



Международная
организация
труда



Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта



Международная организация труда

Международная организация труда была основана в 1919 году с целью содействия социальной справедливости и, следовательно, всеобщему и прочному миру. Ее трехсторонняя структура уникальна среди всех учреждений системы Организации Объединенных Наций: Административный совет МОТ включает представителей правительств, организаций трудящихся и работодателей. Эти три партнера – активные участники региональных и других организуемых МОТ встреч, а также Международной конференции труда – ежегодного всемирного форума, на котором обсуждаются социальные и трудовые вопросы.

За эти годы МОТ приняла целый свод конвенций и рекомендаций. Они предназначены для государств-членов и пользуются широким признанием во всем мире. Среди них конвенции о свободе объединения, занятости, социальной политике, условиях труда, социальном обеспечении, трудовых отношениях и управлении вопросами труда, о детском труде.

МОТ предоставляет консультации экспертов и техническую помощь государствам-членам через сеть своих представительств и сводных групп специалистов более чем в 40 странах. При этом рассматриваются вопросы трудовых прав и отношений, содействия занятости, подготовки предпринимателей для развития малого бизнеса, управления проектами, социального обеспечения, безопасности и условий труда, сбора статистических данных в сфере труда и их распространения, рабочего образования.

Публикации МОТ

Международное бюро труда является секретариатом Организации, центром исследований и публикаций. Отдел публикаций МОТ издает и распространяет материалы, посвященные основным социальным и экономическим тенденциям. Он публикует политические исследования по различным темам, касающимся вопросов труда во всем мире, справочные материалы, технические руководства, подготовленные авторами-исследователями книги и монографии, составленные специалистами своды практических рекомендаций по безопасности и гигиене труда, учебные пособия для системы профподготовки и рабочего образования. Журнал “Трудовой мир” выпускается Департаментом по коммуникации и общественной информации три раза в год в печатном формате и доступен в онлайн-режиме по адресу: www.ilo.org.

Вы можете приобрести публикации МОТ и получить надежный доступ к другим ресурсам на сайте: www.ilo.org/publns, или с просьбой выслать вам бесплатный каталог обратиться по адресу: ILO Publications, International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland; fax +41 (0) 22 799 6938; e-mail: pubvente@ilo.org.

**Рекомендации по проведению проверок
инспекторами контроля государства порта
в соответствии с Конвенцией 2006 года
о труде в морском судоходстве**

Международная организация труда

**Рекомендации
по проведению проверок
инспекторами контроля
государства порта в соответствии
с Конвенцией 2006 года
о труде в морском судоходстве**

Международное бюро труда, Женева

© Международная организация труда, 2010
Первое издание, 2009 год

Публикации Международного бюро труда охраняются авторским правом в соответствии с Протоколом 2 к Всемирной конвенции об авторском праве. Тем не менее краткие выдержки из них могут воспроизводиться без разрешения при условии указания источника. Для получения прав на воспроизведение или перевод следует обращаться в Отдел публикаций МОТ (права и разрешения) по адресу: International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland, или по электронной почте: pubdroit@ilo.org. Международное бюро труда приветствует такие обращения.

Библиотеки, институты и другие пользователи, зарегистрированные в организациях, контролирующих права на воспроизведение, могут делать копии в соответствии с лицензиями, выданными им для этой цели. Для того чтобы найти такую организацию в вашей стране, посетите веб-сайт www.iftro.org.

MOT

Рекомендации по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве / Группа технической поддержки по вопросам достойного труда и Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии. – Москва: МОТ, 2010. xiv, 86 с.

ISBN 978-92-2-421743-2 (печатное издание)

ISBN 978-92-2-421744-9 (интернет-издание)

guide / merchant marine / sea transport / seafarer / safety / working conditions / labour inspection / ILO Convention / application. 10.05.03

Также опубликовано на английском, французском и испанском языках: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006* (ISBN 978-92-2-121743-5, Geneva, 2009; *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention du travail maritime, 2006* (ISBN 978-92-2-221743-4), Geneva, 2009; *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (ISBN 978-92-2-321743-3), Geneva, 2009.

ILO Cataloguing in Publication Data

Названия, используемые в публикациях МБТ, которые соответствуют принятой в Организации Объединенных Наций практике, и изложение материала в этих публикациях не означают выражения какого-либо мнения Международного бюро труда о правовом статусе какой-либо страны, района или территории либо их властей или о делимитации их границ.

Ответственность за мнения, выраженные в подписанных статьях, исследованиях и прочих произведениях, лежит исключительно на их авторах, и факт публикации не означает одобрения со стороны Международного бюро труда высказанных в них мнений.

Упоминание названий фирм, коммерческих продуктов и процессов не означает их одобрения Международным бюро труда, а отсутствие упоминания конкретной фирмы, коммерческого продукта или процесса не свидетельствует об их неодобрении.

Издания МОТ можно приобрести в крупных книжных магазинах или местных отделениях МОТ во многих странах; их также можно получить непосредственно в Отделе публикаций МОТ по адресу: ILO Publications, International Labour Office, CH-1211 Geneva 22, Switzerland. Каталоги или списки новых изданий можно получить бесплатно по указанному выше адресу или по электронной почте: pubvente@ilo.org. Посетите наш веб-сайт www.ilo.org/publns.

Отпечатано в России

Предисловие

Принятие Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006) 94-й (морской) сессией Международной конференции труда Международной организации труда (МОТ) в феврале 2006 года было названо “историческим событием”. КТМС-2006 рассматривается моряками как “хартия прав”, которая поможет обеспечить им достойный труд независимо от того, где и под каким флагом суда осуществляют плавание. Судовладельцы также поддерживают КТМС-2006, считая ее важным новым инструментом обеспечения равных прав для владельцев качественных судов, когда им придется конкурировать с судами, условия на которых субстандартны. КТМС-2006 важна также для правительств, поскольку она объединяет около 70 международно-правовых инструментов в один всеобъемлющий современный документ, охватывающий практически все аспекты достойной работы в этой отрасли.

Одна из основных особенностей КТМС-2006 состоит в том, что Конвенция опирается на сильные стороны подхода МОТ к обеспечению эффективного внедрения и соблюдения международных трудовых норм на низовом уровне в каждой стране. В то же время КТМС-2006 учитывает проблемы этой глобализованной отрасли, поскольку в нее вошли многие элементы других важных конвенций в области морского судоходства, и вносит свой вклад в успех этих конвенций, обеспечивая более безопасное и надежное судоходство и предотвращая загрязнение морской среды.

Наиболее важным из этих элементов является сделанный в КТМС-2006 акцент на проведении государством флага эффективной инспекции и освидетельствования судов, что подкрепляется международным сотрудничеством, в частности, в отношении инспекции иностранных судов, проводимой в государствах порта (контроль со стороны государства порта). Контроль со сто-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

роны государства порта является практикой, уже получившей развитие в рамках многих региональных соглашений о сотрудничестве и меморандумов о взаимопонимании. Эти региональные договоренности оказались весьма эффективными в других областях судоходства в качестве средства обеспечения того, чтобы суда продолжали удовлетворять международным нормам в периоды между инспекциями и освидетельствованием со стороны государства флага.

Участники Международной конференции труда отметили важность поддержки КТМС-2006 путем создания эффективной системы инспекций со стороны государства флага, которую дополняет широкомасштабная согласованная система контроля в государстве порта. На Конференции были приняты две ключевые резолюции в поддержку пропаганды ратификации и эффективного осуществления Конвенции и обеспечения достойных условий труда и жизни для моряков¹.

Этими двумя резолюциями являются Резолюция о разработке руководящих принципов проведения государственного портового контроля (резолюция IV) и Резолюция о разработке руководящих принципов проведения инспекций государства флага (резолюция XIII). Обе резолюции призывают к организации трехсторонних совещаний экспертов для разработки руководящих принципов проведения инспекций государства флага и содействия должностным лицам, осуществляющим контроль со стороны государства порта, которые проводят инспекции в соответствии с КТМС-2006. В резолюции IV, касающейся разработки руководящих принципов проведения государственного портового контроля, Генеральному директору МОТ предлагалось созвать трехстороннее совещание экспертов “в целях разработ-

¹ Приняты 22 февраля 2006 года. International Labour Conference, 94th (Maritime) Session, 2006, *Provisional Record* No. 16, p. 16/9.

