# ПОЛИТИКА МАРРАКЕША

## ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ МИНИМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА НА ТОРГОВЫХ СУДАХ

2-Е ИЗДАНИЕ, МАЙ 2026 Г.

Изображения на стр. 46 и стр. 91 воспроизведены с любезного разрешения Фонда моряков МФТ из цифровой фотогалереи www.lifeatsea.co.uk

# СОДЕРЖАНИЕ

**ПРЕДИСЛОВИЕ** 6

**ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ МИНИМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА НА ТОРГОВЫХ СУДАХ** 9

**ДЕКЛАРАЦИЯ МАРРАКЕША** 10

Вступление к кампании против удобных флагов 10

Призыв к реальной связи 12

Призыв к прозрачности в отношении истинного владения 13

Сотрудничество и взаимодействие между моряками и докерами 14

Использование капитала трудящихся для устойчивого развития отрасли 14

Будущее сферы труда 17

Лоббирование достижения Целей ООН в области устойчивого развития 21

**ПОЛИТИКА МАРРАКЕША** 23

Заявление о принципах 24

Заявление о целях 26

Определение удобного флага 28

Регистры, которые не объявлены регистрами удобного флага 30

Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под удобными флагами 31

Приемлемые для МФТ стандарты для судов второго регистра 32

Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под национальным флагом 33

Бербоут-чартер 34

Суда двойного или параллельного регистра 35
Каботаж 36
Региональные стандарты 37
Права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами 38
Переговорные права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами 39
Комплектация экипажей 42
Процедуры консультаций с МФТ по подписанию соглашений, относящихся к судам под удобным флагом 43
**ПРИЛОЖЕНИЯ** 47
Афинская политика 48
Политика для круизных судов 52
Политика финансирования и аудита 54
Политика укомплектования экипажами 59
Национальная политика по каботажу 72
Политика национального флага 76
Политика в отношении шельфовых промыслов 78
Политика в отношении мобильных рабочих бригад 80
Политика хартии моряков 88

# ПРЕДИСЛОВИЕ

На 44-м Конгрессе Международной Федерации Транспортников (МФТ), которая состоялась в Сингапуре в октябре 2018 года, мы согласились провести всеобъемлющую ревизию Политики Мехико, включая приложенные к ней политики.

МФТ всегда следила, чтобы ее кампания против удобных флагов (УдФ), в 2023 году отметившая свою 75-ю годовщину, отвечала текущим задачам: последняя ревизия 2010 нашла свое воплощение в политике Мехико, а перед тем версия, приуроченная к 50-й годовщине кампании УдФ в 1998 привела к созданию политики Осло - Дели. Позднее в 2006 году параллельно с кампанией против УдФ мы начали кампанию против удобных портов, создав многостороннюю систему агитации и организации для защиты прав моряков на свободу ассоциации, прав на ведение переговоров и на безопасность; в том же году была принята Конвенция о труде в морском судоходстве, укрепившая важнейшую международную законодательную базу по защите прав моряков. Поскольку с 2010 года в отрасли появилось так много перемен, пересмотр политики учитывал технический прогресс и другие изменения и их возможное влияние на политику МФТ.

В 2020 году пандемия Covid-19 принесла в нашу жизнь тектонические перемены, перевернувшие с ног на голову весь мир. В стороне не осталась ни одна экономика и ни одна логистическая цепочка. Особенно сильно это ударило по морякам и докерам, неустанно обеспечивавшим доставку жизненно важных товаров. Как никогда ярко проявилась их ключевая роль в мировой экономике. К сожалению, резкий всплеск увольнений моряков лишь подчеркнул непреходящую важность нашей работы по поддержанию истинной связи между владельцем и флагом судна.

На спаде пандемии правительства многих стран искали способы улучшить экономику, сделать ее более устойчивой и живучей, по-новому понимая критическую важность мировых цепочек поставки. И нигде это не проявляется ярче, чем на примере возобновленных усилий по решению климатических проблем и в борьбе с экологическим ущербом. Морские перевозки – это сама основа этих усилий, и чтобы усовершенствовать нашу

работу на благо моряков, МФТ применяет стандарты экологического, социального и корпоративного управления (ESG) и по-новаторски использует капитал трудящихся. После пандемии выросло значение системы должной осмотрительности в вопросах прав человека (HRDD), и здесь МФТ снова оказалась в авангарде организаций, поддерживающих эту потенциально переменчивую повестку, в том числе первой стала заключать договора с компаниями, приверженными защите прав моряков.

Более пяти лет выборная группа руководители морских секций МФТ внимательно изучали каждый аспект политики, включая ее реализацию, стратегии и процедуры. Признано, что сама политика подробно обсуждалась и тщательно редактировалась перед утверждением на 42-м Конгрессе МФТ в Мехико в 2010 г. Членские профсоюзы поделились своими мнениями, а по каждому вопросу прошло обсуждение и дебаты, чтобы реализация и исполнение политики служили достижению ее цели.

Эта обновленная политика жизненно важна для нашей работы, чтобы обеспечить защиту и совершенствование прав работников. Мы гордимся тем, что эта политик лежит в основе многолетней кампании МФТ против удобных флагов.

**Стивен Коттон**

Генеральный секретарь МФТ

**Дэвид Хайндел**

Председатель Секции МФТ моряков

**Жаклин Смит**

Координатор морских секций МФТ

**Пэдди Крамлин**

Президент МФТ и Председатель Секции докеров МФТ

# ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ МИНИМАЛЬНЫХ УСЛОВИЙ ТРУДА НА ТОРГОВЫХ СУДАХ

Настоящий документ является заявлением о политике МФТ, и он должен рассматриваться в связи с другими заявлениями о политике МФТ, принимаемыми время от времени соответствующими органами МФТ (политики МФТ).

Настоящая политика заменяет политику, принятую на 42-м Конгрессе МФТ в Мехико и известную под названием «Политика Мехико».

Любые пояснения касательно истории или разработки стратегий МФТ не являются обязывающими заявлениями .

Окончательной версией настоящей политики следует считать версию политики на английском языке.

# ДЕКЛАРАЦИЯ МАРРАКЕША

## ВСТУПЛЕНИЕ К КАМПАНИИ ПРОТИВ УДОБНЫХ ФЛАГОВ

01. Система проведения кампании МФТ против удобных флагов (УДФ) была официально создана в 1948 г. как реакция на то, что судовладельцы переходят из-под своего национального флага под флаг государства, удобного для них с нормативной и коммерческой точки зрения.

02. Государства УДФ предлагают судовладельцам меньший регулирующий надзор, анонимность (особенно в отношении капитала судовладельческой компании), уклонение от уплаты налогов и ненадлежащее соблюдение или полное несоблюдение трудового законодательства. Они также разрешают судовладельцам заменять национальных моряков моряками, в основном из развивающихся стран, на более худших условиях, включая заработную плату, а также избегать профсоюзов, тем самым подрывая социальный диалог, свободу ассоциации, право на организацию и ведение коллективных переговоров.

03. Многие судовладельцы и правительства, регистры которых были объявлены МФТ удобными флагами, возражают против использования термина «удобный флаг» и вместо этого предпочитают называть такие флаги «открытыми реестрами»[1]. Однако неоспоримым фактом является то, что судовладелец выбирает флаг для своего судна, исходя из нормативного и коммерческого удобства, чтобы снизить затраты, максимизировать прибыль за счет общества в целом, окружающей среды и, самое главное, нанятых или задействованных моряков на своих судах.

1 Словарь Коллинза: регистрация судов под национальным флагом доступна всем судам независимо от национальности; национальный реестр судов открыт для судов всех стран.

04. Цель кампании МФТ против УДФ всегда была двоякой: оказывать давление на судовладельцев, чтобы те вернулись под свой национальный флаг, а также добиваться повышения заработной платы и улучшения условий труда моряков, работающих на судах под УДФ.

05. Хотя достижение второй цели отмечено значительными успехами, первая цель не дала желаемого результата. Наоборот, количество судов в регистрах УДФ увеличивается. Кроме того, некоторые традиционные морские державы создали международные или вторые регистры, и(или) внесли поправки в свои национальные правила и политические документы, чтобы предоставить судовладельцам большую гибкость в плане содержания национального флота.

06. В Статье 94 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) указано, что Каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Однако многие государства флага не могут или не желают полностью выполнять это положение.

07. В частности, реестры УДФ с большим количеством судов предпочитают делегировать свои уставные обязательства коммерческим классификационным обществам[2], которые оценивают суда только по их техническим стандартам. Некоторые суда под УДФ хорошо эксплуатируются в техническом плане и в некоторых случаях не уступают или даже превосходят суда, зарегистрированные в некоторых национальных регистрах.

08. Однако этого нельзя сказать об их воздействии на окружающую среду. Половина мирового флота зарегистрирована всего в трех государствах УДФ. Государства УДФ не в состоянии или не желают брать на себя обязательства по сокращению вредных выбросов, поскольку они могут опасаться потери доходов от своих реестров, например, в результате платежей в глобальные схемы торговли выбросами или сокращения количества зарегистрированных у них судов. МФТ поддерживает справедливый переход к цели безуглеродных выбросов для судоходства к 2050 г., поскольку это жизненно важно для достижения глобальных целей по выбросам. Она призывает страны принять четкие отраслевые цели по достижению безуглеродных выбросов на многосторонней основе в рамках Международной морской организации либо путем включения

2 Коммерческие классификационные общества - это организации, которые разрабатывают и применяют технические стандарты проектирования, постройки и освидетельствования судов, а также проводят освидетельствования и проверки на борту судов.

судоходства как части их собственного верхнего предела выбросов, принятого в Париже[3].

09. В морской отрасли было принято множество международных правил; все, кроме одного (Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.), носят технический характер. Но ни одно из них не укрепило реальную связь между владельцем/оператором судна и его флагом, и не усилило прозрачность или надзор.

10. В ходе кампании МФТ против УдФ удалось убедить многих судовладельцев и компании по управлению судами заключить коллективные договоры, регулирующие условия труда и заработную плату моряков на борту их судов под УДФ. Этого удалось достичь благодаря сочетанию протестных действий морских профсоюзов и развитию отношений с судовладельцами и управляющими судов посредством коллективных переговоров, включая Международный переговорный форум (IBF)[4].

11. Тем не менее, по оценкам, более половины всех международных судов, осуществляющих международную торговлю и плавающих под УДФ, до сих пор не имеют коллективного договора. Поэтому МФТ изучает новые способы усиления рычагов воздействия, такие как подчеркивание экологических, социальных и управленческих факторов (ESG) и взаимодействие с пенсионными фондами, исполняющими роль хранителей капитала трудящихся, а также продвижение трудовых критериев при рассмотрении ESG.

12. МФТ считает, что судоходство не является устойчивым, если оно не соблюдает права человека, включая трудовые права.

# ПРИЗЫВ К РЕАЛЬНОЙ СВЯЗИ

13. Реальная связь между государством флага, судном и его владельцем с самого начала была основой кампании МФТ против удобных флагов. Статья 91 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (UNCLOS) гласит, что должна существовать «реальная связь» между государством и судном, которому оно предоставило свою национальность. В Конвенции Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов (1986 г.) была сделана попытка разъяснить, как государство могло бы гарантировать реальную связь; однако эта конвенция не получила широкой ратификации и не вступила в силу.

3 Из материала МФТ «Устойчивое судоходство за пределами голубой бездны»

4 IBF объединяет МФТ и Объединенную переговорную группу (JNG), в которую входят Международный совет морских работодателей (IMEC), Международная ассоциация мореплавателей Японии (IMMAJ), Корейская ассоциация судовладельцев (KSA и тайваньская компания Evergreen). Форум IBF имеет свои цели и процессуальные нормы, и ведет переговоры на международном уровне об условиях трудоустройства моряков, работающих на судах под УдФ.

14. МФТ продолжает выступать против системы УДФ и придерживается позиции, согласно которой должна существовать реальная связь между государством, судном и его владельцем.

15. Более четкое и универсальное толкование и установление реальной связи государствами флага могло бы лучше обеспечивать равные условия игры. Это также помогло бы морской отрасли способствовать достижению Целей ООН в области устойчивого развития посредством развития безопасных глобальных цепочек поставок, инвестиций в энергоэффективность, а также содействия антикоррупционным методам и должной осмотрительности в вопросах прав человека в глобальных цепочках поставок.

# ПРИЗЫВ К ПРОЗРАЧНОСТИ В ОТНОШЕНИИ ИСТИННОГО ВЛАДЕНИЯ

16. Глобальные цепочки поставок зависят от морского транспорта, который часто называют «основой глобальной торговли и глобальной экономики»[5]. Тем не менее, у международного сообщества недостаточно политической воли для принятия мер по решению проблем отсутствия корпоративного управления и финансовой прозрачности, которые присущи системе УДФ.

17. Ключом к решению этих проблем является способность определить бенефициарного владельца судна – физическое или юридическое лицо, которое МФТ считает конечным или реальным владельцем судна. Бенефициарный владелец эффективно распоряжается эксплуатацией судна и извлекает выгоду из любых прибылей, от судна. Бенефициарный владелец может отличаться от зарегистрированного владельца судна, которым в реестре УДФ является только компания-«почтовый ящик», созданная с единственной целью регистрации судна.

18. Хотя некоторые правительства добиваются прозрачности в отношении бенефициарного владения в других отраслях, такого не происходит в морском судоходстве, где это критически необходимо из-за системы УДФ.

