несчастных случаев)	Руководящий принцип В4.3.11	-
Минимальная ежемесячная базовая оплата труда или размер заработной платы матроса 1-го класса	Руководящий принцип В2.2.4	18

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Минимальные требования, касающиеся труда моряков на борту судна	Раздел 1	11
Минимальный возраст	Правило 1.1	11
	Стандарт A1.1	11
	Руководящий принцип B1.1	11
Минимальный размер оплаты труда	Руководящий принцип B2.2.3	18
Молодые моряки (отпуска)	Руководящий принцип B2.4.4	-
Молодые моряки (продолжительность рабочего времени и времени отдыха)	Руководящий принцип B2.3.1	21
Молодые моряки, обучение методам охраны и гигиены труда	Руководящий принцип B4.3.10	46
Морские катастрофы	Правило 5.1.6	57
Наем и трудоустройство	Правило 1.4	14
	Стандарт A1.4	13
	Руководящий принцип B1.4	13
Нарушения, устранение	Раздел 5	51,57
Национальная декларация, образец	Приложение B5-I	-
Национальные программы защиты и предупреждения	Руководящий принцип B4.3.7	-
Национальные программы защиты и предупреждения	Руководящий принцип B4.3.7	-
Начисление и выплата (заработная плата)	Руководящий принцип B2.2.2	18
Начисление отпускных	Руководящий принцип B2.4.1	21
Несчастные случаи на работе, положение о ...	Руководящий принцип B4.3.1	44

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Обеспечение исполнения и инспекция	Правило 5.1.4	51
Обучение молодых моряков технике безопасности и гигиене труда	Руководящий принцип В4.3.10	-
Общие обязательства	Статья I	4
Объекты и службы социально-бытового назначения на суше, доступ	Правило 4.4	47
	Стандарт А4.4	47
	Руководящий принцип В4.4	47
Объекты и службы социально-бытового назначения, финансирование	Руководящий принцип В4.4.4	47
Обязанности государства порта (соблюдение и обеспечение исполнения)	Правило 5.2	57
Обязанности государства флага (соблюдение и обеспечение исполнения)	Правило 5.1	51
Обязанности судовладельцев (предупреждение несчастных случаев и защита здоровья)	Руководящий принцип В4.3.4	44
Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой (наем и трудоустройство моряков)	Правило 5.3	-
	Стандарт А5.3	-
	Руководящий принцип В5.3	-
Обязанности, связанные с применением и обеспечением исполнения	Статья V	57
Обязанность судовладельца	Правило 4.2	44
	Стандарт А4.2	42
	Руководящий принцип В4.2	42
Определения и сфера применения	Статья II	2
Определения особых ставок оплаты труда	Руководящий принцип В2.2.1	18

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Организационные и оперативные руководящие принципы (наем и трудоустройство)	Руководящий принцип В1.4.1	14
Организациями моряков, консультации с	Статья VII	6
Организациями судовладельцев, консультации с...	Статья VII	7
Освещение (жилые помещения)	Руководящий принцип В3.1.4	28,32
Освидетельствование (сертификация)	Раздел 5	51
Основополагающие права и принципы	Статья III	3
Отопление (судовые помещения)	Руководящий принцип В3.1.3	28
Отпуск, деление и накопление	Руководящий принцип В2.4.3	21
Отпуск, право на	Правило 2.4 Стандарт А2.4 Руководящий принцип В2.4	21 21 21
Отчетность и и сбор статистических данных	Руководящий принцип В4.3.5	-
Официальные организации, предоставление полномочий	Правило 5.1.2 Стандарт А5.1.2 Руководящий принцип В5.1.2	-
Официальные языки	Статья XVI	-
Охрана здоровья	Раздел 4	44
Охрана и гигиена труда	Правило 4.3 Стандарт А4.3 Руководящий принцип В4.3	44 44 44