ки надлежащих руководящих принципов для сотрудников служб государственного портового контроля”, с использованием технических знаний Международной морской организации (ИМО) в этой области.

Необходимость разработки международных рекомендаций и соответствующего национального руководства по проведению государственного портового контроля, по сути, предвосхищалась в самой КТМС-2006. В начале КТМС-2006, в статье I, содержится следующее требование: “Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях эффективного применения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции”. Более конкретно, в пункте 3 правила 5.2.1 предусматривается, что “Инспекции в порту проводятся уполномоченными на то должностными лицами в соответствии с положениями Кодекса, а также других применимых международных актов, регулирующих контроль в порту государства-члена”. В пункте 7 стандарта A5.2.1 предусматривается: “Каждое государство-член обеспечивает, чтобы его уполномоченные должностные лица получали надлежащие инструкции, характер которых определен в Части В Кодекса, относительно тех обстоятельств, которые могут служить основанием для задержания судна в порту в соответствии с положениями пункта 6 настоящего стандарта”. Наконец, в пункте 3 руководящего принципа B5.2.1 предусматривается: “Государства-члены должны в максимальной степени сотрудничать друг с другом с целью принятия согласованных на международном уровне руководящих принципов, касающихся политики проведения проверок, особенно в отношении обстоятельств, требующих задержания судна”.

Таким образом, разработка рекомендаций для инспекторов контроля государства порта является действенным ответом на призыв к принятию “согласованных на международном

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

уровне руководящих принципов” в отношении осуществления КТМС-2006. Однако согласованный подход к контролю со стороны государства порта – это непрерывный процесс, охватывающий сотрудничество между странами и координацию морской инспекции, предусматриваемой несколькими морскими конвенциями – не только КТМС-2006, но также и соответствующими конвенциями ИМО.

Рекомендации по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (рекомендации для ИКГП) были приняты в сентябре 2008 года на трехстороннем совещании экспертов, на котором присутствовали почти 300 участников. Эти эксперты привлекались из всех регионов мира. Рекомендации для ИКГП, содержащиеся в настоящей брошюре, публикуются наряду с *Руководством по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*, которое также было принято на трехстороннем совещании экспертов в сентябре 2008 года и которое призвано оказывать содействие государствам флага в осуществлении ими своих обязательств по проведению инспекций и освидетельствования.

В каждой стране или регионе может существовать собственная практика проведения государственного портового контроля. Настоящие рекомендации для ИКГП призваны в максимально возможной степени соответствовать такому установленному порядку с учетом особых характеристик и подходов КТМС-2006, в частности ее трехстороннего характера. Осуществляющие государственный портовый контроль органы в различных странах, возможно, пожелают привести данные рекомендации в соответствие с действующей практикой. Эти международные рекомендации призваны оказать правительствам практическую

помощь в разработке рекомендаций в конкретной стране, особенно по вопросу, затрагиваемому в вышеупомянутом пункте 7 стандарта А5.2.1. Следует надеяться, что при этом они достигнут своей главной цели – единообразия во всем мире в отношении эффективного государственного портового контроля, обеспечив тем самым соответствие требованиям КТМС-2006. Если это будет достигнуто, морякам будут обеспечены достойные условия труда не только в законодательстве, но и в практической деятельности, а судовладельцы, обеспечивающие такие условия, будут знать, что они делают это в равных условиях во всем мире.

Клеопатра Думбия-Анри,
директор Департамента
международных трудовых норм

Выражение признательности

МОТ хотела бы выразить признательность Европейской комиссии за ее финансовый взнос на покрытие расходов по подготовке и публикации *Руководства по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве* и *Рекомендаций по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*, а также за ее приверженность делу обеспечения международного сотрудничества в этих важных областях.

Содержание

Предисловие	V
Выражение признательности	XI
1. Введение	1
1.1. Пояснение относительно целей и содержания данных рекомендаций	1
1.2. Краткий обзор КТМС-2006	3
1.3. Основные концепции КТМС-2006.....	7
1.4. Определения	14
2. Обязанности по проведению инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта	17
2.1. Обзор обязанностей государства порта в соответствии с КТМС-2006	17
2.2. Инспекторы контроля государства порта.....	18
3. Проведение инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта.....	21
3.1. Общие соображения в отношении проведения инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта.....	21
3.2. Процедура начала инспекции Администрацией Государства порта.....	25
3.3. Процедура начала инспекций по получении жалобы.....	37
4. Более детальная инспекция условий труда на морских судах	39
4.1. Общее замечание	39
4.2. Основные требования; источники информации; примеры недостатков или несоответствий	41

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

5. Меры, принимаемые инспекторами контроля государства порта при выявлении недостатков или несоответствий	73
5.1. Меры, которые должны рассматриваться при выявлении недостатков.....	73
5.2. Примеры обстоятельств, которые могут потребовать задержания судна.....	75
5.3. Факторы, которые должны учитываться ИКГП при вынесении решения о принятии предложения об исправлении ситуации	79
5.4. Консультации перед вынесением решения в отношении предложения об исправлении ситуации...	80
5.5. Форма и содержание предложения об исправлении ситуации	80
5.6. Меры, принимаемые в случае согласия с предложением об исправлении ситуации.....	81
5.7. Меры, принимаемые в случае запрета выхода судна в море.....	81
6. Рассмотрение жалоб моряков на берегу	83

1. Введение

1.1. Пояснение относительно целей и содержания данных рекомендаций

1. В соответствии с резолюцией IV 94-й (морской) сессии Международной конференции труда (МКТ) настоящие международные рекомендации для инспекторов контроля государства порта¹ (ИКГП) разработаны с целью:

- содействовать администрациям государств порта в эффективном осуществлении ими своих обязанностей в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006); и
- поощрять координацию осуществления положений Конвенции, относящихся к обязанностям государства порта.

2. Рекомендации призваны обеспечить администрации государств порта дополнительной практической информацией и рекомендациями, которые могут быть переработаны с учетом национального установленного порядка и политики, а также других применимых международных актов, регулирующих инспекции в рамках контроля со стороны государства порта.

¹ В правиле 5.2.1 КТМС-2006 используется термин “уполномоченные должностные лица”, с тем чтобы отразить тот факт, что национальные ситуации отличаются друг от друга и в некоторых случаях лицо, осуществляющее инспекцию со стороны государства порта в соответствии с Конвенцией, не обязательно может быть тем же лицом или лицами, которые в настоящее время осуществляют инспекцию в соответствии с существующими международными (региональными) актами о контроле со стороны государства порта. В резолюции 94-й (морской) сессии МКТ используется термин “должностные лица, осуществляющие государственный портовый контроль”. В настоящих рекомендациях в отношении “уполномоченного должностного лица” используются термин “инспектор контроля государства порта” и соответствующая аббревиатура ИКГП.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

3. Данные рекомендации следует рассматривать в качестве дополнения к национальным мерам, принимаемым администрациями государств флага в своих странах и за границей. Они призваны оказывать содействие администрациям государств порта в обеспечении соблюдения КТМС-2006. Их следует рассматривать вместе с руководством по проведению инспекций государства флага в соответствии с КТМС-2006, поскольку значительная часть информации, содержащейся в руководстве для государств флага, будет также полезной для персонала, проводящего инспекции в рамках контроля со стороны государства порта в соответствии с КТМС-2006.

4. В остальной части главы 1 настоящих рекомендаций приводится общая информация о КТМС-2006, относящаяся к ее структуре, основным концепциям и терминологии.

5. В главе 2 приводится справочная информация об обязанностях по проведению инспекций в рамках контроля со стороны государства порта в соответствии с КТМС-2006.