19. Прозрачность в отношении бенефициарного владения предоставляет профсоюзам, работникам, гражданам, лидерам частного сектора, средствам массовой информации и правоохранительным органам доступ к информации о реальных людях, стоящих за компанией, юридической

5 Бывший Генеральный секретарь ООН Пан Кимун https://press.un.org/en/2016/sgsm18129.doc.htm

структурой или активом. Эти знания имеют решающее значение для борьбы с экологическими и социальными злоупотреблениями, финансовыми санкциями и для предотвращения преступлений.

# СОТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ МОРЯКАМИ И ДОКЕРАМИ

20. Поддержка профсоюзов докеров, входящих в МФТ, в кампании против УДФ имеет решающее значение. Сейчас МФТ работает над тем, чтобы оказать столь же важную поддержку профсоюзам моряков в продвижении кампании против удобных портов (УдП).

21. Кампания против УДП направлена на обеспечение того, чтобы стандарты, приемлемые для профсоюзов докеров, входящих в МФТ, применялись в портах и терминалах по всему миру для борьбы с эксплуатацией, улучшения здоровья и безопасности, и предотвращения потери рабочих мест. Ее ключевые темы включают гигиену труда и безопасность в производственной сфере, крепление груза, автоматизацию, экологическое, социальное и корпоративное управление (ESG) и капитал трудящихся, а также укрепление профсоюзов докеров.

# ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КАПИТАЛА ТРУДЯЩИХСЯ ДЛЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛИ

22. Судоходная отрасль является капиталоемкой и требует значительных инвестиций. Сложные проблемы обеспечения устойчивого финансирования усугубляются проблемой, связанной с достижением безуглеродных выбросов в морской отрасли к 2050 г. Это потребует огромных государственных и частных инвестиций, традиционного банковского финансирования и государственных расходов на исследования, образование и инфраструктуру.

23. Транспортники уже вносят свой вклад в эти инвестиции, как напрямую в качестве налогоплательщиков, так и косвенно через свои пенсионные фонды. Комитет по капиталу трудящихся (CWC)[6] называет пенсионные сбережения капиталом трудящихся. Он заявляет: «Как

6 CWC - это совместная инициатива МКП, Глобальных федераций профсоюзов (ГФП) и ПКК (Профсоюзного консультативного комитета при Организации экономического сотрудничества и развития), выдвинутая в 1999 г.

бенефициарные владельцы этой отложенной заработной платы, работники являются косвенными владельцами значительной части мировых акций... В результате капитал трудящихся инвестируется в финансовые рынки по всему миру и в различные классы активов, такие как государственные акции, облигации с фиксированным доходом и альтернативные инвестиции».

24. Это дает работникам и их профсоюзам возможность играть важную роль в обеспечении того, чтобы государственные и частные инвестиции были связаны с надежными критериями, поддерживающими действительно устойчивые бизнес-модели; а также способствовать всеобщему процветанию, а не усиливать существующее неравенство в оплате труда и ухудшать условия труда транспортников.

25. Повышенное внимание к капиталу трудящихся и инвесторам – наряду с продолжением политического взаимодействия с правительствами через различные органы ООН – могло бы обеспечить международную поддержку более высоких требований, касающихся социальных вопросов, и большей прозрачности в системе УДФ. Это включало бы вовлечение профсоюзов и моряков, на которых распространяется действие коллективного договора.

## ПРАВА МОРЯКОВ КАК КЛЮЧЕВОЙ СОЦИАЛЬНЫЙ КРИТЕРИЙ

26. В настоящее время широко распространена идея о том, что инвесторы должны учитывать экологические, социальные и управленческие факторы (ESG) при принятии решений. Эта тенденция ускорилась в контексте пандемии COVID-19 и нынешней чрезвычайной климатической ситуации.[7] Уважение прав человека в отношении моряков является как моральным, так и юридическим обязательством для компаний. Все компании несут ответственность и имеют все больше юридических обязательств по соблюдению должной осмотрительности в вопросах прав человека в своих цепочках поставок.[8]

27. МФТ обнаружила запутанную рыночную картину для инициатив ESG, с очень разными определениями управления или ответственного инвестирования, а также со слабым мониторингом и правоприменением.

7 В феврале 2021 г. Bloomberg прогнозировал, что к 2025 г. активы ESG превысят 53 триллиона долларов США и составят более трети от общего объема активов, находящихся в управлении во всем мире. Эта тенденция наиболее сильна в Европе, но ее примеру следуют и другие регионы. https://www.bloomberg.com/professional/blog/esg-assets-may-hit-53-trillion-by-2025-a-third-of-global-aum/

8 https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF-HRDD_Guidance.pdf

28. Это дает морским профсоюзам возможность выставить на первый план права моряков как ключевой социальный критерий, который инвесторы должны учитывать, когда они задействуют членов правления при обсуждении результатов деятельности компании. МФТ изучает способы установления стратегических отношений с пенсионными фондами для достижения этой цели, поскольку фонды все чаще стремятся инвестировать в транспортную инфраструктуру.

29. В рамках этой стратегии МФТ разработает модели трудовых критериев, которые будут соответствовать политике ESG для компаний морского и портового секторов. Они будут служить подробным руководством для инвесторов и продемонстрируют ценность работы, взаимодействуя с профсоюзами в обеспечении справедливого перехода к устойчивому развитию отрасли.

30. Они должны включать в себя уважение трудовых прав и устранять пробелы в работе над проблемами, выявленными членскими профсоюзами, такими как автоматизация, аутсорсинг, здоровье и безопасность, равенство и альтернативные виды топлива.

31. МФТ должна связать эти критерии с эффективными существующими процедурами для защиты прав человека во всех глобальных цепочках поставок. Это требует от институциональных инвесторов признания в рамках надлежащего корпоративного управления роли транспортников и их профсоюзов как в определении вопросов ESG, так и в мониторинге эффективности деятельности компании на практике.

32. МФТ необходимо поддерживать включение этих стандартов в обязательные рамки для инвесторов и предприятий посредством регулирования. Развитие событий в Европе в этом направлении полезно и может быть использовано для пропаганды требований в других странах.

33. МФТ будет использовать свои существующие сети инвесторов, а также определять новые цели и потенциальных союзников для повышения эффективности стратегий, касающихся капитала транспортников. Членские профсоюзы в некоторых странах уже имеют давние отношения с накопительными и пенсионными фондами, например, через попечителей, назначенных профсоюзами.

34. Однако требуется дополнительная работа, чтобы гарантировать, что стандарты ESG могут применяться к частным компаниям, а также к компаниям, акции которых публично котируются на мировых фондовых биржах. Это может оказать существенное влияние, поскольку шесть из десяти ведущих мировых сырьевых компаний, являющихся крупными фрахтователями судов, находятся в частной собственности.

# БУДУЩЕЕ СФЕРЫ ТРУДА

35. На сектор морского транспорта влияют важные глобальные тенденции, такие как цепочки поставок, новые технологии, кризис, связанный с изменением климата, и пандемия. МФТ должна действовать для защиты и закрепления прав и безопасности транспортников перед лицом этих проблем.

## ПЕРВОЕ ЗВЕНО В ЦЕПОЧКЕ ПОСТАВОК

36. Цифровые технологии позволяют коммерческим компаниям лучше контролировать каждый аспект своей цепочки поставок, включая трудовые отношения. В результате МФТ становится свидетелем смещения влияния от традиционного работодателя к «первому звену в цепочке поставок», а также ослабления защитных механизмов для транспортников.

37. Первое звено в цепочке поставок определяется как компания, которая контролирует и управляет работой сотрудника независимо от того, кто является формальным работодателем или кто платит сотруднику зарплату.

## ЗДОРОВЬЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ РАБОТНИКОВ

38. В Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 года (MLC) закреплены требования по защите здоровья и благополучия моряков, и обеспечению их быстрого доступа к медицинской помощи как на борту судна, так и на берегу.

39. МФТ считает, что устойчивость мореплавания следует оценивать более широко, чем просто использование энергии. Стремление к сокращению углеродного следа от судоходства должно гарантировать, что здоровье, безопасность и защита работников будут занимать

центральное место в предложениях по снижению выбросов от судоходства. Работники морского транспорта должны быть в безопасности, работая с новыми технологиями и альтернативными видами топлива.

40. Обеспечение этого потребует новых и обновленных правил, новой квалификации, дополнительного обучения и финансовых затрат со стороны судовладельцев. МФТ призывает страны применять более ответственный и организованный подход к развитию навыков моряков, работая с социальными партнерами, чтобы обеспечить морякам регулярный и постоянный доступ к качественному образованию.

41. МФТ считает, что транспортники должны быть уверены в справедливом переходе к более устойчивому морскому сектору. Это потребует социальной защиты, социального диалога и обучения, чтобы помочь работникам и компаниям эффективно использовать новые технологии. Транспортники не могут быть чем-то второстепенным.

42. МФТ считает, что технологии могут принести большую пользу, если их внедрять в сотрудничестве с транспортниками и их профсоюзами, чтобы обеспечить ориентированный на человека подход к разработке и внедрению технологий. Работники морского транспорта должны быть представлены на всех уровнях обсуждения вопросов устойчивого развития транспорта, от рабочего места до международной арены.

43. МФТ признает , что технологии могут помочь профсоюзам проводить организационную работу и обучение своих членов.

## ПЛАНЫ РЕАГИРОВАНИЯ НА ГЛОБАЛЬНЫЙ КРИЗИС

44. Работники морского транспорта имеют решающее значение для бесперебойного функционирования мировой экономики. Тем не менее, многие работают в плохих условиях и не защищены, как показала пандемия коронавируса 2019 г., в частности, кризис смены экипажей. МФТ необходимо работать со своими членскими профсоюзами над разработкой эффективных планов реагирования на глобальный кризис, чтобы защитить работников морского транспорта.

## УЛУЧШЕНИЕ ПОЛОЖЕНИЯ С РАВЕНСТВОМ И РАЗНООБРАЗИЕМ

45. Чтобы способствовать гендерному равенству и разнообразию на море нынешнего и будущих поколений, необходимо бросить вызов традиционным методам и ценностям в морском транспорте, а также уделять должное внимание благосостоянию моряков. МФТ считает, что равенство и разнообразие должны учитываться в правилах судоходства, а также обеспечивать наличие у судоходных компаний политики равенства и разнообразия.

46. В каботажном судоходстве на судах обычно работают больше женщин благодаря постоянному характеру трудовых отношений, лучшей ротации и уровню заработной плате, чем на судах под УДФ. Возможности межведомственного обучения могут предоставить женщинам свободный от дискриминации доступ к карьере на море. Такую практику следует поощрять, чтобы стимулировать занятость женщин-моряков.

47. По мере распространения цифровых технологий в секторе следует ожидать повышения возможностей связи на судах, улучшения рабочей среды и режима труда и отдыха на борту. Это в свою очередь сделает отрасль более привлекательной, особенно для молодых работников. Прогнозируется также , что в будущем больше рабочих мест в морском секторе будет размещаться на берегу, что сделает его более привлекательным для женщин-моряков.

## ЗАПУГИВАНИЕ И ДОМОГАТЕЛЬСТВО

48. Запугивание и домогательство остаются широко распространенной проблемой во всех странах и во всех сферах деятельности. Насилие и домогательства, в частности, в отношении женщин, могут помешать работникам получить работу и продвигаться по карьерной лестнице. Это влияет на физическое и психическое благополучие работников, а также на культуру на рабочем месте, достоинство на работе и производительность.

49. Конвенция 190 и Рекомендация 206 МОТ признают право каждого на сферу труда, свободную от насилия и домогательств, в том числе насилия и домогательств по гендерному признаку. Искоренение

насилия и домогательств по гендерному признаку находится в центре внимания Конвенции и Рекомендации. Они создают прочную основу для обеспечения занятости на безопасных и достойных условиях, где ни один работник не остается без защиты. В число поправок 2016 года к Конвенции о труде в морском судоходстве вошло усиление механизмов защиты моряков от домогательств и запугивания на судах.

50. Чтобы решить будущую нехватку квалифицированных кадров, необходима активная политика по продвижению женщин, молодых работников и слабо представленных групп в морском судоходстве в рамках справедливого перехода. Профсоюзы могут добиваться прав и лучших условий для работников, проводя кампанию по совершенствованию существующего законодательства путем включения формулировок Конвенции 190. Это может помочь устранить препятствия занятости и решить проблему системного исключения доступа к достойной работе. При ведении коллективных переговоров профсоюзы могут добиваться того, чтобы меры по предотвращению, борьбе и устранению насилия и домогательств стали частью договора.

## ОТРАСЛЕВОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

51. Сложная задача по защите сектора и работников морского транспорта от всех этих вызовов в глобальной экономике требует гибкого, совместного и реалистичного подхода всех сторон. Это должно успешно балансировать интересы морских работодателей, работников и сообществ.

52. МФТ призывает страны укреплять систему должной осмотрительности в вопросах прав человека, чтобы обеспечить достойные заработную плату и условия труда, а также равное вознаграждение за труд равной ценности для моряков. Правительства должны побуждать, чтобы на суда под УДФ распространялось действие одобренного МФТ коллективного договора, а на суда под национальным флагом - действие национального коллективного договора. Им также необходимо принять национальные стратегии, обеспечивающие наличие большего количества позиций для учащихся и курсантов на борту судов, плавающих под их флагом, чтобы морская отрасль оставалась устойчивой.

# ЛОББИРОВАНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ООН В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ

53. МФТ намерена активизировать лоббирование правительств в целях достижения Целей устойчивого развития (ЦУР) ООН[9]. Она будет поддерживать свои региональные и субрегиональные бюро в усилении лоббирования семи конкретных целей, которые являются особым приоритетом для кампании против УдФ. А именно:

- **ЦУР 3 Хорошее здоровье и благополучие**
- **ЦУР 4 Качественное образование**
- **ЦУР 5 Гендерное равенство**
- **ЦУР 8 Достойная работа и экономический рост**
- **ЦУР 9 Индустриализация, инновации и инфраструктура**
- **ЦУР 13 Борьба с изменением климата**
- **ЦУР 17 Партнерство в интересах устойчивого развития**

9 https://sdgs.un.org/ru

# ПОЛИТИКА МАРРАКЕША

# ЗАЯВЛЕНИЕ О ПРИНЦИПАХ

**01.** МФТ борется с системой удобных флагов и считает, что должна быть реальная связь между флагом, под которым плавает судно, и местом, где располагается его бенефициарный владелец и из которого оно управляется. Судовые регистры удобных флагов, как правило, не обеспечивают минимальные социальные стандарты и(или) права профсоюзов и демонстрируют как нежелание, так и неспособность соответствовать международным стандартам. К этим стандартам относятся международные стандарты безопасности, международные стандарты труда в морском судоходстве, а также права человека и профсоюзов. Из-за этого отсутствует социальный контроль[10] над судами, относящимися к этим регистрам, осуществляемый независимыми и демократическими профсоюзами.

**02.** УдФ позволяют судовладельцам минимизировать их эксплуатационные издержки, используя такие различные средства, как уклонение от уплаты налогов, трансфертное ценообразование, недопущение профсоюзов, наем иностранных моряков и(или) граждан на очень низкие ставки заработной платы, неуплата взносов в благотворительные фонды и фонды социального обеспечения, использование моряков для обработки грузов и уклонение от строго соблюдаемых стандартов безопасности и охраны окружающей среды. В результате судовые регистры удобных флагов получают конкурентные преимущества над национальными регистрами, которые работают с высокими текущими расходами и подпадают под действие законов и правил, установленных должным образом функционирующими морскими властями государства флага. Система удобных флагов позволяет судоходным компаниям создавать сложные структуры собственности, характеризующиеся отсутствием административной и управленческой ответственности и прозрачности.

10 МФТ считает, что социальный контроль включает в себя, среди прочего, следующие элементы:
- Охват коллективными договорами
- Признание профсоюзов
- Условия, соответствующие стандартам МФТ
- Соблюдение международных стандартов и международных трудовых норм, в частности, основных конвенций MLC и МОТ.
- Принуждение

**03.** МФТ считает, что система УДФ равносильна недобросовестной конкуренции. Моряки часто подбираются на основе стоимости, а не качества, наем имеет случайный характер. Поэтому мало внимания уделяется поэтому как потребностям моряков, так и долгосрочным постоянным потребностям отрасли и общества в целом. Регистры удобного флага не вносят свой вклад в обучение моряков или в продвижение их по службе на судах, плавающих под их флагом.

**04.** МФТ выступает против дискриминации и эксплуатации моряков, она считает, что использование регистров удобного флага облегчает прямую эксплуатацию и позволяет судовладельцам платить морякам и обращаться с ними так, как им заблагорассудиться. Баланс прав не соблюдается.

# ЗАЯВЛЕНИЕ О ЦЕЛЯХ

**05.** Исходя из того, что изложено выше, МФТ ведет кампанию против удобных флагов и субстандартного судоходства со следующими целями:

a. Защитить и улучшить условия занятости моряков и обеспечить, чтобы все моряки были защищены от эксплуатации, независимо от цвета их кожи, национальности, пола, расы, вероисповедания или сексуальной ориентации;

b. Ликвидация системы УдФ и создание нормативно-правовой базы для морского транспорта, основанной на принципе реальной связи между флагом судна и той страной, где находятся его бенефициарные владельцы и операторы;

c. Препятствовать субстандартному судоходству и добиваться применения приемлемых с точки зрения МФТ стандартов на всех судах, независимо от их флага, с использованием всех политических, экономических и юридических мер, которые имеются в распоряжении МФТ;

d. Укреплять членские профсоюзы, чтобы максимально повысить международную солидарность в поддержку этой кампании;

e. Добиваться всеобщего признания и соблюдения на всех судах, независимо от их флага, соответствующих международных минимальных стандартов, в частности, Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. с поправками, основных трудовых норм и основополагающих прав МОТ, соответствующих документов ИМО и документов о правах человека.

**06.** В продолжение кампании против удобных флагов МФТ будет работать в двух направлениях:

a. На политическом уровне она будет лоббировать правительственные и межправительственные организации с целью повышения стандартов внутри отрасли и укрепления связи между флагом, под которым плавает судно, страной бенефициарного судовладельца и теми, кто контролирует суда;

b. На отраслевом уровне она будет стремиться сохранить приемлемые минимальные ставки заработной платы и условия труда для моряков на судах под удобными флагами и субстандартных судах путем участия в международных коллективных переговорах с судовладельцами, работодателями и их представителями, а также с помощью практических действий солидарности, осуществляемых членскими организациями по всему миру.

**07.** Кампания против удобных флагов базируется на солидарности между моряками и докерами и соответствующими профсоюзами. Успех кампании против удобных флагов зависит, кроме всего прочего, от участия в ней профсоюзов докеров по всему миру и влияния этих профсоюзов. Поэтому поддержка со стороны докеров и их профсоюзов является неотъемлемой частью кампании против удобных флагов, включая поддержку моряками кампании МФТ против удобных портов.

# ОПРЕДЕЛЕНИЕ УДОБНОГО ФЛАГА

**08.** МФТ следующим образом определяет удобный флаг:

Когда установлено, что страной бенефициарного владельца судна является любая другая страна, кроме страны, под флагом которой оно плавает, судно рассматривается как плавающее под удобным флагом. В тех случаях, когда идентификацию страны бенефициарного владельца точно осуществить невозможно, будет рассматриваться только страна фактического управления, и любое судно, для которого не установлена реальная связь между государством флага и лицами или корпорацией, осуществляющими фактическое управление работой судна, должно рассматриваться, как судно, плавающее под удобным флагом.

**09.** Для целей стратегии МФТ под бенефициарным владением понимается конечное звено в структуре владения или материальная заинтересованность физического лица. Когда невозможно установить бенефициарное владение, МФТ должна учитывать тех, кто осуществляет фактическое управление судном. Под фактическим управлением понимается управление судном, осуществляемое отдельным лицом или группой лиц.[11]

**10.** Любой регистр может быть объявлен регистром удобного флага на основании того, что большинство судов этого регистра либо не принадлежат бенефициарным владельцам из государства флага, либо фактически ими не управляются, и поэтому регистр не удовлетворяет критериям, установленным в Пункте 11.

11 Комментарии:
*Под бенефициарным владельцем судна понимается лицо или организация, обладающее высшими полномочиями, которые позволяют приобретать и отчуждать судно или передавать его для эксплуатации, и таким образом осуществляющее истинный контроль над судном. Фактический контроль остается у лица или организации, несущих обязанности по отчетности и принятию решений в отношении эксплуатации судна. Определение того, кто является бенефициарным владельцем судна, и(или) того, кто осуществляет фактический контроль судном, по существу является вопросом факта.*

**11.** В дополнение к приведенному выше определению удобного флага, МФТ также учитывает, когда устанавливает, следует ли данный регистр объявить регистром удобного флага, следующие критерии:

a. Способность и желание государства флага установить на своих судах минимальные социальные стандарты, в числе которых соблюдение основных прав человека и профсоюзов, свобода объединения и право на коллективные переговоры с независимыми профсоюзами.

b. Социальный индекс государства, определяемый этапами ратификации и внедрения Конвенций МОТ и ее рекомендаций.

c. Индекс экологической безопасности, который определяется этапом ратификации и внедрения инструментов ИМО, а также результатами инспекций государственного портового надзора, выявленными недостатками и арестами судов.

**12.** Профсоюзы в государстве флага в том случае, если условия в стране их национального флага являются неприемлемыми для них, могут потребовать, чтобы МФТ объявила регистр этого государства регистром удобного флага. МФТ оставляет за собой право объявить любой судовой регистр регистром удобного флага, если этого потребуют обстоятельства. МФТ также оставляет за собой право объявить любое судно плавающим под удобным флагом на основе консультаций с профсоюзом или профсоюзами страны флага.

# РЕГИСТРЫ, КОТОРЫЕ НЕ ОБЪЯВЛЕНЫ РЕГИСТРАМИ УДОБНОГО ФЛАГА

**13.** МФТ признает право своих членских организаций на проведение действий против любых судов, независимо от их флага, чтобы обеспечить выполнение приемлемых для МФТ стандартов. Такие действия против судов, плавающих не под удобными флагами, должны, как правило, осуществляться только с согласия членских профсоюзов МФТ из страны флага.

# ПРИЕМЛЕМЫЕ ДЛЯ МФТ СТАНДАРТЫ ДЛЯ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

**14.** Все суда, признанные плавающими под удобным флагом, должны быть охвачены одобренными МФТ коллективными соглашениями, подписанными в соответствии с настоящей Политикой.

# ПРИЕМЛЕМЫЕ ДЛЯ МФТ СТАНДАРТЫ ДЛЯ СУДОВ ВТОРОГО РЕГИСТРА

**15.** Вторые регистры – это территория членских профсоюзов в государстве флага, и никакой членский профсоюз не может вести переговоры от имени экипажа судна второго регистра без одобрения членских профсоюзов МФТ в государстве флага. Условия коллективных соглашений, заключенных с судами второго регистра или с судами, плавающими под флагами, которые, по утверждению МФТ, предлагают аналогичные условия, не должны быть хуже, чем предусматривают базовая ставка МФТ для общей стоимости экипажа и время от времени изменяемые стандарты МФТ. При подписании любых соглашений профсоюз из государства флага должен, если это возможно, заключить соответствующие двусторонние соглашения с профсоюзами из страны, предоставляющей рабочую силу.

# ПРИЕМЛЕМЫЕ ДЛЯ МФТ СТАНДАРТЫ ДЛЯ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД НАЦИОНАЛЬНЫМ ФЛАГОМ

**16.** Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под национальным флагом, представлены в Политике МФТ в отношении национальных флагов (прилагаемой к настоящей Политике).

# БЕРБОУТ-ЧАРТЕР

**17.** Суда, зафрахтованные по бербоут-чартеру, с действительным намерение развивать судоходство под национальным флагом, а полное владение и управление такими судами переходит к расположенной в государстве флага национальной или корпоративной организации, которая осуществляет фактический контроль над судном, будут рассматриваться как суда под национальным флагом при условии согласия профсоюза(ов) в стране бенефициарного владения.

# СУДА ДВОЙНОГО ИЛИ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО РЕГИСТРА

**18.** Суда двойного или параллельного регистра должны рассматриваться как суда под удобным флагом. Однако суда под национальными флагами, имеющие двойную или параллельную регистрацию под удобный флаг или из него с единственной целью залога судна, должны, при согласии профсоюза или профсоюзов в стране бенефициарного владения и тогда, когда все условия на борту судна соответствуют национальному законодательству, рассматриваться как суда под национальными флагами.

# КАБОТАЖ

**19.** Каботаж следует резервировать для судов под национальным флагом данной страны.

**20.** МФТ поддерживает сохранение и расширение каботажа на национальном уровне и признает важность соглашений, обеспечивающих устойчивую долгосрочную занятость для моряков на судах, совершающих регулярные рейсы внутри данной страны. Чтобы исключить социальный демпинг, любое, не имеющее такого соглашения судно, под удобным флагом или нет, которое впоследствии будет вовлечено в каботажное судоходство, должно признавать стандарты, которые были согласованы для судов, совершающих свои рейсы в данной стране.

# РЕГИОНАЛЬНЫЕ СТАНДАРТЫ

**21.** МФТ признает право всех своих членских организаций в конкретном установленном регионе предлагать региональные стандарты КСП для судов, работающих исключительно в данном регионе и укомплектованных моряками из того же региона.

# ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

**22.** МФТ, в принципе, согласна с тем, что все представляющие моряков членские организации имеют право заключать соглашения, соответствующие политике МФТ, при условии соблюдения представленной в настоящем документе процедуры. Использующие такое право членские организации должны признавать, что они также ответственны за соблюдение политики МФТ, включая политику Хартии моряков.

**23.** МФТ должна продолжать политику определения «стоимости» соглашения на основе общей стоимости экипажа и в соответствии со стандартами, установленными Комитетом справедливой практики (КСП).