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Охрана и гигиена труда, предупреждение несчастных случаев на производстве, инструкции по	Руководящий принцип В4.3.9	44
Питание и столовое обслуживание	Правило 3.2 Стандарт А3.2 Руководящий принцип В3.2	38 38 38
Подача жалобы на берегу	Правило 5.2.2 Стандарт А5.2.2 Руководящий принцип В5.2.2	59 59 59
Подача жалобы на борту	Правило 5.1.5 Стандарт А5.1.5 Руководящий принцип В5.1.5	56 56 56
Подготовка и квалификация	Правило 1.3	13
Поправки к Кодексу	Статья XV	-
Постельные, кухонные и иные принадлежности	Руководящий принцип В3.1.10	34,30
Почта	Руководящий принцип В3.1.11	-
Пояснительные примечания к правилам и Кодексу Конвенции о труде в морском судоходстве		
Правила и Части А и В Кодекса	Статья VI	4
Предупреждение несчастных случаев	Правило 4.3 Стандарт А4.3 Руководящий принцип В4.3	44 44 44
Программы защиты и предупреждения, содержание	Руководящий принцип В4.3.8	-

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Продолжительность рабочего времени и времени отдыха	Правило 2.3	20
	Стандарт A2.3	20
	Руководящий принцип B2.3	20
Профессиональные заболевания, положения о	Руководящий принцип B4.3.1	44
Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу	Правило 5.2.2	59
	Стандарт A5.2.2	59
	Руководящий принцип B5.2.2	59
Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна	Правило 5.1.5	56
	Стандарт A5.1.5	56
	Руководящий принцип B5.1.5	56
Разрешение споров (уровни комплектования экипажей)	Руководящий принцип B2.7.1	25
Расследования (несчастных случаев, травм и профессиональных заболеваний)	Руководящий принцип B4.3.6	44
Расторжение договора найма	Статья IX	-
Расчет пособия по безработице (утрата или затопление судна)	Руководящий принцип B2.6.1	25
Реестр моряков	Руководящий принцип B2.8.2	-
Репатриация	Правило 2.5	24
	Стандарт A2.5	23
	Руководящий принцип B2.5	23
Репатриация, право на...	Руководящий принцип B2.5.1	23
Санитарно-технические помещения	Руководящий принцип B3.1.7	35
Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, бланк	Приложение A5-II	-

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве	Правило 5.1.3	52
	Стандарт A5.1.3	52
	Руководящий принцип B5.1.3	52
Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, бланк	Приложение A5-II	-
Соблюдение и обеспечение исполнения	Раздел 5	54
Соблюдение и обеспечение исполнения	Раздел 5	51
Совет по социально-бытовому обслуживанию	Руководящий принцип B4.4.3	47
Социально-бытовое обслуживание	Раздел 4	39
Социальное обеспечение	Раздел 4	48
Социальное обеспечение	Правило 4.5	49
	Стандарт A4.5	48
	Руководящий принцип B4.5	48
Специальный трехсторонний комитет	Статья XIII	-
Столовые, кают-компании	Руководящий принцип B3.1.6	30
Судовой лазарет	Руководящий принцип B3.1.8	30
Судовые повара	Руководящий принцип B3.2.2	38
Травматизм, положения о	Руководящий принцип B4.3.1	44
Трудовые договоры моряков	Правило 2.1	17
	Стандарт A2.1	16
	Руководящий принцип B2.1	16

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ	Статьи, правила, стандарты и руководящие принципы	Стр.
Трудовые и социальные права моряков	Статья IV	3
Уведомление и сбор статистических данных	Руководящий принцип В4.3.5	-
Удобства, другие	Руководящий принцип В3.1.9	-
Уровни комплектования экипажа	Правило 2.7 Стандарт А2.7 Руководящий принцип В2.7	25 25 25
Условия для отдыха	Руководящий принцип В3.1.11	27, 31
Условия найма	Раздел 2	16
Условия посещения судов	Руководящий принцип В3.1.11	-
Условия проживания, отдыха и восстановления сил	Правило 3.1 Стандарт А3.1 Руководящий принцип В3.1	27 27 27
Функции депозитария	Статья XI Статья XII	- -
Шум и вибрация, предупреждение	Руководящий принцип В3.1.12	29
Шум, воздействие	Руководящий принцип В4.3.2	29



МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ ТРАНСПОРТНИКОВ

49-60 Borough Road
London SE1 1DR, UK
Тел.: +44 20 7403 2733

Номер факса: +44 20 7357 7871

Email: mail@itf.org.uk

www.itfglobal.org

www.itfseafarers.org

ISBN: 1-904676-34-0