6. В главах 3 и 4 рассматривается порядок проведения инспекций в рамках контроля со стороны государства порта в соответствии с КТМС-2006. Этим порядком определяются в практическом плане различные этапы или шаги, которые должны быть выполнены в ходе той или иной инспекции в зависимости от обстоятельств, выявляемых ИКГП, когда это лицо поднимается на борт судна. Глава 3 охватывает такие вопросы, как подготовка к инспекции и начальная часть осуществляемой ИКГП инспекции, которая представляет собой проверку на борту относящейся к КТМС судовой документации и которая обеспечивает *prima facie* (на первый взгляд) свидетельство того, что данное судно соответствует установленным требованиям. В главе 3 также содержатся рекомендации по вопросам, которые ИКГП потребовалось бы рассмотреть при определении того, окончена ли инспекция

на этом первом пункте – проверке документации – или имеются основания для проведения более детальной инспекции. В главе 4 рассматривается следующий этап – более детальная инспекция условий на судне в случаях, когда ИКГП пришел к выводу, что имеются основания, в соответствии с КТМС-2006, для проведения инспекции этого уровня.

7. В главе 5 приводятся рекомендации в отношении мер, принимаемых ИКГП при выявлении, после более детальной инспекции, наличия на судне недостатков или несоответствий.

8. В главе 6 кратко излагаются шаги, которые предпринимаются в связи с рассмотрением жалоб, подаваемых моряками на берегу (правило 5.2.2).

1.2. Краткий обзор КТМС-2006

9. В преамбуле к КТМС-2006 излагаются цели и задачи государств – членов Международной организации труда при принятии Конвенции. В преамбуле отмечаются глобальный характер морского судоходства и необходимость особой защиты моряков. В ней КТМС-2006 также увязывается с другими основными международными конвенциями, устанавливающими минимальные нормы для морского судоходства в связи с безопасностью, охраной судов и охраной морской среды. **КТМС-2006, дополняющая другие основные международные конвенции, отражает международное соглашение относительно минимальных требований, касающихся условий труда и жизни моряков.**

10. Подобно другим международным трудовым нормам, в КТМС-2006 лишь устанавливаются минимальные международные нормы. Однако после напоминания о пункте 8 статьи 19 Устава Международной организации труда в преамбуле далее разъясняется, что принятие какой-либо конвенции или рекомендации Конференцией или ратификация какой-либо конвенции

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

любым государством-членом никоим образом не затрагивают какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают соответствующим работникам более благоприятные условия, чем условия, предусматриваемые данной конвенцией или рекомендацией.

11. В КТМС-2006 содержатся пояснительные примечания, принятые 94-й (морской) сессией Международной конференции труда для оказания правительствам содействия в отношении их законодательных обязательств и понимания правовой взаимосвязи между различными частями КТМС-2006. В них также кратко излагается общая структура КТМС-2006.

Пояснительные примечания к правилам и Кодексу Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве

1. Настоящие пояснительные примечания, которые не являются частью Конвенции о труде в морском судоходстве, представляют своего рода путеводитель по Конвенции.
2. Конвенция состоит из трех различных, но взаимосвязанных частей: статей, правил и Кодекса.
3. В статьях и правилах устанавливаются основные права и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию. Статьи и правила могут быть изменены только Конференцией в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда (см. статью XIV Конвенции).
4. В Кодексе содержится подробная информация о выполнении правил. Он состоит из Части А (обязательные стандарты) и Части В (факультативные руководящие принципы). В Кодекс могут вноситься поправки на основе упрощенной процедуры, изложенной в статье XV Конвенции. Поскольку Кодекс содержит подробные положения о выполнении, то поправки в него должны вноситься в рамках общей сферы применения статей и правил.
5. Правила и Кодекс объединены по общим темам в рамках пяти разделов:

- раздел 1. Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна;
 - раздел 2. Условия занятости;
 - раздел 3. Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание;
 - раздел 4. Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения;
 - раздел 5. Соблюдение и обеспечение выполнения.
6. Каждый раздел содержит группы положений, касающихся отдельного права или принципа (либо меры по обеспечению выполнения в разделе 5) и имеющих соответствующую нумерацию. Первая группа в разделе 1 включает, например, правило 1.1, стандарт A1.1 и руководящий принцип B1.1 (о минимальном возрасте).
7. Конвенция преследует три основные цели:
- a) заложить в своих статьях и правилах прочный свод прав и принципов;
 - b) обеспечить посредством Кодекса значительную степень гибкости в отношении путей осуществления государствами-членами этих прав и принципов; и
 - c) обеспечить посредством раздела 5 надлежащее соблюдение и выполнение этих прав и принципов.
8. Гибкий характер применения положений предусматривается в двух главных областях: первая – это возможность для государства-члена, в случае необходимости (см. пункт 3 статьи VI), выполнять подробные требования Части А Кодекса на основе принципа эквивалентности по существу (как определено в пункте 4 статьи VI).
9. Вторая область гибкого применения обеспечивается благодаря формулированию в более общем виде обязательных требований многих положений в Части А, предоставляя тем самым более широкую свободу действий в отношении конкретных мер, которые должны быть предусмотрены на национальном уровне. В таких случаях в факультативной Части В Кодекса даются рекоменда-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

ции в отношении выполнения. Таким образом государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, могут устанавливать характер мер, которых можно было бы ожидать от них согласно соответствующему общему обязательству в Части А, а также мер, которые не обязательно потребовались бы в данном конкретном случае. Например, в соответствии со стандартом А4.1 на всех судах должен быть обеспечен безотлагательный доступ к необходимым медикаментам для оказания медицинской помощи на борту судна (подпункт b) пункта 1), и они должны “иметь на борту судовую аптечку” (подпункт a) пункта 4). Добросовестное выполнение этого последнего обязательства, несомненно, означает нечто большее, чем наличие на борту каждого судна судовой аптечки. Более точное указание относительно выполнения этого обязательства с целью обеспечить надлежащие хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки дается в соответствующем руководящем принципе В4.1.1 (пункт 4).

10. Государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, не связаны соответствующими рекомендациями, и, как указывается в положениях раздела 5 в отношении государственного портового контроля, инспекции будут проводиться лишь с целью проверки выполнения соответствующих требований настоящей Конвенции (статей, правил и стандартов в Части А). Однако в соответствии с пунктом 2 статьи VI государства-члены должны уделять надлежащее внимание выполнению своих обязанностей по Части А Кодекса в порядке, предусмотренном в Части В. Если после должного рассмотрения соответствующих руководящих принципов государство-член принимает решение относительно необходимости с целью обеспечения надлежащего хранения, использования и поддержания содержимого судовой аптечки (если воспользоваться приведенным выше примером), как того требует стандарт в Части А, то это считается приемлемым. С другой стороны, следуя рекомендациям, содержащимся в Части В, соответствующее государство-член, а также органы МОТ, ответственные за осуществление надзора за применением международных трудовых конвенций, могут быть уверены, без дальнейшего рассмотрения этого вопроса, в том, что предусмотренные государством-членом меры являются адекват-

ными для выполнения обязательств, предусмотренных в Части А, к которым относится данный руководящий принцип.

12. Раздел 5 относится к соблюдению и обеспечению выполнения и включает требования КТМС-2006 в связи с проведением инспекций иностранных судов в порту (контроль со стороны государства порта), содержащиеся в правиле 5.2.1 и стандарте А5.2.1, а рекомендации приводятся в руководящем принципе В5.2.1. Важно учитывать четыре приложения, помещенные в конце раздела 5 КТМС-2006:

- Приложение А5-III. Перечень областей, в которых может проводиться более детальная инспекция в государстве порта;
- Приложение А5-I. Перечень вопросов для инспекции государством флага для целей освидетельствования;
- Приложение А5-II. Типовые документы, относящиеся к установленной в разделе 5 системе инспекции и освидетельствования со стороны государства флага:
 - Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (СвСТН);
 - Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (Временное СвСТН);
 - Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН, две части – Часть I и Часть II);
- Приложение В5-I. Образец для демонстрации того, как обе части ДСТН могут заполняться государством флага (Часть I) и судовладельцем (Часть II).