# ПЕРЕГОВОРНЫЕ ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

**24.** Переговорные права судов, плавающих под удобными флагами, должны устанавливаться так, чтобы они наилучшим образом соответствовали интересам экипажа. МФТ считает, что такими правами в обычных условиях должны обладать профсоюз(ы) из страны бенефициарного владения или, если такую страну не удается точно установить, то из страны фактического управления. Такой профсоюз(ы), если это представляется возможным, заключает(ют) соответствующие двусторонние договоренности с профсоюзом(ами) в стране, предоставляющей рабочую силу. Если профсоюз(ы) считает(ют) двустороннюю договоренность нецелесообразной, тогда требуется письменное объяснение, а также план совместной работы профсоюзов, чтобы продвигаться/преодолеть препятствия, которые делают ее нецелесообразной.[12]

При всех обстоятельствах, когда коллективный договор заключен:

a. Он должен распространяться всех членов экипажа;

b. Все члены экипажа должны состоять в профсоюзе (профсоюзах), входящем в МФТ, который должен выполнять минимальные обязательства перед своими членами, как устанавливает КСП, включая и политику Хартии моряков МФТ;

c. Ко всем членам экипажа, независимо от того, являются ли они гражданами или подданными страны бенефициарного владения и(или) фактического управления или нет, следует относиться честно и справедливо;

d. До подписания Специального соглашения МФТ и до выплаты взносов в Социальный фонд МФТ следует проконсультироваться с Секретариатом МФТ;

e. Любые суммы средств или взносы, выплачиваемые в связи с судном (или судами), должны быть включены в коллективное соглашение и должны составлять его часть, так же как должно быть детально изложено все, что касается членских взносов, устанавливаемых профсоюзами;

12 Признано, что это связано с трудностями при определенных обстоятельствах. В этом случае следует обращаться в Руководящую группу КСП, которая поможет в поиске решения.

f. Никакое соглашение не считается действующим до тех пор, пока не будет удовлетворительно завершена процедура консультирования с МФТ и соглашение не будет одобрено МФТ в соответствии с тем, что установлено в настоящей Политике.

**25.** Любой представляющий моряков членский профсоюз МФТ может заключать одобренные МФТ соглашения с судами под удобными флагами, с бенефициарного владением и(или) фактическим управлением, НЕ в стране профсоюза при условии, что членский профсоюз в стране бенефициарного владения и(или) фактического управления уступит свои переговорные права (в соответствии с консультационной процедурой МФТ, приведенной в настоящей Политике), а также при условии, что будут выполняться положения, изложенные выше в пункте 24.

**26.** Одобренный МФТ коллективный договор включает следующие три элемента:

a. Договор должен соответствовать критериям МФТ, относящимся либо к общей стоимости экипажа МФТ, либо к иным стандартам, установленным в результате международных коллективных переговоров с судовладельцами, работодателями и их представителями, или вследствие использования иных форм конструктивного диалога с участниками производственных отношений, а также соответствовать другим требованиям, которые КСП время от времени устанавливает и совершенствует;

b. Договор должен регулярно подтверждаться МФТ и пересматриваться, для того чтобы он продолжал соответствовать критериям МФТ;

c. За исключением случая, предусмотренного пунктом 34, Специальное соглашение МФТ, относящееся к конкретному судну, не может быть подписано до тех пор, пока с профсоюзом (профсоюзами) в стране бенефициарного владения и(или) фактического управления не будут проведены консультации и не будет принято решение Секретариатом МФТ по поводу выделения переговорных прав.

# КОМПЛЕКТАЦИЯ ЭКИПАЖЕЙ

**27.** Штатный состав экипажей для судов под УдФ, на которые распространяются одобренные МФТ договора, приводится в приложенной к настоящему политике укомплектования экипажами МФТ, с вносимыми время от времени поправками. Плавающие под удобным флагом суда, охваченные одобренными МФТ договорами, должны принимать штатный состав МФТ, а не тот, который предусматривается сертификатом нормативной численности экипажа страны флага или иным аналогичным документом. Однако штатный состав МФТ может варьироваться в том случае, если членская организация (организации) в стране бенефициарного владения и(или) стране фактического управления подтверждают, что предлагаемый штатный состав основан на принятых национальных стандартах и приемлем для них.

# ПРОЦЕДУРЫ КОНСУЛЬТАЦИЙ С МФТ ПО ПОДПИСАНИЮ СОГЛАШЕНИЙ, ОТНОСЯЩИХСЯ К СУДАМ ПОД УДОБНЫМ ФЛАГОМ

**28.** До заключения договора с конкретным судном, плавающим под удобным флагом, профсоюз должен направить в Секретариат МФТ заявку установленного формата.

**29.** Если заявка поступает от профсоюза не из страны бенефициарного владения и(или) фактического управления, то Секретариат МФТ проводит консультации с профсоюзом (профсоюзами) из страны бенефициарного владения и(или) фактического управления.

**30.** Является обязательным, чтобы членские профсоюзы из страны бенефициарного владения и(или) фактического управления координировали свои ответы на запросы Секретариата МФТ по поводу прав на комплектование экипажа и ведение переговоров о заключении коллективного договора с конкретным судном, плавающим под удобным флагом. Отсутствие ответа от профсоюза может привести к тому, что он потеряет свое право на ведение коллективных переговоров и обязанности, определяемые Политикой МФТ. Получив запрос от Секретариата МФТ, членский профсоюз должен ответить как можно быстрее, но не позднее, чем через четыре недели после получения.

**31.** Членские профсоюзы в стране бенефициарного владения и(или) фактического управления, сохраняющие за собой право на подписание коллективных договоров, должны исполнять свои обязанности и информировать Секретариат о тех шагах, которые они предприняли, чтобы обеспечить подписание коллективного договора. Заключая коллективные договоры, членские профсоюзы в странах бенефициарного владения и(или) фактического контроля, заключают, если это представляется возможным, соответствующие двусторонние договоренности с профсоюзом(ами) в стране, предоставляющей рабочую силу.

**32.** В случаях, когда профсоюзы из страны бенефициарного владения и(или) фактического контроля уступают переговорные права профсоюзу(ам) в стране, предоставляющей рабочую силу, следует получить консультации в таких профсоюзах относительно любых переговоров, проводимых ранее профсоюзами из страны бенефициарного владения и(или) фактического контроля и повлиявших на условия занятости моряков.

**33.** В тех случаях, когда членские профсоюзы заявляют, что страной бенефициарного владения и(или) фактического контроля судна является их страна, но не могут привести убедительные доказательства этого, они не должны препятствовать членскому профсоюзу из страны, предоставляющей рабочую силу, подписать одобряемый МФТ коллективный договор с данным судном через Секретариат МФТ и в соответствии с настоящей Политикой.

**34.** Следует понимать, что членские организации МФТ в стране бенефициарного владения и(или) фактического контроля могут пожелать взять на себя права на комплектование экипажа и подписание коллективного договора(ов) с судном после истечения срока действия договора, подписанного членскими профсоюзами из страны, предоставляющей рабочую силу. В этом случае по истечении срока действия коллективного договора выполняется процедура консультаций. Кроме того, эту процедуру консультаций необходимо будет провести еще раз, если будут внесены изменения в условия договора или при изменении бенефициарного владельца и(или) фактического контроля над соответствующим судном. Членские профсоюзы в странах бенефициарного владения и(или) фактического контроля до истечения срока действия договора должны, со своей стороны, проконсультироваться с соответствующими профсоюзами в странах, предоставляющих рабочую силу.

**35.** Секретариат МФТ начинает процедуры, утвержденные КСП и согласованные с Исполнительным комитетом, в отношении каких-либо отклонений от настоящей политики со стороны членских организаций МФТ, включая приостановку членства в соответствии с Уставом МФТ.

**36.** В случаях, когда приемлемое для МФТ соглашение может быть достигнуто в результате забастовки или угрозы забастовки в конкретном порту, переговорные права и обязанности в соответствии с настоящей Политикой переходят к участвующему в забастовке профсоюзу на период действия Специального договора МФТ (то есть на 12 месяцев). Обычно после забастовок должны подписываться только Стандартные договоры МФТ. Однако если этого не удается добиться, инспектор или профсоюз после консультаций с Секретариатом может подписать приемлемый договор даже тогда, когда он не является стандартным. В годовщину действия Специального договора переговорные права и обязанности в отношении данного судна переходят к подходящему профсоюзу в соответствии с настоящей Политикой.

# ПРИЛОЖЕНИЯ

**Афинская политика** **48**

**Политика для круизных судов** **52**

**Политика финансирования и аудита** **54**

**Политика укомплектования экипажами** **59**

**Национальная политика по каботажу** **72**

**Политика национального флага** **76**

**Политика в отношении шельфовых промыслов** **78**

**Политика в отношении мобильных рабочих бригад** **80**

**Политика хартии моряков** **88**

# АФИНСКАЯ ПОЛИТИКА

## ОБЩАЯ ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ ЕВРОПЕЙСКИХ ПАРОМНЫХ УСЛУГ

Принята на Конференция МФТ по паромным переправам в Европе, Афины, 2-3 октября 1995 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики, Берлин, 18–19 марта 2010 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики, Сантьяго, 7-8 декабря 2023 г.

# КРУГ ЗАДАЧ

01. Для цели определения понятия «Паром» в рамках области применения настоящей политики «Паром» - это ро-ро и(или) ропакс, и(или) пассажирское судно, используемое для перевозки пассажиров и(или) транспортных средств, и(или) (ропакс или ро-ро) грузов на регулярной, частой основе между двумя или более портами. Как правило, суда, которые не работают по регулярному расписанию, не считаются паромами.

02. Однако возможны случаи, когда судно, не имеющее регулярного расписания, напрямую вступает в недобросовестную конкуренцию с регулярными паромными перевозками, о чем говорилось выше. В этом случае заинтересованные членские профсоюзы должны проконсультироваться друг с другом, чтобы попытаться разрешить возникшие проблемы.

03. К регулярным паромным перевозкам, как правило, не относится судно, занимающееся линейными перевозками, под которыми понимается круговой рейс продолжительностью более четырех суток (96 часов). Возможны исключения, когда рейс продолжительностью более четырех дней будет считаться паромным при наличии согласия заинтересованных членских профсоюзов.

04. Грузовые суда, не участвующие в европейских паромных перевозках, как указано выше, не подпадают под действие настоящей политики.

# ПРИНЦИПЫ

05. МФТ возражает против использования судов под УДФ и судов второго регистра в европейских паромных перевозках. Там, где не удается предотвратить их использование, такие суда должны быть покрыты приемлемыми для МФТ колдоговорами.

06. Помимо того, что указано выше в параграфе 5, условия на паромах под удобными флагами и второго регистра должны соответствовать или превосходить условия, установленные соответствующими национальными условиями для данного района плавания.

07. На экипажи судов, участвующих в европейских паромных перевозках, включая неевропейские суда, и плавающих на регулярной основе в Европе, распространяются европейские условия занятости, которые регулируются национальными коллективными договорами, заключаемыми соответствующими европейскими членскими организациями МФТ, всегда с соблюдением специальных условий, применимых к услугам, изложенным в нижеследующем параграфе 9.

08. Должная соблюдаться Статья о работе неморяков в универсальном договоре МФТ об общей стоимости экипажа, включая время от времени пересматриваемые приложения к нему.

09. Помимо условий, сформулированных в коллективных договорах, экипажам, работающим на европейских паромных перевозках, должны быть гарантированы достойные условия жизни, социальная защита (включая социальное обеспечение и пенсии) и условия для отдыха.

10. Национальные условия[13] или такие условия, которые соответствуют этим условиям или превосходят их, должны быть предоставлены экипажам паромов, работающих исключительно между портами одной европейской страны, независимо от флага, под которым плавает судна, и национальной принадлежности экипажа, а также независимо от того, перевозит ли паром грузы и(или) пассажиров.

13 В странах плавания

11. На экипажи, работающие на паромах, плавающих между европейскими странами, независимо от флага и национальности экипажа, а также от того, перевозит ли паром грузы и(или) пассажиров, должны распространяться условия занятости, соответствующие или превосходящие те, которые применимы к указанным странам. Если условия занятости, применяемые в этих странах, значительно отличаются друг от друга, то соответствующие членские профсоюзы должны согласовать использование превосходящих условий или совместно определить применимые условия. Если взаимопонимание не достигнуто, то вступает в силу процедура арбитражного производства МФТ, как это предусмотрено в Уставе МФТ.

12. Любой членский профсоюз МФТ, к которому обратился судовладелец, работодатель или их представитель с предложением подписать коллективный договор для экипажей парома, выполняющего регулярные рейсы между портами одной или нескольких европейских стран, должен незамедлительно связаться с другими соответствующими членскими профсоюзами МФТ и с Секретариатом МФТ, чтобы получить их согласие на подписание предлагаемого договора. Если в результате таких консультаций не будет достигнуто взаимное соглашение, то вступает в силу процедура арбитражного производства МФТ.

13. Все паромы, работающие в европейских районах плавания, должны быть укомплектованы в соответствии с Политикой укомплектования экипажами МФТ с вносимыми время от времени поправками и таким образом, чтобы обеспечивалась максимальная безопасность и квалификация экипажа, как это определено применимыми национальным законодательством и(или) практикой, и международными требованиями.

14. Все заинтересованные членские организации МФТ должны предпринимать все возможные усилия на национальном уровне, для того чтобы убедить свои правительства в достоинствах позиции европейских профсоюзов, касающейся европейских паромных перевозок, и обмениваться информацией друг с другом (с МФТ в роли центра обмена информацией) о результатах таких усилий с целью формирования единого фронта, противостоящего работодателям и правительствам на европейских форумах, на которых обсуждаются проблемы, влияющие на европейские паромные перевозки.

15. Все заинтересованные членские организации МФТ должны расширять свое сотрудничество в национальном и международном масштабе; такое сотрудничество должно также охватывать местные и региональные профсоюзные организации, а также создание и сотрудничество в рамках производственных советов[14], когда это целесообразно. Особое значение имеет сотрудничество между докерами и моряками в реализации стратегических целей МФТ в сфере европейских паромных перевозок.

16. Чтобы сохранять динамику текущих дебатов в МФТ о работе европейских паромных перевозок, Секретариаты ЕФТ и МФТ должны регулярно созывать конференции по европейским паромным перевозкам, на которых должны быть представлены все заинтересованные европейские членские организации, работающие в тесном сотрудничестве с Секцией работников морского транспорта ЕФТ и Секцией докеров ЕФТ.

14 В целях общей политики в отношении европейских паромных перевозок производственный совет – это орган, создаваемый в транснациональной паромной компании, который регулярно проводит заседания за счет компании, чтобы обмениваться информацией и проводить консультации. Он состоит из представителей профсоюза и членов, приглашаемых из административной структуры предприятий, то есть компании и ее дочерних организаций. В соответствии с Директивой Совета ЕС 94/45/ЕС об учреждении Европейского производственного совета он может как создаваться, так и не создаваться; компетентным органом в этом вопросе является ЕФТ.

# ПОЛИТИКА ДЛЯ КРУИЗНЫХ СУДОВ

## ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ ПРИБРЕЖНЫХ, ЭКСПЕДИЦИОННЫХ И ОКЕАНСКИХ КРУИЗНЫХ СУДОВ ПОД УДОБНЫМИ ФЛАГАМИ

Пересмотрена на 46-м Конгрессе МФТ,
Марракеше, 13-19 октября 2024 г.

# КРУГ ЗАДАЧ

01. Круизная отрасль сформировала не имеющую аналогов систему эксплуатации, которая значительно отличается от иных систем морского транспорта. Настоящая политика вместе с указаниями к политике Майами отражают отличительные особенности круизной отрасли и предлагают инструменты и принципы для членских организаций МФТ, которые подписывают приемлемые и одобренные МФТ договоры в отношении круизных судов

02. Политика МФТ в отношении минимальных условий труда на торговых судах распространяется на все зарегистрированные круизные суда под удобным флагом, не участвующие в каботажном судоходстве, согласно определению минимальных условий труда на торговых судах в политике МФТ. Также эта политика в качестве минимального стандарта распространяется на круизные суда, участвующие в каботажном судоходстве, если моряки не получают заработную плату, социальные льготы и защиту, аналогичные тем, что получают граждане стран в зоне каботажного судоходства, а также, если такие условия хуже условий, предусмотренных Указаниями к политике Майами.

03. Данную политику следует рассматривать в связи с Указаниями к политике Майами при подписании приемлемых для МФТ коллективных договоров для каботажных, экспедиционных и океанских круизных судов под удобными флагами. Кроме того, она служит образцом минимальных приемлемых условий для членских организаций МФТ.

# ПРИНЦИПЫ

04. Коллективные договора следует подписывать только с судовладельцами и операторами. В исключительных случаях и только с одобрения Секретариата МФТ коллективные договора можно подписывать с управляющими и агентами.

05. Если национальным законодательством, коллективными договорами или премиями предусмотрены более высокие или превосходящие нормы условий труда, заработной платы и компенсаций, то их следует предпочесть стандартам, предусмотренным политикой МФТ.

06. Коллективные договора должны гарантировать оплату труда моряков без дискриминации, как предусмотрено Конвенцией МОТ 1951 года о равном вознаграждении № 100, а выплата должна соответствовать Конвенции МОТ 2006 года о труде в морском судоходстве (стандарт A2.2 с соблюдением руководящих принципов B2.2.2.4(a)).

07. Вычеты из заработной платы моряков не допускаются, кроме вычетов на основе норм законодательства или установленных коллективным договором, со ссылкой на Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве (руководящие принципы B2.2.2.4(h).

# ПОЛИТИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И АУДИТА

Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики (КСП),
Роттердам, 13-14 мая 2026 г.

## ВСТУПЛЕНИЕ

01. Политика финансирования и аудита устанавливает обязательные для членских организаций МФТ процедуры, соответствующие требованиям к финансированию и аудиту для одобренных МФТ коллективных договоров с судами, плавающими под удобными флагами (УдФ), подписанных членскими профсоюзами МФТ. «Фондовые элементы» – это предусмотренные одобренным МФТ колдоговором для судна УдФ отчисления, которые не выплачиваются морякам индивидуально, но расходуются профсоюзом или компанией с пользой для всего экипажа.

## ПРИНЦИПЫ

02. Любой членский профсоюз, включающий «фондовый элемент» в одобренный МФТ коллективный договор, обязан отдавать себе отчет в том, что такие элементы должны отвечать требованиям МФТ.

# ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА: ОБЩАЯ СХЕМА

03. Все одобренные МФТ коллективные договоры должны иметь одинаковую схему, в **которой ясно разделены наличные и безналичные доходы** на шкале заработной платы.

04. Для этой цели **левая сторона шкалы заработной платы** должна состоять только из той части заработной платы, которая выплачивается наличными на борту судна или переводится на индивидуальный счет моряка в банке, и платежей по аттестату семье моряка и другим сторонам. В левой части шкалы заработной платы должны быть четко указаны данные наличные выплаты[15]. Там же должны быть показаны отложенные выплаты[16]. Любые денежные элементы с левой стороны, перечисляемые не на индивидуальный счет моряка в банке, а компании или третьим лицам, должны быть подтверждены личным требованием моряка (аттестатом), в котором указываются цель перевода денег, их количество и период, в течение которого этот платеж должен быть выполнен.

05. Все остальные части заработной платы, не управляемые непосредственно моряком, но включенные в шкалу заработной платы для достижения целей, которые могли быть согласованы сторонами коллективного договора, включая обучение, медицинское обслуживание и т. п., должны быть включены в **правую часть шкалы заработной платы**. За исключением членских профсоюзных взносов, тогда, когда это возможно, такие части заработной платы должны рассматриваться как «**фондовые элементы**».

# ТРЕБОВАНИЯ К ФОНДОВЫМ ЭЛЕМЕНТАМ

06. **Максимальный объем фондовых элементов**, включаемый в затраты одобренного МФТ коллективного договора, не должен превосходить согласованных уровней по каждой позиции договора Комитета справедливой практики МФТ (КСП), которые время от времени изменяются.

15 Наличные выплаты – это те составляющие заработной платы, которые выплачиваются в денежной форме, такие как базовая заработная плата, отпускные, суточные и гарантированная оплата сверхурочной работы.

16 Отложенные выплаты – это программы, в рамках которых отдельному моряку выплачивается наличный доход по истечении определённого периода времени, например, накопительный фонд, пенсионный фонд, сберегательный план.

07. Все элементы фондовых элементов и связанные с ними платежи должны быть ясно определены в тексте коллективного договора и/или указаны в сносках к шкале заработной платы.

# ПРОЦЕДУРЫ АУДИТА ФИНАНСИРОВАНИЯ

08. Когда одобренный МФТ коллективный договор заключен между компанией и профсоюзом, **взаимной обязанностью** обеих сторон по коллективному договору является обеспечение выполнения его положений. Поэтому в отношении мониторинга фондовых элементов или осуществления соответствующих платежей стороны коллективного договора должны в первую очередь быть ответственны друг за друга.

09. Когда включение элемента фондовых элементов было осуществлено по требованию компании и затем эта компания хранит, инвестирует, переводит, осуществляет зачет или иное управление денежными потоками, то профсоюз имеет право на **регулярное получение отчетов**, для того чтобы знать, что соблюдаются цели выплаты фондовых элементов и что средства были направлены в нужном количестве и в соответствии с их назначением.

10. Аналогично, компания имеет право, когда это возможно, получать отчеты о средствах, полученных, накопленных или перечисленных в соответствии с положениями о фондовых элементах, включенными по инициативе профсоюза.

11. Отчеты, указанные выше в пунктах 9 и 10, должны представляться **ежегодно не позднее конца апреля** года, следующего за отчетным. МФТ может время от времени устанавливать минимум информации, которая должна представляться в общей форме во всех случаях, а также с возможностью дополнительного запроса конкретных деталей, когда это необходимо. Непредставление или затягивание представления отчета может рассматриваться как нарушение договора.

12. МФТ, а в случае IBF, Сводная группа предпринимателей (JNG) на Форуме IBF, должна иметь право на затребование и получение **копий любых счетов и отчетов**, а также иметь полномочия направлять независимых аудиторов с правом доступа к любым имеющим отношение к делу документам и счетам.

13. Статьи расходов, связанные с затратами работодателя, включая, помимо прочего, расходы на обучение, электронную почту и связь, не должны рассматриваться в качестве фондовых элементов в соответствии с определением, приведенным в пунктах 8–12 выше, и не должны включаться в общую сумму фондовых элементов в шкале заработной платы.

14. **В случае форума IBF** могут существовать несколько фондовых элементов, установленных централизованно МФТ и JNG, в отношении которых должны применяться альтернативные процедуры отчетности и аудита. Они, как правило, должны быть зарегистрированы как юридические лица и их создание, а также правила и процедуры должны согласовываться централизованно сторонами форума IBF. Соответствующие отчеты о проделанной работе этих фондов должны подобным же образом рассматриваться централизованно на уровне IBF. Список таких элементов должен регулярно пересматриваться IBF.

# ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПРОЦЕДУРЫ АУДИТА

15. **Членские взносы/сборы**, взимаемые с моряков вследствие их членства в профсоюзе или в соответствии с требованиями договора, одобренного моряками в момент его подписания, **являются исключением из описанных выше процедур**, независимо от того, с какой стороны шкалы заработной платы они расположены, и входят ли они в совокупные затраты.

16. Аналогично, **исключениями из этих процедур являются** любые согласованные удержания в фонды, которые могут вытекать из **требований национальной администрации** и непосредственно контролироваться ею, в стране, гражданином или подданным которой является моряк, независимо от того, взимаются ли они с работодателя или с отдельного моряка. Доказательство соблюдения соответствующих национальных требований должно быть предоставлено сторонам соглашения.

# ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ЧЛЕНСКИХ ПРОФСОЮЗОВ МФТ

17. Когда одобренный МФТ коллективный договор с фондовыми элементами подписан членским профсоюзом, поставляющим рабочую силу, или членским профсоюзом из страны бенефициарного владения, соответствующему членскому профсоюзу (либо из страны бенефициарного владения, либо поставляющему рабочую силу) предоставляется право на получение отчетов об использовании фондовых элементов в прошлые годы от подписавшего профсоюза, а также право на направление ему запросов тогда, когда это необходимо.

18. Подписавший членский профсоюз ответственен за мониторинг использования фондовых элементов по любому подписанному коллективному договору, одобренному МФТ, и за информирование МФТ о любых фактах несоблюдения или нарушения данной политики. Если в нормальных условиях от заинтересованного профсоюза не поступает никаких жалоб, то это рассматривается Секретариатом МФТ и Руководящей группой КСП как подтверждение того, что настоящая Политика полностью соблюдается, а договоренности об использовании фондовых элементов соответствуют требованиям МФТ.

# ПОЛИТИКА УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ЭКИПАЖАМИ

Принято на Конференции секции моряков,
Сантьяго, 4-5 декабря 2023 г.

# ЧАСТЬ А. ПОЛИТИКА УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ЭКИПАЖАМИ

## Цели

01. Цели настоящей политики заключаются в обеспечении того, чтобы любое судно, на которое распространяется действие одобренного МФТ или национального договора, было достаточным образом, рационально и эффективно укомплектовано экипажем для обеспечения:

    - Защиты и безопасности судна, безопасной навигации и эксплуатации в море;
    - Безопасной эксплуатации в порту;
    - Предотвращения травм или потери жизни;
    - Избежания нанесения ущерба морской среде и имуществу; и
    - Обеспечения благополучия и здоровья моряков путем предотвращения переутомления.

02. Определение Компании: Судовладелец или любая другая организация или лицо, например, Управляющий или Бербоут-фрахтователь, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от Судовладельца и который при принятии такой ответственности согласился взять на себя все обязанности и ответственность, налагаемые Кодексом МКУБ.

# Общие принципы

03. Компания должна обеспечить, чтобы судно было укомплектовано квалифицированными, дипломированными и годными по состоянию здоровья моряками в соответствии с национальными и международными требованиями; и укомплектовано экипажем надлежащим образом, чтобы охватить все аспекты эксплуатационной безопасности[17].

    1) При подготовке предложения по уровню укомплектования судна экипажем Компания должна:

        i. провести оценку задач, обязанностей, компетенции и ответственности состава экипажа судна, необходимых для его безопасной эксплуатации, безопасности экипажа и защиты морской среды, а также для действий в непредвиденных или аварийных ситуациях;

        ii. подготовить и обосновать предложения по уровню укомплектования экипажем, исходя из: задач, обязанностей, компетентности, безопасной эксплуатации, безопасности экипажа и защиты морской среды, умении действовать в случае непредвиденных событий или аварийных ситуаций, включая эвакуацию пассажиров, где это применимо; и

        iii. обеспечить, чтобы уровень укомплектования экипажем был адекватным в любое время и во всех отношениях, обладал соответствующей компетенцией для возвращения судна в нормальное рабочее состояние или безопасного возвращения в порт, соответствовал возникающим при работе пиковым ситуациям, условиям и требованиям.