1.3. Основные концепции КТМС-2006

13. В этом разделе главы 1 излагаются некоторые из основных концепций, относящихся к применению КТМС-2006. В следующем разделе 1.4 содержатся определения терминов, встречающихся в КТМС-2006.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

1.3.1. Применение

14. КТМС-2006 применяется ко всем морякам на всех судах, охватываемых Конвенцией. Моряком является любое лицо², занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция³. Термины “моряк” и “судно” определяются в КТМС-2006 (см. раздел 1.4, ниже).

1.3.2. Права моряков

15. КТМС-2006 призвана содействовать достижению достойных условий труда для всех моряков. В ней устанавливаются основополагающие права и принципы для моряков в отношении условий их труда и жизни.

16. Статья III КТМС-2006 относится к *основополагающим* правам и принципам, при этом в ней требуется, чтобы государства – члены МОТ удостоверились в том, что положения их за-

² КТМС-2006 предусматривает, что в случае появления сомнений в отношении того, следует ли рассматривать какие-либо категории лиц в качестве “моряков” для целей Конвенции, данный вопрос должен решаться компетентным органом в государстве флага после консультаций с соответствующими судовладельцами и моряками. Рекомендации по этому вопросу представлены в резолюции, касающейся информации о профессиональных группах (№ VII), которая была принята на 94-й (морской) сессии Международной конференции труда.

³ КТМС-2006 применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются коммерческим морским судоходством. При условии соблюдения любых национальных положений об обратном КТМС-2006 не применяется к судам, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной близости к ним либо в районах действия портовых правил; судам, занятым рыбным или аналогичным промыслом, и судам традиционной постройки, таким как плоскодонные шлюпки и джонки; военным кораблям и вспомогательным судам военно-морского флота.

конодательства и нормативно-правовых актов обеспечивают соблюдение, в контексте настоящей Конвенции, основополагающих прав на:

- a) свободу объединения и действенное признание права на ведение коллективных переговоров;
- b) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;
- c) действенное искоренение детского труда; и
- d) ликвидацию дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости.

17. Статья IV относится к *трудовым и социальным правам моряков* и гласит:

1. Каждый моряк имеет право на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности.
2. Каждый моряк имеет право на справедливые условия занятости.
3. Каждый моряк имеет право на достойные условия труда и жизни на борту судна.
4. Каждый моряк имеет право на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и другие формы социальной защиты.
5. Каждое государство-член обеспечивает, в пределах своей юрисдикции, полную реализацию трудовых и социальных прав моряков, изложенных в предыдущих пунктах настоящей статьи, в соответствии с требованиями настоящей Конвенции. Если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции, то такая реализация прав может быть достигнута на основе национального законодательства или нормативно-правовых актов, посредством применимых коллективных соглашений, с помощью практической деятельности или иных мер.

1.3.3. Соблюдение и обеспечение выполнения

18. Государство флага должно удостовериться, через эффективную и согласованную систему регулярной инспекции, мониторинга и других мер контроля, в том, что суда соответствуют требованиям Конвенции в том виде, в котором они закреплены в национальных законах или нормативно-правовых актах либо в коллективном договоре или посредством других мер или практики, обеспечивающих выполнение требований КТМС-2006. В целом, согласно правилу 5.1.3, суда, помимо инспекций, должны также пройти освидетельствование с точки зрения соблюдения требований, касающихся 14 подлежащих проверке областей условий труда и жизни моряков, которые установлены в Приложении А5-I к разделу 5. Что касается судов, не подлежащих освидетельствованию (валовой вместимостью менее 500 либо не осуществляющих международные рейсы или не эксплуатируемых в портах или между портами другой страны), то государство флага все же должно удостовериться в соблюдении всех требований, предъявляемых к подлежащим освидетельствованию судам.

19. В КТМС-2006 признается, что государства – члены МОТ нуждаются в определенной гибкости с учетом конкретных национальных ситуаций, особенно в отношении судов меньшей вместимости и судов, не осуществляющих международные рейсы, или особых типов судов. В ней также признается, что государства флага не всегда могут выполнять требования КТМС-2006 так, как установлено в Части А Кодекса, и им разрешается принимать меры, которые являются “эквивалентными по существу”. В КТМС-2006 представлены рекомендации, предназначенные в первую очередь для национальных законодательных органов в государствах флага, которые касаются возможных способов достижения этой национальной гибкости. Для судов, осуществляющих международные рейсы или эксплуатируемых в портах или между портами другой страны, эти вопросы будут указываться в находящихся на борту

судов документах, требуемых в соответствии с КТМС-2006, для сведения инспекторов государства флага и проводящих инспекции уполномоченных должностных лиц, осуществляющих контроль со стороны государства порта (ИКГП).

Освидетельствуемые суда

20. Применительно к судам валовой вместимостью 500 или более, осуществляющим международные рейсы, или судам валовой вместимостью 500 или более, плавающим под флагом одной страны и эксплуатируемым в портах или между портами другой страны, в КТМС-2006 содержится перечень из 14 областей, которые подпадают под действие системы обязательного освидетельствования (см. Приложение А5-I к разделу 5 КТМС-2006). Освидетельствование обязательно только для некоторых судов, охватываемых КТМС-2006, однако судовладелец может также запросить освидетельствование того или иного судна даже в тех случаях, когда освидетельствование не требуется.

21. Документами, выдаваемыми государством флага или признанной организацией (ПО) от его имени, если она на то уполномочена, являются СвСТН и ДСТН. ДСТН состоит из двух частей. Часть I заполняется государством флага и относится к соответствующим национальным требованиям, соблюдение которых подлежит освидетельствованию. Часть II составляется судовладельцем, и в ней излагаются меры, принятые судовладельцем для обеспечения текущего соответствия судна этим требованиям государства флага.

22. Данные два документа, а также условия, которые они удостоверяют, могут подлежать инспекции в иностранных портах (инспекции в рамках контроля со стороны государства порта). **Образцы документов, которые должны находиться на борту судов, приводятся в Приложении А5-II в конце раздела 5 КТМС-2006.**

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

23. СвСТН и ДСТН, если они должным образом ведутся на борту судна, являются **prima facie** доказательством того, что судно удовлетворяет требованиям КТМС-2006, и будут облегчать процесс инспекции при заходе судна в иностранные порты.

24. КТМС-2006 специально разрабатывалась таким образом, чтобы согласовываться с существующими мерами в секторе морского судоходства, относящимися к инспекциям судов (со стороны государств флага и порта), в связи с ранее заключенной конвенцией о труде в морском судоходстве – Конвенцией (№ 147) о минимальных нормах на торговых судах 1976 года – и основными конвенциями по вопросам безопасности и охраны судов и защиты от загрязнения, разработанными Международной морской организацией (ИМО)⁴. В ней также предусматривается учет мер, принимаемых в настоящее время в соответствии с различными региональными меморандумами о взаимопонимании или соглашениями о контроле со стороны государства порта.

25. В целях содействия обеспечению достойных условий труда для моряков и равных возможностей для судовладельцев все суда независимо от их размера, к которым применяется КТМС-2006, заходящие в иностранные порты в государствах, ратифицировавших Конвенцию, могут быть подвергнуты инспекции (пункт 4 статьи V).

26. На государства, ратифицировавшие КТМС-2006, возлагается обязанность по проведению, в рамках контроля со стороны государства порта, инспекции иностранных судов, которые заходят в их порты. Эта обязанность, по существу отражающая право, может также пониматься как часть общих интересов ра-

⁴ См. пункт 3 правила 5.2.1; Международную конвенцию по охране человеческой жизни на море с внесенными в нее поправками 1974 года (СОЛАС); и Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и Протокол 1978 года (МАРПОЛ 73/78).

тифицировавших ее государств-членов и обязательство (в соответствии с пунктом 2 статьи I) сотрудничать друг с другом в целях эффективного применения и обеспечения выполнения положений КТМС-2006.

Суда, которые не освидетельствуются

27. Инспекция в иностранном порту применяется даже в том случае, если судно плавает под флагом страны, которая не ратифицировала КТМС-2006, поскольку КТМС-2006 обязывает ратифицировавшие ее государства не предоставлять более благоприятный режим судам государств, которые ее не ратифицировали (пункт 7 статьи V). Это означает, что такие суда могут быть подвергнуты более детальной инспекции, как это предусмотрено в КТМС-2006⁵.

⁵ В КТМС-2006 прямо не рассматриваются требования, предъявляемые к таким судам, однако Конвенция призвана действовать как можно более согласованно с существующей практикой в секторе морского судоходства и основными международными конвенциями Международной морской организации. Если исходить из примера, представленного в разделе 1.5 резолюции А.787(19) ИМО о контроле со стороны государства порта, соответствующим требованиям подходом был бы следующий: “Всем государствам-членам следует в основном применять процедуры, установленные в настоящих руководящих принципах, к судам государств, не ратифицировавших КТМС-2006, и к судам ратифицировавших ее государств, на которых по причинам, связанным с их размером, не имеется документов, предусмотренных КТМС-2006, в целях обеспечения проведения эквивалентных инспекций и применения на борту этих судов эквивалентных уровней условий труда и жизни моряков (включая права моряков). Условия труда и жизни моряков на таких судах должны быть совместимыми с целями положений КТМС-2006; в противном случае к судну должны применяться такие требования, которые необходимы для достижения уровня, сопоставимого с КТМС-2006”. Аналогичный подход получил также отражение в Парижском меморандуме о взаимопонимании относительно контроля со стороны государства порта.

1.4. Определения

28. В пункте 1 статьи II КТМС-2006 приводятся следующие определения:

- a) *компетентный орган* означает министра, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченный издавать нормативно-правовые акты, приказы или иные инструкции, имеющие силу закона в отношении предмета соответствующих положений, и обеспечивать их выполнение;
- b) *Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве* означает декларацию, о которой упоминается в правиле 5.1.3;
- c) *валовая вместимость* означает валовую вместимость, определяемую в соответствии с положениями об измерении вместимости судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой другой конвенции, ее заменяющей; валовая вместимость судов, на которые распространяется временный порядок измерения, принятый Международной морской организацией, представляет собой валовую вместимость, которая указана в графе ПРИМЕЧАНИЯ Международного мерительного свидетельства (1969 год);
- d) *Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве* означает свидетельство, упоминаемое в правиле 5.1.3;
- e) *требования настоящей Конвенции* относятся к требованиям, содержащимся в этих статьях, а также в правилах и в Части А Кодекса настоящей Конвенции;
- f) *моряк* означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция;
- g) *трудовой договор моряков* означает как контракт о работе по найму, так и статьи письменного договора;
- h) *служба найма и трудоустройства моряков* означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию

в государственном или частном секторе, которые занимают-ся наймом моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев;

- i) *судно* означает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил;
- j) *судовладелец* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями или лицами.

2. Обязанности по проведению инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта

2.1. Обзор обязанностей государства порта в соответствии с КТМС-2006

29. Как отмечалось выше, хотя инспекция в рамках контроля со стороны государства порта носит добровольный или дискреционный характер, если страна предпочитает проводить такие инспекции, они должны основываться на действующей системе контроля и мониторинга государства порта (пункт 4 правила 5.2.1). Главным аспектом этого обязательства является необходимость обеспечить наличие у государства порта достаточного числа квалифицированных должностных лиц, обученных осуществлению контроля со стороны государства порта в соответствии с КТМС-2006. В большинстве случаев речь будет идти о персонале, который уже удовлетворяет требованиям действующих международных мер в области контроля со стороны государства порта, разработанных в связи с конвенциями ИМО и в соответствии с региональными меморандумами по вопросу о контроле со стороны государства порта⁶. Однако в некоторых странах эти инспекции могли бы проводиться уполномоченным должностным лицом, которое не обязательно обладает квалификацией ИКГП для других целей, например инспектором по труду в морском судоходстве. Независимо от принятого в каждой стране подхода, в целом будет в равной степени применима основная часть требований и рекомендаций для ИКГП, особенно в отношении поведения инспекции и уровня профессиональной подготовки, необходимой для вынесения профессионального суждения.

⁶ См., например, раздел 2.5 резолюции А.787(19) ИМО и приложение 7 к Парижскому меморандуму.

2.2. Инспекторы контроля государства порта

30. В соответствии с КТМС-2006 инспекция в рамках контроля со стороны государства порта должна проводиться “уполномоченными” должностными лицами (пункт 3 правила 5.2.1). Как отмечалось выше, в настоящих рекомендациях принят термин “инспектор контроля государства порта (ИКГП)”. Это означает, что соответствующие лица должны быть уполномочены компетентным органом в государстве порта проводить эти инспекции и должны иметь при себе официальные документы, которые могут быть предъявлены капитанам судов и морякам.

31. ИКГП должны быть наделены достаточными полномочиями, предусмотренными соответствующими национальными законами или нормативно-правовыми актами, в целях выполнения своих обязанностей согласно КТМС-2006 в том случае, если орган государства порта решит провести инспекцию иностранного судна.

32. В КТМС-2006 не устанавливаются конкретные требования в отношении ИКГП, но контроль со стороны государства порта должен осуществляться в соответствии с КТМС-2006 и “...другими применимыми международными актами, регулирующими контроль в порту государства-члена” (пункт 3 правила 5.2.1). Это означает, что в большинстве случаев были бы уместными существующие требования и международные рекомендации в отношении квалификации и профессиональной подготовки, необходимых для лиц, действующих в качестве ИКГП⁷.

⁷ См. раздел 2.5 резолюции А.787(19) ИМО; приложение 7 к Парижскому меморандуму; и принятый в рамках ИМО *Code of good practice for port State control officers* (MSC-МЕРС.4/Circ.2). Для органов государства порта может быть также полезным учитывать положения КТМС-2006, относящиеся к инспекторам государства флага (пункты 2, 3, 6, 7, 10, 11 и 12 правила А5.1.4).

2.2.1. Профессиональные характеристики уполномоченных должностных лиц/ИКГП в соответствии с КТМС-2006⁸

33. Контроль со стороны государства порта должен осуществляться только уполномоченными ИКГП, обладающими квалификацией и профессиональной подготовкой, необходимыми для выполнения ими своих обязанностей в соответствии с КТМС-2006.

34. ИКГП может быть оказана помощь со стороны любого лица, обладающего необходимыми знаниями и приемлемого для государства порта.

35. ИКГП и любые лица, оказывающие им помощь, должны быть беспристрастными и не должны иметь коммерческого интереса ни в порту проведения инспекции, ни в инспектируемых судах. ИКГП не должны работать по найму в признанных организациях (ПО) или выполнять работу от их имени. Они должны быть обязаны, при необходимости, применять принятый в рамках ИМО *Кодекс добросовестной практики для должностных лиц, осуществляющих контроль со стороны государства порта* (MSC-MEPC.4/Circ.2).

36. ИКГП должны иметь удостоверяющие их документы, выданные государством порта, в виде документа или удостоверения личности с фотографией владельца документа и с указанием того, что они уполномочены осуществлять контроль со стороны государства порта (см. пункт 57, ниже). Любое лицо, оказывающее помощь ИКГП, также должно иметь соответствующий разрешительный документ, выданный государством порта.

⁸ См. также раздел 2.4 резолюции А.787(19) ИМО.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

2.2.2. Требования к ИКГП

37. ИКГП должны быть в состоянии проверять документы, составленные на английском языке, и общаться по-английски с моряками.

38. Необходима специальная профессиональная подготовка в отношении трудовых инспекций в соответствии с КТМС-2006, а для персонала, ранее не участвовавшего в инспекциях в рамках контроля со стороны государства порта, – также в отношении роли и профессиональной практики ИКГП.