    2) В связи с этими факторами, а также для того, чтобы персонал не работал больше часов, чем это безопасно, Компания должна:

17 Ссылки на Раздел 6 Кодекса МКУБ и Резолюцию Ассамблеи ИМО. 1047(27)

i. Определить все функции, которые будут выполняться на борту в течение репрезентативного рейса или эксплуатационного периода, включая определение количества персонала, необходимого для выполнения соответствующих задач и обязанностей в условиях как пиковой, так и обычной рабочей нагрузки;

ii. Выявить функции, входящие в нормальную работу, и определить минимальную численность персонала, необходимую для безопасного выполнения сопутствующих задач и обязанностей;

iii. Выявить компетенции, навыки и опыт, необходимые для выполнения этих функций;

iv. Установить порядок работы, обеспечивающий способность капитана и экипажа выполнять одновременные и непрерывные операции на соответствующем уровне ответственности, как указано, с учетом их квалификации и подготовки; и

v. Обеспечить, чтобы режим работы предусматривал достаточные периоды отдыха во избежание переутомления, составив соответствующим образом график работы.

3) При применении этих принципов необходимо учитывать Резолюцию ИМО A. 1047 (27) «Принципы минимального безопасного состава экипажа судна», Конвенцию МОТ о труде в морском судоходстве (MLC) и другие соответствующие документы МОТ, МСЭ и ВОЗ в отношении:

i. несения вахты;

ii. продолжительности рабочего времени и времени отдыха;

iii. управления безопасностью;

iv. дипломирования моряков;

v. подготовки моряков;

vi. гигиены труда и безопасности в производственной сфере; и

vii. жилых помещений для экипажа

# Определение требований к укомплектованию экипажами

04. Для безопасной эксплуатации в соответствии с характером их работы все суда должны иметь достаточный состав экипажа.

05. Укомплектование судна экипажем должно производиться с учетом всех соответствующих факторов, включая следующие:

    1) размер и тип судна;

    2) количество, размер и тип главных двигателей и вспомогательного оборудования, а также источников высокого напряжения;

    3) уровень цифровизации, автоматизации и сложности судна;

    4) конструкция и оснащение судна;

    5) используемый метод технического обслуживания;

    6) перевозимый груз;

    7) частота заходов в порты, продолжительность и характер предстоящих рейсов;

    8) область (области) судоходства, акватория и операции, в которых участвует судно;

    9) объем проведения учебных мероприятий на борту;

    10) применимые требования максимальной продолжительности рабочего времени и минимальной продолжительности времени отдыха);

    11) меры по предотвращению утомления;

    12) соблюдение требований и процедур в области промышленной безопасности и охраны труда;

    13) меры по социальному обеспечению моряков;

    14) меры по обеспечению безопасности судна;

15) потребности общественного питания;

16) санитарные правила и нормы;

17) условия и порядок несения вахты;

18) медицинская помощь на борту судна; и

19) обязанности, связанные с обработкой грузов в порту и на море[18].

# Определение состава экипажа

06. Определение укомплектования состава экипажа судна должно основываться на выполнении функций на соответствующем(их) уровне(ях) ответственности, как указано в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. с поправками (ПДНВ) и Международном кодексе по управлению безопасностью (МКУБ), которые включают следующее:

    1) несение вахты;

        - управление и планирование осуществления безопасной навигации;
        - управление и поддержание несения безопасной навигационной вахты;
        - управление, маневрирование и обращение с судном в любых условиях; и
        - управление и безопасная швартовка и отшвартовка судна.

    2) грузовые операции:

        - планирование;
        - контроль и обеспечение безопасности грузовых операций;
        - размещение груза;
        - крепление; и
        - уход во время рейса.

18 Перекрестные ссылки на статью о работе неморяков в договорах МФТ об общей стоимости экипажа и IBF

3) эксплуатация судна и уход за людьми, находящимися на борту:

   - управление и обеспечение безопасности всех находящихся на борту людей, поддержание в рабочем состоянии спасательных, противопожарных и других систем безопасности;
   - управление, эксплуатация и поддержание в рабочем состоянии всех водонепроницаемых запорных механизмов;
   - управление и выполнение, при необходимости, операций по посадке и высадке всех находящихся на борту людей;
   - управление и выполнение, при необходимости, операций по обеспечению защиты морской среды;
   - управление и предоставление медицинской помощи на борту судна; а также
   - управление и выполнение административных задач, необходимых для безопасной эксплуатации и безопасности судна.

4) инженерное обеспечение:

   - управление, эксплуатация и контроль работы главных двигателей и вспомогательного оборудования судна, а также оценка эффективности работы этих механизмов;
   - управление и поддержание несения безопасной вахты в электромеханической части;
   - управление и выполнение операций с топливом и балластом; и
   - управление и поддержание безопасности систем, оборудования и служб судна.

5) электротехника, электроника и техника автоматического регулирования и управления:

   - управление и эксплуатация электрического и электронного оборудования судна, источников высокого напряжения; и
   - управление и поддержание безопасности коммуникационных, электрических и электронных систем судна.

6) радиосвязь:

- передача и прием информации с помощью радиооборудования судна;
- поддержание безопасной радиовахты[19]; и
- обеспечение радиосвязи в чрезвычайных ситуациях.

7) обслуживание и ремонт:

- выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту систем и оборудования судна в соответствии с используемым методом технического обслуживания и ремонта.

# Дополнительные факторы

07. Помимо факторов и функций в вышеуказанных параграфах, при определении состава экипажа необходимо также учитывать:

1) способность капитана и состава экипажа координировать действия, необходимые для безопасной эксплуатации и защиты судна, а также для защиты морской среды;

2) количество квалифицированного персонала, необходимого для того, чтобы справляться с ситуациями и условиями пиковой рабочей нагрузки, с должным учетом количества часов судовых дежурств и периодов отдыха, отведенных морякам;

3) управление безопасностью и защитой экипажа и морской среды, когда судно не находится в плавании; и

4) соблюдение трехвахтенной системы для обеспечения следующего:

- капитан не должен стоять регулярную вахту при переходе на трехвахтенную систему.
- состав навигационной вахты включает одного (или более) квалифицированного Офицера, поддерживаемого соответствующими квалифицированными Рядовыми матросами.

19 Регламент радиосвязи Международного союза электросвязи и Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS)

- фактическое количество Офицеров и Матросов, несущих вахту в конкретный момент времени, будет зависеть от сложившихся обстоятельств и условий.
- сертифицированные палубные вахтенные/впередсмотрящие матросы должны входить в состав экипажа, чтобы иметь возможность поддерживать трехвахтенную систему. МФТ не считает безопасным выполнение офицером, несущим навигационную вахту, функций единственного наблюдателя в периоды темноты или ограниченной видимости.
- Старший инженер-механик не должен стоять стоять регулярную вахту при переходе на трехвахтенную систему.

5) Здоровье и безопасность

- поддержание на борту судна применимых норм гигиены труда и безопасности в производственной сфере; и
- обеспечение всех находящихся на борту людей надлежащим питанием и питьевой водой в соответствии с требованиями.

## Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

08. Ограничения по продолжительности рабочего времени и времени отдыха должны быть следующими:

1) максимальная продолжительность работы не должна превышать:
   - 14 часов в течение любого 24-часового периода; и
   - 72 часа в течение любого 7-дневного периода;
2) минимальная продолжительность отдыха не должна быть меньше:
   - 10 часов в течение любого 24-часового периода; и
   - 77 часов в течение любого 7-дневного периода.

09. Время отдыха может быть разделено на не более чем два периода, один из которых должен иметь продолжительность не менее 6 часов, а интервал между последовательными периодами отдыха не должен превышать 14 часов.

10. Время работы и время отдыха должны регистрироваться для того, чтобы можно было контролировать соблюдение правил.

11. Когда моряк находится на дежурстве, например, в машинном отделении без обслуживающего персонала, он должен иметь 6 часов отдыха подряд, если обычное время отдыха нарушается вызовом на работу.

12. Достаточно времени должно быть отведено на все приемы пищи, а также на короткие перерывы.

13. Должны быть приняты меры по обеспечению защиты молодых моряков.

14. Курсанты не должны работать более 8 часов в день.

15. Уровни укомплектования экипажем должны также учитывать потребности моряков, работающих в службах обеспечения питанием и раздачи.

16. Коки должны иметь соответствующую подготовку и квалификацию для выполнения своей работы. Однако на судах, экипаж которых насчитывает менее десяти членов, или в исключительных случаях на период не более одного месяца кок не обязан быть высококвалифицированным, но нести ответственность за приготовление пищи и быть подготовленным по вопросам гигиены, обращения с пищей и ее хранения на борту судна.

# ЧАСТЬ В. ПОЛИТИКА УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ЭКИПАЖАМИ – ТИПОВОЕ СУДНО

| **Позиции** | **Число** | **Уровень** | **Свидетельства Компетенция Квалификации** |
|---|---|---|---|
| Капитан | 1 | Управление | ПДНВ II/2 |
| Старший помощник капитана | 1 | Управление | ПДНВ II/1 |
| Вахтенная служба - жилая палуба комсостава | 2 | Оперативное | ПДНВ II/1 |
| Старший инженер-механик | 1 | Управление | ПДНВ III/2 |
| 2-й инженер-механик | 1 | Управление | ПДНВ III/2 |
| Вахтенная служба - двигатель | 2 | Оперативное | ПДНВ III/1 |
| Инженер-электротехник (ETO) | 1 | Оперативное | ПДНВ III/6 |
| Матрос-электротехник (ETR) | 1 | Служба поддержки | ПДНВ III/7 |
| Боцман | 1 | Служба поддержки | ПДНВ II/5 |
| Матрос 1 класса, палуба | 3 | Служба поддержки | ПДНВ II/5 |
| Машинист | 1 | Служба поддержки | ПДНВ III/5 |
| Матрос 1 класса, машинное отделение | 3 | Служба поддержки | ПДНВ III/5 |
| Главный кок | 1 | Н/П | MLC |
| Кок | 1 | Н/П | MLC |
| Персонал отдела общественного питания | 2 | Н/П | MLC |
| Повар с документами матроса 2 класса | 1 | Служба поддержки | ПДНВ II/4 |
| Курсанты | * | | |
| **Итого** | **23** | | |

* Компании рекомендуется учитывать в своих планах комплектования потребность в курсантах.

# ПРИЛОЖЕНИЕ К ЧАСТИ Б

## Общие положения

01. Принципы, применяемые для несения безопасной вахты, изложены в разделе A-VIII/2 Кодекса ПДНВ и должны соблюдаться для соответствия с правилами.

02. Согласно правилам, капитан любого судна несет ответственность за общую безопасность судна. Он также должен убедиться в том, что условия и порядок несения вахты адекватны для поддержания безопасных навигационных вахт в любое время, включая обеспечение наблюдения за горизонтом, как того требуют Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. с поправками (COLREG). Напоминание капитанам, судовладельцам или операторам судов о том, что МФТ не считает безопасным выполнение офицером, несущим навигационную вахту, функций единственного впередсмотрящего в периоды темноты или ограниченной видимости.

03. Старший инженер-механик любого судна обязан постоянно обеспечивать надлежащие условия для несения безопасной вахты в электромеханической части.

04. Помимо этого, при определении состава экипажа необходимо также учитывать:

    1) управление функциями безопасности судна, находящегося на ходу, не находящегося на ходу или работающего в почти стационарном режиме;

    2) за исключением судов ограниченного размера, предоставление квалифицированных вахтенных помощников капитана, обеспечивающих отсутствие необходимости в регулярном несении вахты капитаном;

    3) за исключением судов с ограниченной мощностью двигательной установки или эксплуатирующихся в соответствии с положениями о машинных отделениях без обслуживающего персонала, предоставление квалифицированных инженеров-механиков для обеспечения отсутствия необходимости в несении регулярной вахты старшим инженером-механиком;

4) поддержание на борту судна применимых норм гигиены труда и безопасности в производственной сфере; и

5) обеспечение всех находящихся на борту людей надлежащим питанием и питьевой водой.

# Руководство по адекватным уровням укомплектования экипажем

05. Уровни укомплектования экипажем, указанные в настоящем документе, – это уровни, необходимые для всех разумно прогнозируемых обстоятельств и условий труда, чтобы обеспечить безопасную эксплуатацию судна в любых эксплуатационных условиях.

06. Следует вести повседневный учет продолжительности отдыха или работы моряков.

07. Учитывая различные схемы работы и операционный цикл некоторых судов, Компания должна принимать во внимание схему работы, ротацию и(или) графики работы экипажей, конкретные эксплуатационные требования судна или группы судов, а также любые требования вызова порта, гавани или другой организации.

**1) Суда обеспечения платформ** - Они представляют собой особые проблемы в силу разнообразного характера их деятельности и условий, в которых им необходимо работать. Напоминание Компании об ограничениях, наложенных на продолжительность рабочего времени в части А настоящей Политики, и о необходимости устанавливать соответствующие уровни укомплектования экипажем.

**2) Танкеры** - В дополнение к штурману и инженеру-механику, за исключением танкеров ограниченного размера, Компания должна учитывать грузовые операции и включать в экипаж дополнительного офицера.

**3) Пассажирские суда и ро-ро суда** - При определении уровня укомплектования экипажа необходимо учитывать необходимость обслуживания большого количества пассажиров, незнакомых с морской средой. Компания должна уделять

внимание требованиям к минимальному количеству подготовленных членов экипажа для управления спасательными средствами.

## СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ:

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, с поправками (SOLAS) Правило 14
- Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. (ПДНВ-78), с поправками
- Резолюция Ассамблеи ИМО A.1047 (27) Принципы минимального безопасного состава экипажа судна
- Резолюция Ассамблеи ИМО A.703 (17) Подготовка радиоспециалистов по Глобальной морской системе связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ)
- Международный кодекс по управлению безопасностью (МКУБ)
- Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (COLREG 1972), с поправками
- Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве (MLC 2006), с поправками, Правило 2.7

# НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ПО КАБОТАЖУ

Принята на заседании Комитета справедливой практики МФТ, Стокгольм, 19 июня 2008 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики МФТ, Сантьяго, 7-8 декабря 2023 г.

## КЛЮЧЕВЫЕ АСПЕКТЫ

01. Каботаж является основной формой сохранения внутренней морской торговли в стране для своих граждан. Обычно каботажем называют перевозку грузов или пассажиров, но часто этот термин также применяется к морским промышленным работам, таким как бурение на шельфе, развитие ветряных электростанций и других устойчивых источников энергии, эксплуатация шельфовых месторождений полезных ископаемых, дноуглубительные работы, рыбный промысел и морское строительство в территориальных водах государства. Сюда же относят фидерные перевозки, связанные с линейными перевозками.

02. Компоненты каботажа обычно включают в себя требования плавать под национальным флагом, ограничивать владение, сохраняя контрольный пакет за гражданами данной страны, ограничивать укомплектование экипажей гражданами данной страны и по возможности использовать суда отечественной постройки. Такие положения не только укрепляют национальную экономику, национальную безопасность и политику в области охраны окружающей среды, но и дополняют усилия нации, направленные на сохранение присутствия в международных перевозках, а также на повышение стабильности цепочек поставок.

03. Каботаж – это не только имеющая давние традиции политика, но и общепринятая в международном сообществе практика. Исследование, проведенное Seafarers' Rights International (SRI)[20], показало, что каботажные перевозки осуществляются в 91 государстве-члене Организации Объединенных Наций. Хотя некоторые могут думать, что термин «морской каботаж» применяется только к океанским судам с большой осадкой; однако он также может и должен применяться к судам с малой осадкой на внутренних водных путях страны, а также к судам, выполняющим различные портовые работы, такие как буксировка, швартовка, бункеровка и снабжение судов. Дополнительным плюсом является поддержка заведений по подготовке морских технических специалистов, как государственных, так и частных, что неотделимо от спроса на квалифицированные кадры для каботажных судов. Политика по каботажу является не только основой для удержания национальных морских кадров, но и политическим заявлением о намерении и важности сохранения базы морских навыков.

04. Применение этих принципов обеспечивает возможности занятости, сохранения доходов в национальной экономике вместо импорта таких жизненно важных видов морского обслуживания, и лучше готовит нацию к обеспечению своей безопасности и реагированию на природные и техногенные катастрофы. В мире, где легитимное беспокойство о безопасности диктует, что нация должна контролировать, кто въезжает и работает на ее территории, каботаж служит повышению этих жизненно важных стандартов. Квалифицированная национальная рабочая сила играет важную роль в обеспечении бесперебойности цепочек поставок. Поскольку характер работы в морских перевозках претерпевает изменения вместе с использованием новых и появляющихся судовых технологий, включая новые источники энергии, моряки, имеющие доступ к национальным средствам обучения и повышения квалификации, а также социальную поддержку со стороны национальных правительств, помогут обеспечить справедливый переход для работников и удовлетворение требований к навыкам для будущей работы.

20 Отчет Seafarers' Rights International (SRI) озаглавленный «Свод законов о каботаже»

05. Прекрасный пример преимуществ каботажа можно найти в Соединенных Штатах Америки. Применение каботажа во внутренней торговле и морской деятельности США почти так же старо, как и сама нация, а первый такой закон был принят в 1789 г. В последующие годы были приняты еще несколько законов о каботаже, а в начале двадцатого века был принят всеобъемлющий закон о торговом флоте, больше известный как Закон Джонса, регламентирующий функции внутренних морских перевозок.

06. Этот закон, несмотря на возражения некоторых сторонников системы удобных флагов и заинтересованных судоходных компаний, обеспечил Соединенным Штатам Америки многочисленные и хорошо задокументированные преимущества. После его принятия каждый из президентов США выражал поддержку торговому флоту США с особым акцентом на Закон Джонса. Такое мнение разделяло и военное командование США.

07. В общем, каботаж – это логическое продолжение национальных методов, используемых в сферах транспорта, экологии, экономики, национальной безопасности и занятости. Потенциал для достижения этих преимуществ нациями, не имеющими совсем или имеющими ограниченную политику по каботажу, огромен, и необходимо энергично стремиться к его повышению. Это необходимое условие для интегрированной транспортной политики и для включения морской составляющей, которая делает ее устойчивой.

# ИСКЛЮЧЕНИЯ

08. Использование освобождения или частичной отмены требований закона должно быть ограничено истинными исключениями, которые могут быть объективно обоснованы, носят исключительный характер и необходимы на очень короткий и определенный срок. Использование таких схем как выдача разрешений на один рейс должно отвечать указанным критериям и допустимо только после проведения трехстороннего социального диалога. Кроме того, когда возникают похожие ситуации исключительного характера, следует использовать иные варианты, такие как бербоут-чартер или аренда подходящего судна с правом последующего выкупа, позволяющие реализовывать основные положения политики по каботажу.

# ТОРГОВЫЕ СОГЛАШЕНИЯ

09. Национальные оговорки о внутренних перевозках на территории страны или каботаже являются обычным явлением в соглашениях о свободной торговле. Государства, заключая соглашения о свободной торговле, должны избегать любых условий, которые ограничивали бы их способность продвигать свой флот под национальным флагом и национальных моряков. В ходе переговоров страны должны добиваться включения оговорок, ограничивающих доступ иностранных судов на их рынки каботажа, включая фидерные перевозки. Страны также должны обеспечивать, чтобы переговоры не подрывали существующие национальные стандарты и не навязывали условий, которые мешали бы странам улучшать национальные стандарты, включая трудовые права и условия.

# ПОЛИТИКА НАЦИОНАЛЬНОГО ФЛАГА

Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики,
Сантьяго, 7-8 декабря 2023 г.

01. Политика МФТ заключается в том, что все суда национального флага (то есть не объявленные МФТ УдФ), должны быть укомплектованы моряками, на которых распространяется действие национальных коллективных договоров, заключенных с входящим(и) в МФТ профсоюзом(ами) государства флага.

## НАЦИОНАЛЬНЫЕ МОРЯКИ

02. Заработная плата и условия для национальных моряков, работающих на судах под национальным флагом, являются предметом переговоров национального(ых) членского(их) профсоюза(ов) МФТ государства флага с соблюдением минимальных международных стандартов, установленных Международной организацией труда (МОТ) в толковании МФТ.

## ИНОСТРАННЫЕ МОРЯКИ

03. Когда на судне под национальным флагом наняты иностранные моряки, общая стоимость экипажа должна, по крайней мере, соответствовать минимальной стоимости, согласованной Секцией моряков, с периодически вносимыми поправками.

04. Заработная плата иностранных моряков должна рассчитываться на основе критериев, согласованных Секцией моряков.

# ПОЛОЖЕНИЕ О РАБОТЕ НЕ МОРЯКОВ

05. В соответствии с принципами взаимной солидарности моряков и докеров, как это выражено в Политике МФТ, положение о работе неморяков должно быть включено во все национальные договоры.

# ИСКЛЮЧЕНИЯ

06. Там, где применяются другие политические документы МФТ или существуют более высокие стандарты, национальный каботаж, региональные стандарты, морская прибрежная зона, континентальный шельф, паромные перевозки, торговля в рамках Европейского экономического сообщества и круизные суда исключаются из настоящей политики.

# ДВУСТОРОННИЕ ОТНОШЕНИЯ

07. Профсоюзы стран-поставщиков рабочей силы играют важную роль в поддержании высококачественного национального судоходства, особенно благодаря услугам, которые они оказывают морякам своей страны, работающим на судах под национальным флагом.

08. Там, где возможно, следует поддерживать двусторонние договоренности/отношения между профсоюзами из стран национального флага и профсоюзами из стран-поставщиков рабочей силы. Если это невозможно, должно быть дано разъяснение соответствующим профсоюзам, предоставляющим рабочую силу.

# ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ШЕЛЬФОВЫХ ПРОМЫСЛОВ

## ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ ПРОМЫСЛОВ НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ И ЮРИСДИКЦИИ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

01. «Мобильные морские установки», работающие на континентальном шельфе иностранного государства, должны подпадать под действие законодательства, правил и коллективных договоров Государства национального флага.

02. Условия коллективных договоров Государства национального флага должны быть, по крайней мере, в основном эквивалентны тем, которые существуют в Государстве континентального шельфа, а в случае удобного флага должна применяться Политика МФТ. Все «морские установки» должны соответствовать положениям Конвенций и Рекомендаций МОТ, применимым к морякам и судам, а также ко всем применимым Конвенциям, Кодексам и Резолюциям ИМО.

03. Если Государство шельфа установило правила и рекомендации относительно занятости, социальных и экономических условий или если существует профсоюзная политика, требующая использования местной рабочей силы, ни один из членских профсоюзов МФТ не должен принимать участие в укомплектовании «морской установки» до проведения переговоров между членскими организациями из Государства национального флага и из Государства континентального шельфа.

04. При проведении упомянутых выше переговоров необходимо соблюдать общее правило, требующее, чтобы «судовая команда» состояла из граждан или подданных либо из числа постоянно проживающих в Стране национального флага или в Стране континентального шельфа и являющихся членами членского профсоюза моряком МФТ. В тех случаях, когда «морская установка» работает под удобным флагом, права на ведение коллективных переговоров предоставляются профсоюзам из страны бенефициарного владения.

05. Членские профсоюзы из Государства национального флага и Государства бенефициарного владения должны иметь право присутствовать на всех переговорах между членскими профсоюзами из Страны континентального шельфа и владельцем, оператором или фрахтователем «морской установки», касающихся укомплектования «морской установки».

06. При этом важно, чтобы заинтересованные членские организации поддерживали друг друга, а МФТ была проинформирована обо всех аспектах и этапах переговоров. Членские организации из Государства национального флага и Государства континентального шельфа должны направлять в МФТ документы, содержащие положения соответствующего национального законодательства, правил и стратегий.

07. На любой стадии переговоров между профсоюзами членские организации МФТ могут пригласить МФТ к участию в переговорах в качестве мирового посредника и, в конечном счете, как указано в Уставе МФТ, в качестве арбитра.

08. Членскими организациями из Государства национального флага и Государства континентального шельфа должны быть предприняты все усилия для того, чтобы достичь соглашения с владельцем, оператором или фрахтователем и обеспечить охват «морской установки» действием приемлемого для МФТ коллективного договора, заключенного членскими организациями из Государства национального флага.

# ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ МОБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ БРИГАД

## ПОЛИТИКА МФТ В ОТНОШЕНИИ МОБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ БРИГАД НА БОРТУ СУДОВ, РАБОТАЮЩИХ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ВОДАХ

Принята на Конференции Секции моряков МФТ,
Рио-де-Жанейро, апрель 2005 г.

Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики,
Сантьяго, 7-8 декабря 2023 г.

# ВСТУПЛЕНИЕ

01. «Мобильная рабочая бригада» была легитимной составной частью морского судоходства не менее 50 лет, созданная вначале для предоставления специализированных технических навыков и знаний, отсутствующих на судне и выходящих за рамки нормальных эксплуатационных требований. По мере снижения численности экипажей, увеличения размеров судов и сокращения до минимума времени стоянки в порту, мобильная рабочая бригада трансформировалась в поставщика дополнительной рабочей силы, облегчающей пиковые рабочие нагрузки и ремонтные работы, которые при наличии достаточного времени выполнялись бы на верфи или - что в наши дни встречается все чаще - в порту. Отличие роли «мобильной рабочей бригады» от традиционных и исторически сложившихся обязанностей моряков стало расплывчатым, и теперь использование этих бригад является значительным фактором,

который учитывают государства флага, устанавливая минимальный состав экипажа. Поскольку ставки заработной платы этих бригад традиционно не включались в колдоговоры или почемуто даже в Конвенции МОТ для моряков, они могут использоваться для ухудшения условий занятости моряков.

02. Признавая необходимость специалистов, привлекаемых для помощи экипажам судов на ограниченные периоды времени, и принимая во внимание пересмотренный подход к планово-предупредительному техническому обслуживанию современных судов, более не выполняемому в порту в течение длительного периода времени, МФТ отдает себе отчет в том, что слишком часто мобильные рабочие бригады постоянно прикреплены к судам, работают, имея удостоверения личности моряков и выполняют основные обязанности моряков.

# ВИДЫ РАБОТ, ВЫПОЛНЯЕМЫХ МОБИЛЬНЫМИ РАБОЧИМИ БРИГАДАМИ

03. Виды работ, выполняемых мобильными рабочими бригадами на законном основании и не только:

a. техобслуживание и ремонт механического и электрического оборудования представителями изготовителя;

b. ремонт и наладка навигационного и радиотехнического оборудования;

c. уборка и техобслуживание трюма судна;

d. окраска и плановое техническое обслуживание палуб;

e. ремонт и плановое техническое обслуживание двигателей и электрического оборудования;

f. текущий осмотр и оценка состояния оборудования, как крупного, так и мелкого;

g. крепление и найтовка грузов;

h. несение вахт в портах и опасных зонах;

i. ремонт стальных конструкций судов с применением сварки; и

j. швартовка судна.