3. Проведение инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта

39. При выполнении своих служебных обязанностей ИКГП должны полагаться на свое профессиональное суждение и консультироваться с другими лицами в тех случаях, когда они считают это целесообразным.

40. В целях обеспечения последовательного выполнения требований к контролю со стороны государства порта ИКГП должны иметь при себе экземпляр КТМС-2006, а также данных рекомендаций либо в цифровом формате, либо в виде бумажного документа в качестве справочного материала при проведении любых инспекций в рамках контроля со стороны государства порта. У ИКГП может также иметься экземпляр *Руководства по проведению инспекций государством флага в соответствии с КТМС-2006*.

3.1. Общие соображения в отношении проведения инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта

3.1.1. Цель и предмет инспекций в соответствии с КТМС-2006 в рамках контроля со стороны государства порта

41. Цель проводимой ИКГП инспекции заключается в определении того, соответствует ли судно требованиям Конвенции, включая права моряков (пункт 5 статьи IV). Эти требования установлены в статьях и правилах и в Части А (стандарты) Кодекса КТМС-2006 в отношении условий жизни и труда моряков на борту судна (пункты 1 и 3 правила 5.2.1). Часть В (руководящие принципы) КТМС-2006 не охватывается инспекцией в рамках контроля со стороны государства порта. Инспекции в рамках

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

контроля со стороны государства порта в принципе связаны с 14 областями условий труда и жизни на борту судна (пункт 2 стандарта А5.2.1), которые перечислены в Приложении А5-III раздела 5 КТМС-2006 и подлежат проверке со стороны государства флага на предмет соответствия требованиям Конвенции. Однако ИКПП могут также принимать меры в случае несоответствия любому другому требованию Конвенции, относящемуся к условиям труда и жизни моряков (пункт 1 правила 5.2.1).

42. Согласно Конвенции, детальный порядок выполнения требований КТМС-2006 должен устанавливаться в национальных законах или нормативно-правовых актах, коллективных договорах или с помощью других мер в соответствующем государстве флага. На судах, у которых имеется СвСТН, в Части I ДСТН, прилагаемой к этому Свидетельству, будет представлено краткое изложение соответствующих национальных норм, принятых в целях осуществления КТМС-2006 в отношении 14 упомянутых областей. **Как указывается ниже, СвСТН и ДСТН должны быть отправной точкой в процессе проведения инспекций, поскольку они являются prima facie доказательством соблюдения судном требований КТМС-2006 (включая права моряков).**

43. ИКПП может быть также поручено рассматривать и расследовать жалобы, подаваемые моряками на борту заходящих в их порты судов. Если рассмотрение жалоб не входит в их обязанности, они должны быть в состоянии направлять моряков к компетентному должностному лицу для рассмотрения жалоб или принимать жалобы для передачи компетентному должностному лицу.

3.1.2. Проведение инспекции в соответствии с КТМС-2006
в рамках контроля со стороны государства порта

44. В руководящих указаниях, содержащихся в данном разделе и в главах 4 и 5 настоящих рекомендаций, контроль со стороны государства порта в соответствии с КТМС-2006 описывается как процесс, состоящий из трех возможных фаз или этапов, в зависимости от ситуации, с которой сталкивается ИКГП, поднявшись на борт судна для начала инспекции:

- проверка СвСТН и ДСТН, являющихся *prima facie* доказательством соблюдения требований (глава 3);
- более детальная инспекция, если это необходимо (глава 4);
- меры, принимаемые в случае обнаружения недостатков или несоответствий (глава 5).

45. Инспекция может закончиться после надлежащей проверки документов, или она может привести к более детальной инспекции и закончиться на этом этапе, или в результате инспекции может потребоваться принятие мер в случае выявления недостатков. **На всех этапах инспекции ИКГП должны учитывать обязанность прилагать все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или отсрочки его выхода из порта** (пункт 8 стандарта А5.2.1).

46. Процедуры, рекомендуемые в следующих разделах, связаны с началом инспекции – первым (нередко единственным) этапом инспекции, который в основном связан с проверкой документации судна в соответствии с КТМС-2006 – СвСТН и ДСТН. Они основываются на стандарте А5.2.1 “Контроль судов в порту” КТМС-2006 с учетом других соответствующих процедур инспектирования. ИКГП должны быть знакомы со стандартом А5.2.1, в частности с пунктами 1 и 4. Пункт 1 гласит:

1. Если уполномоченное должностное лицо, поднявшееся на борт судна для проведения контроля и запросившее, когда это примени-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

мо, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, обнаружит, что:

- a) требуемые документы не представлены или не ведутся, либо ведутся с использованием недостоверных данных, либо представленные документы не содержат информацию, требуемую в соответствии с настоящей Конвенцией, или не имеют силы по каким-либо иным причинам; или
- b) имеются явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции; или
- c) имеются разумные основания полагать, что судно сменило флаг, с тем чтобы уклониться от выполнения обязательств, связанных с соблюдением положений настоящей Конвенции; или
- d) поступила жалоба о том, что конкретные условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции,

то может быть проведена более детальная инспекция, чтобы убедиться в уровне условий труда и жизни на борту судна. Такая инспекция проводится в любом случае, если соответствующие условия труда и жизни моряков, считающиеся неприемлемыми, могут представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков или если уполномоченное должностное лицо имеет основания полагать, что любые из этих недостатков представляют собой серьезные нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков).

Пункт 4 гласит (см. также раздел 5.1 настоящих рекомендаций):

4. Если после более детальной инспекции обнаружится, что условия труда и жизни моряков на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции, то уполномоченное должностное лицо доводит до сведения капитана судна информацию о недостатках и о сроках их устранения. В том случае, когда такие недостатки, по мнению уполномоченного должностного лица, имеют существенный характер либо когда они касаются жалобы, поданной в

соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, уполномоченное должностное лицо доводит информацию об этих недостатках до сведения соответствующих организаций моряков и судовладельцев в государстве-члене, в котором проводится инспекция, и может:

- а) уведомить представителя государства флага;
- б) направить соответствующую информацию компетентным органам в следующем порту захода.

47. Инспекции могут проводиться органом государства порта либо по своей собственной инициативе, либо по получении жалобы. В тех случаях, когда должна быть проведена инспекция, ИКГП должен сначала установить, имеются ли на борту судна СвСТН и ДСТН, которые являются *prima facie* доказательством соблюдения требований (см. пункт 52, ниже). Если судно плавает не под флагом страны, ратифицировавшей Конвенцию, то оно может быть подвергнуто более детальной инспекции (глава 4) и проверка документов неприменима. За первоначальной инспекцией может последовать более детальная инспекция (см. главу 4) в любом из четырех случаев, описанных в подпунктах а)–d) пункта 1 стандарта А5.2.1. В некоторых случаях более детальная инспекция является обязательной (см. последнее предложение стандарта).

3.2. Процедура начала инспекции Администрацией Государства порта

3.2.1. Подготовка к инспекциям

48. Эффективность и ход инспекции в рамках контроля со стороны государства порта можно усовершенствовать, если до проведения инспекции получить основную информацию. В связи с этим следует по возможности заранее получить основную информацию о типе судна, грузе, флаге и истории этого судна, а также о его предыдущих и следующих портах захода и об имеющемся в порту времени для инспекции.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

49. Особое внимание следует уделять любым недостаткам или несоответствиям, о которых сообщалось ранее, и любому соответствующему плану действий по устранению этих несоответствий. В зависимости от своего характера, числа и частоты на соответствующем судне или на судах одного и того же судовладельца ранее выявленные недостатки могут повлиять на решение о проведении инспекции на том или ином конкретном судне. Несоответствия могут стать явными основаниями для более детальной инспекции (см. пункт 67, ниже), особенно если последующая проверка документации судна свидетельствует об отсутствии доказательств того, что предписанные представления были выполнены (см. пункты 95 и 104, ниже).

3.2.2. Источники информации

50. Информация о ранее выявленных несоответствиях имеется, например, в уведомлениях о недостатках или отчетах об инспекциях самого органа контроля со стороны государства порта и у органов контроля со стороны государства порта в предыдущих портах захода, а также в базах данных контроля со стороны государства порта или других материалах.

51. Кроме того, важно обмениваться информацией и в целом координировать действия с ИКГП, отвечающими за проведение инспекции судов на предмет соответствия требованиям СОЛАС, ПДНВ и МАРПОЛ и других конвенций ИМО. Некоторые несоответствия требованиям КТМС-2006 могли уже быть отмечены и как несоблюдение того или иного требования СОЛАС или ПДНВ или могли быть отмечены ИКГП при проведении инспекции в связи с конвенциями ИМО.

3.2.3. Объем инспекции в рамках контроля со стороны государства порта

52. Если на борту судна имеются СвСТН и ДСТН, выданные государством флага, которое ратифицировало КТМС-2006, эти документы являются “prima facie доказательством того, что... требования настоящей Конвенции, касающиеся условий труда и жизни моряков, соблюдаются в той мере, которая установлена данным свидетельством” (пункт 4 правила 5.1.1). **За исключением четырех ситуаций, указанных в подпунктах а)–d) пункта 1 стандарта А5.2.1 (см. раздел 3.2.5, ниже), инспекция в рамках контроля со стороны государства порта, в случае ее проведения, ограничивалась бы проверкой судового Свидетельства и ДСТН (пункт 2 правила 5.2.1).**

53. При проверке документов:

- a) устанавливается наличие Свидетельства и ДСТН (или Временного свидетельства) в соответствии с КТМС-2006 и проверяется **действительность** оформления этих документов в отношении данного судна; и
- b) проверяется **комплектность** документов, то есть содержится ли в них вся информация, требуемая в соответствии с КТМС-2006 (см. пункт 63, ниже), в частности в отношении 14 подлежащих проверке областей, перечисленных в Приложении А5-I.

54. Если ИКГП, поднявшийся на борт судна, находит, что документация является **действительной и полной**, инспекция может закончиться на этом этапе, если не имеется **явных оснований** полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям Конвенции (пункт 1 b) стандарта А5.2.1), или нет **разумных оснований** полагать, что судно сменило флаг, с тем чтобы уклониться от соблюдения требований (пункт 1 c) стандарта А5.2.1), либо поступила **жалоба** (пункт 1 d) стандарта А5.2.1).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

3.2.4. Требования в соответствии с КТМС-2006, выполнение которых может подлежать более детальной инспекции ИКГП

55. Как указывалось ранее, требованиями к условиям труда и жизни, которым должны удовлетворять все суда, являются требования, установленные в КТМС-2006, при этом детальное осуществление этих требований предписывается в национальном законодательстве соответствующего государства флага. Поскольку многие из основных требований КТМС-2006 сформулированы в общих выражениях, необходима отсылка – в случае судов, у которых имеются Свидетельство и ДСТН, – к требованиям национального законодательства, изложенным в **Части I** ДСТН; при этом указываются требования, отличающиеся от КТМС-2006, вследствие, например, эквивалентности по существу. Одобренные меры судовладельцев по обеспечению постоянного соблюдения требований будут представлены в **Части II**. Рекомендации в отношении судов, у которых нет Свидетельства и ДСТН, представлены ниже, в пункте 85.

3.2.5. Проверка документов судна в соответствии с КТМС-2006 при проведении инспекции в рамках контроля со стороны государства порта

56. Следующие рекомендации применяются только в отношении судов, плавающих под флагом государства, для которого КТМС-2006 вступила в силу. В любом другом случае ИКГП может решить немедленно приступить к проведению более детальной инспекции (см. главу 4, ниже).

Этап 1. Подъем на борт судна и запрашивание документации

57. Поднявшись на борт судна, ИКГП должен предъявить капитану или вахтенному помощнику капитана, в случае соответствующей просьбы, документ или удостоверение лично-

сти (с фотографией владельца), выданные государством порта, которые подтверждают его или ее полномочия на проведение инспекции (см. пункт 36, выше).

58. ИКГП, поднявшийся на борт судна, должен составить представление о том, хорошо ли содержится и эксплуатируется судно. Следует иметь в виду, что целью инспекции (в соответствующих случаях) является проверка Свидетельства и ДСТН. При нахождении на борту судна ИКГП может наблюдать ситуации или практику, которые свидетельствуют о том, что условия труда и жизни на борту судна могут не соответствовать требованиям КТМС-2006. За исключением недостатков, требующих незамедлительного внимания, любые наблюдаемые недостатки следует анализировать после проверки этих документов.

59. Если СвСТН и ДСТН не представлены, ИКГП может перейти к рассмотрению вопроса о необходимости более детальной инспекции (см. **этап 5**, ниже, и главу 4 (пункт 1 а) стандарта А5.2.1).

Этап 2. Проверка документов

60. Как пояснялось выше (пункт 53), проверка СвСТН и ДСТН предполагает контроль на предмет:

- действительности; и
- комплектности.

61. В той степени, в которой это необходимо для проверки СвСТН и ДСТН, на этом этапе инспекции может быть проверена дополнительная документация, указанная в Свидетельстве и ДСТН в связи с условиями труда и жизни.

62. *Действительность.* Помимо проверки срока действия, указанного в СвСТН, ИКГП следует удостовериться в том, что:

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- срок действия не превышает пяти лет⁹ или, в случае Временного свидетельства, шести месяцев;
- за исключением случаев, когда речь идет о Временном свидетельстве, на судне имеются подписанное и скрепленное печатью Свидетельство и, в соответствующих случаях, подтверждения, которые, как подразумевается, основаны на первоначальной или промежуточной инспекции, проведенной в соответствии с пунктами 2–4 стандарта А5.1.3 и пунктом 4 стандарта А5.1.4 (см., в частности, разделы 2.2.4–2.2.7 *Руководства по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*);
- Свидетельство, а также прилагаемая к нему ДСТН (в соответствующих случаях) подписаны и скреплены печатью уполномоченным должностным лицом государства флага; в тех случаях, когда наделенное правом подписи лицо является сотрудником признанной организации (ПО), необходима ссылка на перечень ПО, которым предоставлены полномочия соответствующим государством флага; доступность данного перечня обеспечивается МОТ в соответствии с пунктом 4 стандарта А5.1.2 (см. раздел 2.2 *Руководства по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*).

63. *Комплектность.* К СвСТН должна прилагаться ДСТН, без которой оно является неполным. Однако в случае Временного СвСТН в этом нет необходимости. ИКПП следует удостовериться в том, что в СвСТН и ДСТН или во Временном СвСТН заполнены все поля, в которые государство флага должно заносить соот-

⁹ Срок действия возобновленных свидетельств может, в некоторых случаях, превышать пять лет на период до трех месяцев (см. пункт 3 стандарта А5.1.3).

ветствующие сведения¹⁰. Проверка комплектности должна также гарантировать (за исключением случая Временного свидетельства) следующее:

- В Части I ДСТН указаны, по каждой из 14 подлежащих проверке областей, национальные требования, воплощающие в жизнь соответствующие положения КТМС-2006, посредством ссылки на соответствующие национальные законодательные положения, а также представление, по мере необходимости, краткой информации об основном содержании национальных требований, включая требования к конкретным типам судов. В этой связи ИКГП могут счесть полезным рассмотреть приводимые в КТМС-2006 рекомендации для государств флага, призванные помочь им при заполнении Части I ДСТН. КТМС-2006 предусматривает, что “в перечень национальных требований в Части I Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве надлежит включать полностью или дополнять его указаниями на законодательные положения, касающиеся условий труда и жизни моряков, по каждой из категорий, перечисленных в Приложении А5-I. Если законодательство точно отражает требования, предусмотренные в настоящей Конвенции, то может потребоваться лишь ссылка на него. Если положение настоящей Конвенции применяется посредством принципа эквивалентности по существу, что предусмотрено пунктом 3 статьи VI, то следует конкретно указать на это положение и представить лаконичное разъяснение. В случае если компетентным органом выдано изъятие в соответствии с положениями раздела 3, то соответствующее положение или положения надлежит указать конкретно”.