# МАСШТАБ ПРОБЛЕМЫ С МОБИЛЬНЫМИ РАБОЧИМИ БРИГАДАМИ

04. Все моряки обязаны пройти строгую медкомиссию и получить основы профессиональной подготовки, гарантирующей их вхождение составной частью в команду, которой приходится бороться с пожаром, производить эвакуацию с потерпевших аварию судов и решать задачи выживания на море. Мобильные рабочие бригады не обязаны выполнять эти юридические требования и классифицируются как внештатные работники, выходящие за рамки требования о минимальном составе экипажа и, как таковые, не несущие возможную ответственность перед экипажем судна в любой чрезвычайной ситуации. И напротив, государства флага принимают мобильные бригады в расчет при определении минимального безопасного состава экипажа на основании Резолюции Ассамблеи ИМО № 1047(27), что позволяет им значительно снизить численность моряков при регулярном использовании мобильных бригад.

05. Согласно мерам безопасности на море, введенным в рамках Международного кодекса безопасности судов и портовых объектов (ISPS), на судне должен быть план по обеспечению безопасности, а офицер по безопасности судна должен быть уверен, что никто из работающих на борту лиц не представляет опасности для судна или портов захода, и что посетители будут находиться под постоянным наблюдением. Наем временных работников, не предоставленных непосредственно управляющими судна или не имеющих к ним отношения, может подвергнуть серьезному риску безопасность судна, влияя на оценку состояния безопасности в каждом порту и делая невозможным увольнение экипажа на берег.

06. Классификационные общества выразили обеспокоенность по поводу того, что слишком часто капитальный ремонт корпуса судна выполняется в море этими мобильными рабочими бригадами, зачастую не имеющими надлежащей квалификации, без должного надзора и без уведомления классификационного общества. Такие нелегальные ремонты, возможно, являются фактором, способствовавшим ряду недавних случаев гибели судов; Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) выразила обеспокоенность по поводу такой практики и рекомендовала всем операторам и капитанам судов соблюдать требования ее документа IACS UR Z13 «Содержание и ремонт судна в течение перехода» (ред. 3).

07. В то время как принятое МОТ определение моряка в настоящее время включает в себя всех работающих на борту судна, в определении ИМО/СОЛАС это отсутствует. Поэтому возникает ненормальное положение, когда требования ИМО к обучению, обязанностям и минимальному составу экипажа не могут применяться (медицинский осмотр, обучение по безопасности и т.д.), но должны применяться права, защитные механизмы и минимальные стандарты в соответствии с конвенциями МОТ, например, минимальные ставки заработной платы, репатриация и т. д. Эта лазейка в законодательстве привела к распространению использования мобильных рабочих бригад без защитных механизмов, существующих для моряков или тех, кто работают в судоходной отрасли на берегу.

08. Несмотря на то, что ИМО не признает таких работников моряками, регулярное использование таких бригад расценивается как веская причина для урезания сертификата минимального безопасного состава экипажа до самых основных требований и лишает судоходную отрасль позиций на борту для учащихся и карьерного роста на море для квалифицированных специалистов.

09. Несмотря на сопоставимость позиций и их наименований, все чаще мобильные рабочие бригады используются для того, чтобы обойти договоры для экипажей, заключаемые МФТ или членскими профсоюзами. В отдельных случаях членов экипажа непосредственно переводят в статус «мобильной рабочей бригады» на том же судне, и они остаются на борту весь период действия договора для экипажа. Такая практика фактически переводит в категорию временных работников всех членов экипажа, которые не несут вахты.

10. На судах с низкой укомплектованностью состава экипажа некоторое время существовала практика предоставления швартовочных бригад. Дерегулирование в портовых районах повысило опасность того, что эти бригады будут использовать для крепления, разгрузки и погрузки грузов. МФТ ведет постоянную кампанию против практики выполнения такой работы любыми членами экипажа, и это находит полную поддержку среди членских профсоюзов моряков и портовиков.

11. МФТ всегда утверждала, что моряки являются гражданскими лицами, имеющими право на безопасную и достойную рабочую среду, и на защиту от действий пиратов и террористов со стороны судоходных компаний и национальных правительств. Использование мобильных нарядов охраны было поддержано членскими организациями МФТ там, где существует угроза безопасности моряков. Однако на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа, чтобы обеспечить соблюдение нормальных требований безопасности, как это предусматривает Международный кодекс безопасности судов и портовых объектов (ISPS).

# ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ

12. Определение моряка отражено в определении, которое дает Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (MLC), с поправками и дополнениями. Статья II, параграф 1(f): *«**Моряк** – любой человек, занятый на любой должности или работающий по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция[21]»*.

13. В Конвенции ИМО СОЛАС имеется более широкое определение, основанное на определении пассажира, констатирующее, что пассажиром является всякое лицо за исключением: «капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна».

14. Очевидно, что определение в СОЛАС предоставляет больше возможностей для признания работающих по договору и временных работников, а также для использования мобильных рабочих бригад, которые не относятся ни к пассажирам, ни к экипажу.

21 Резолюция МОТ VII, касающаяся информации о профессиональных группах, была принята в феврале 2006 г. Международной конференцией труда на ее 94-й (морской) сессии; в ней признается, что могут возникнуть ситуации, когда необходимы разъяснения относительно того, должны или не должны считаться моряками определенные категории лиц, работающих какие-то периоды времени на борту судна. Резолюция включает категории и критерии, помогающие разрешить любые трудности, которые могут возникнуть при определении моряка.

15. В требовании классификационного общества IACS UR Z13 (ред. 3) «Содержание и ремонт судна в течение перехода» констатируется следующее: "Ремонт корпуса судна, выполненный мобильной рабочей бригадой, не принимается, кроме случаев, когда:

    a. Состоялась предварительная встреча (с инспектором) и условия признаны удовлетворительными;

    b. Проведена окончательная удовлетворительная проверка после проведения работ».

16. Резолюция о принципах минимального безопасного укомплектования состава экипажа судна (Резолюция Ассамблеи A.1047(27) с поправками устанавливает, что безопасное укомплектование состава экипажа является функцией от числа квалифицированных и опытных моряков, необходимых для безопасности и защиты судна, экипажа, пассажиров, груза и имущества, а также для защиты морской среды.

# ПОЗИЦИЯ МФТ В ОТНОШЕНИИ МОБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ БРИГАД

17. МФТ признает угрозу, которую мобильные рабочие бригады представляют для занятости моряков, и:

    a. осуждает практику сокращения постоянного состава экипажа на судах за счет широкого использования мобильных рабочих бригад;

    b. поддерживает любые поправки к конвенциям МОТ и ИМО, которые четко определяют моряка как любое лицо, работающее либо выполняющее какие-либо обязанности на судне;

    c. активно выступает против использования моряков или кого-либо еще на борту судна, работающих на условиях постоянной или временной занятости, для обработки грузов, традиционно и исторически выполняемой докерами;

    d. готова сотрудничать с классификационными обществами и иными организациями в целях искоренения практики незаконного проведения ремонтов, в частности, там, где они могут подвергать опасности окружающую среду и жизнь членов судовых экипажей;

e. осознавая необходимость расширения возможностей обучения на море, будет стремиться выделять предназначенные для курсантов на время стажировки койки для постоянного экипажа, когда требуются дополнительные работники для пиковых рабочих нагрузок;

f. будет энергично вести лоббирование в Международной морской организации, добиваясь комплексного обзора свидетельства о минимальном составе экипажа и выявления государств флага, устанавливающих небезопасные нормы минимального состава экипажа;

g. обеспечивает, чтобы все работники на борту судна имели договор, соответствующий минимальным ставкам заработной платы МОТ и не подрывающий договор экипажа судна;

h. ведет мониторинг трудозатрат на меры безопасности с мобильными рабочими бригадами, чтобы определить, как они влияют на рабочую нагрузку и права моряков в порту, и на безопасность судов в море; и

i. настаивает, что условия для мобильных рабочих бригад не должны противоречить политике МОТ о необходимости обеспечения приемлемой рабочей среды и безопасных и достойных условий труда.

# РУКОВОДЯЩИЕ ПРИНЦИПЫ МФТ В ОТНОШЕНИИ МОБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ БРИГАД

18. Когда после консультаций с соответствующими профсоюзами моряков мобильные рабочие бригады используются в какой-либо законной роли в эксплуатации какого-либо судна, они должны соблюдать следующее:

    a. максимальный срок работы мобильной рабочей бригады на борту судна составляет один месяц в любой 12месячный период;

    b. лица, привлекаемые для обеспечения безопасности, не должны выполнять обязанности других моряков;

c. следует информировать классификационные общества о любых изыскательских или конструкционных работах, выполняемых согласно требованиям IACS UR Z13 (ред. 3);

d. на все мобильные рабочие бригады должны распространяться договоры, предусматривающие, как минимум, сопоставимые с экипажем ставки заработной платы, а также минимальные условия и защитные механизмы, предусматриваемые соответствующими конвенциями и рекомендациями МОТ; и

e. привлечение мобильных рабочих бригад не должно использоваться для замены действующего состава экипажа или для подрыва договоров МФТ.

# ПОЛИТИКА ХАРТИИ МОРЯКОВ

## ПОЛИТИКА МФТ В ОБЛАСТИ ПРОФСОЮЗНОГО ЧЛЕНСТВА И ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПЕРЕД МОРЯКОВ НА СУДАХ ПОД УДФ

Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.

# ВСТУПЛЕНИЕ

01. Профсоюзы, вступившие в МФТ, являются самостоятельными членскими организациями в соответствии с Уставом МФТ и принявшие политические документы МФТ, включая те, которые относятся к кампании МФТ против удобных флагов (УдФ).

02. МФТ утверждает коллективные договоры в соответствии с критериями и процедурами, утвержденными Комитетом справедливой практики (КСП), как указано в Политике Марракеша.

03. В политике «Хартии моряков» изложена согласованная практика для членских профсоюзов МФТ в отношении обязательств и связанных с членством прав моряков, покрываемых одобренными МФТ договорами для судов под удобными флагами (УдФ), которые были подписаны членскими профсоюзами МФТ.

# ЧЛЕНСКИЕ ВЗНОСЫ И ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПРОФСОЮЗОВ

04. Уровень и тип любых взносов, взимаемых членскими организациями МФТ с моряков или в отношении моряков, работающих по

одобренным МФТ договорам, должен быть справедливым и соответствовать тем взносам, которые взимаются с этих моряков их членским профсоюзом.

05. Как установлено Комитетом справедливой практики (КСП), минимальные основные обязательства, которые должны выполнять членские профсоюзы в отношении моряков, работающих по одобренным МФТ договорам, покрывающим УдФ, включают в себя следующее:

    a. надлежащая форма членского билета;

    b. профсоюзный информационный бюллетень, газета или журнал;

    c. справочник с контактной информацией, включая номера телефонов и имена должностных работников профсоюза;

    d. помощь в подаче обоснованного иска, вытекающего из коллективного договора;

    e. совместные права в вопросах организации (в форме, которая отражает специфическую природу любого членства);

    f. по возможности посещения судна представителем профсоюза; и

    g. определение ключевых обязанностей каждого членского профсоюза там, где имеются двусторонние соглашения.

# ОБЯЗАННОСТИ

06. При подаче любого иска (в связи с задержкой зарплаты, травмой или потерей жизни) моряком или от имени моряка, на которого распространяется договор МФТ, подписавший договор профсоюз в первую очередь будет ответственен за рассмотрение этого иска. Членский профсоюз определяет должностных работников, не являющихся Инспектором или Координатором МФТ, которые будут отвечать за помощь членам в рассмотрении иска согласно утвержденному(ым) или приемлемому(ым) коллективному(ым) договору(ам), и уведомляет Секретариат МФТ о таких лицах.

07. Когда более чем один членский профсоюз получает взносы от своих членов, членские профсоюзы договорятся между собой о том, кто из них будет ответственен за помощь морякам, нанятым в соответствии с договором, имея в виду, что во всех случаях обязательства профсоюзов должны быть выполнены в полном объеме в отношении всех моряков, независимо от их национальности или местожительства. Когда распределение обязанностей будет согласовано, членские организации сообщат об этом Секретариату МФТ соответствующим образом.

08. Членский профсоюз будет информировать Секретариат МФТ о количестве исков (включая задержки заработной платы, травму и потерю жизни), вытекающих из одобренных МФТ договоров, подробности этих исков и условия их урегулирования.

# ОБЩАЯ СТОИМОСТЬ ЭКИПАЖА И(ИЛИ) ЭЛЕМЕНТЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ IBF

09. Любые элементы финансирования, включенные в одобренный МФТ договор, должны отвечать требованиям МФТ, которые изложены в Политике финансирования и аудита МФТ.

# СЕКРЕТАРИАТ МФТ И ПРОФСОЮЗ(Ы)

10. Когда иски моряков рассматриваются в порту захода, подписавший членский профсоюз может быть способен оказать лишь ограниченную помощь своим членам, находящимся за границей. В таких случаях Секретариат МФТ будет продолжать оказывать помощь находящимся на борту морякам. Если в дело вовлечены члены входящего в МФТ профсоюза, то МФТ и членский профсоюз будут сотрудничать, чтобы оказывать всю возможную помощь.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

МЕЖДУНАРОДНАЯ
ФЕДЕРАЦИЯ
ТРАНСПОРТНИКОВ

49-60 Borough Road
London SE1 1DR
+44 (0)20 7403 2733