¹⁰ См. Приложение А5-II к разделу 5 КТМС-2006 и пункты 10 и 11 стандарта А5.1.3; см. также образец в Приложении В5-I.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- В Части II ДСТН указаны основные меры, принятые судовладельцем для обеспечения постоянного соблюдения национальных требований в периоды между инспекциями государства флага.
- Результаты любых последующих проверок со стороны государства флага, в том числе относящиеся к мерам, упомянутым в Части II ДСТН, записаны в ДСТН или прилагаются к ней либо предоставляются ИКГП каким-либо другим образом и содержат информацию не только о любых недостатках, обнаруженных во время проверки, но и о датах, когда было установлено, что эти недостатки устранены.

64. ДСТН не должна охватывать все национальные законы или нормативно-правовые акты либо другие меры, принятые государством флага в осуществление требований КТМС-2006. ДСТН должна считаться полной, если в ней указаны по каждой из 14 подлежащих проверке областей требования национальных законов по вопросам, указанным в разделе *Основные требования* в главе 4, ниже.

65. Документы не будут считаться комплектными, если сведения о любом необходимом элементе не приводятся на английском языке или не сопровождаются, согласно требованию, переводом на английский язык (для судов, выполняющих международные рейсы) (пункты 11 и 12 стандарта А5.1.3).

66. Если документы некомплектны, ИКГП может, вместо того чтобы приступить к определению наличия оснований для более детальной инспекции в рамках этапа 3, ниже, решить провести более детальную инспекцию (см. **этап 5**, ниже) (пункт 1 а стандарта А5.2.1).

Этап 3. Определение наличия явных оснований полагать, что условия не соответствуют требованиям

67. Явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям Конвенции (пункт 1 b) стандарта А5.2.1), могут вытекать из:

- СвСТН или ДСТН либо документов, упоминаемых в Свидетельстве или ДСТН; или
- других элементов (см. пункты 71 и 72, ниже).

68. *Явные основания, вытекающие из документации судна.* СвСТН и ДСТН должны рассматриваться как *prima facie* доказательство соблюдения требований Конвенции (включая права моряков) в той мере, в какой они удостоверяют соблюдение национальных требований в осуществление КТМС-2006, касающихся условий труда и жизни моряков (пункт 4 правила 5.1.1). При проверке этих документов на комплектность в рамках этапа 2, выше, ИКГП следует сформировать мнение о том, демонстрирует ли информация, предоставленная в ДСТН, что:

- требования КТМС-2006 в каждой из 14 областей, как представляется, соблюдены, особенно требования по вопросам, указанным в разделе *Основные требования* в главе 4, ниже;
- в Части II ДСТН указаны меры в каждой из 14 областей для обеспечения постоянного соблюдения требований в период между инспекциями (см. пункт 10 b) стандарта А5.1.3).

69. Если информация, содержащаяся в Свидетельстве или ДСТН либо в документах, упоминаемых в Свидетельстве или ДСТН, или другие элементы явно указывают, что судно может не соответствовать требованиям Конвенции (включая права моряков), касающимся условий труда и жизни моряков на борту судна, ИКГП следует рассмотреть возможность принятия мер, указанных в следующем пункте.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

70. Могли бы быть целесообразными следующие меры:

- a) ИКГП следует вначале принять в расчет соответствующие требования национального законодательства государства флага, отраженные в Части I ДСТН, уделяя особое внимание любой эквивалентности по существу и разрешенным изъятиям и изменениям, которые могут быть указаны в Части I ДСТН. Если речь не идет о несоблюдении требований, никаких дальнейших мер по этому вопросу принимать не следует.
- b) Если Часть I ДСТН свидетельствует о возможном несоблюдении требований, ИКГП следует проверить, соблюдаются ли на борту судна соответствующие конкретные требования Конвенции. Если на борту судна не будет выявлено случаев несоблюдения требований, никаких дальнейших мер по этому вопросу принимать не следует.
- c) Однако если ИКГП станет ясно, что на борту судна, возможно, не соблюдается(ются) соответствующее требование (требования), то ИКГП следует обсудить этот вопрос с капитаном и, при необходимости, с представителем государства флага.
- d) Если, тщательно рассмотрев информацию, предоставленную капитаном и, в соответствующих случаях, государством флага, ИКГП придет к заключению о том, что, согласно его или ее профессиональному суждению, на борту судна, возможно, не соблюдаются одно или несколько требований Конвенции, ему или ей следует принять решение о необходимости проведения более детальной инспекции судна в соответствии с пунктом 1 b) стандарта A5.2.1. Если необходимы дополнительные пояснения относительно национальных требований, отраженных в Части I ДСТН, этот вопрос следует сначала незамедлительно передать на рассмотрение

контрольного органа со стороны государства порта с целью консультации с государством флага.

71. *Явные основания, вытекающие из других элементов.* Явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям Конвенции, могут возникнуть в ряде других обстоятельств, в том числе во время подготовки к инспекциям (см. разделы 3.2.1 и 3.2.2, выше), при составлении общего впечатления, визуальном наблюдении при нахождении на борту судна (пункт 58, выше) и во время расследования жалобы (см. пункты 83 и 117, ниже).

72. При наличии явных оснований полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям Конвенции, ИКГП следует перейти к **этапу 5**, ниже. В тех случаях, когда явных оснований *не* существует и *не* было смены флага, оправдывающей рассмотрение применения этапа 4, ниже, **более детальная проверка не должна проводиться**.

Этап 4. Определение наличия разумных оснований полагать, что судно сменило флаг, с тем чтобы уклониться от соблюдения Конвенции

73. ИКГП может также решить провести более детальную инспекцию, если имеются **разумные основания** полагать, что судно сменило флаг для того, чтобы уклониться от соблюдения КТМС-2006 (пункт 1 с) стандарта А5.2.1). Любую смену или смены флага следует указывать в документации соответствующего судна, в частности в его Журнале непрерывной регистрации истории судна, который ведется согласно правилу 5 главы XI-1 Конвенции СОЛАС. Должны иметься **“разумные основания”**, а не **“явные основания”** полагать, что целью смены или смен было уклониться от соблюдения требований. ИКГП может составить мнение о цели смены флага, ознакомившись с любым соответствующим отчетом об инспекции. Значительные неустранен-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

ные недостатки, которые не перенесены в записи нового государства флага, могут быть **разумными основаниями**. Государство предыдущего флага может предоставить информацию, в которой могли бы отмечаться возникшие у него трудности при обеспечении соблюдения требований. Однако представитель судовладельца может быть в состоянии информировать ИКГП об уважительных причинах смены флага, которые не связаны с целью уклонения от соблюдения требований.

74. В отсутствие **разумных оснований** полагать, что судно сменило флаг, с тем чтобы уклониться от соблюдения КТМС-2006, **более детальная проверка не должна проводиться**. При наличии разумных оснований ИКГП должен решить, проводить или не проводить более детальную инспекцию.

Этап 5. Решение вопроса о проведении более детальной инспекции

75. В тех случаях, когда на любом из вышеуказанных этапов не принимается решение о завершении инспекции, вопрос о проведении более детальной инспекции (см. главу 4, ниже) будет, как правило, решаться по усмотрению ИКГП или Администрация Государства порта. Более детальная инспекция должна проводиться в случаях, если условия труда и жизни, которые считаются (по мнению ИКГП) или объявляются (лицом, подавшим жалобу: см. раздел 3.3, ниже) неприемлемыми, могли бы представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков или если ИКГП имеет основания полагать, что любые недостатки представляют собой серьезное нарушение требований Конвенции (включая права моряков). Рекомендации по концепции серьезного нарушения приводятся ниже (пункты 96 и 98 раздела 5.2 главы 5).

76. Если ИКГП решит или будет обязан провести более детальную инспекцию, капитан судна должен быть как можно скорее информирован об основаниях для этой меры. Если ИКГП

решит, что в более детальной инспекции нет необходимости, никаких дальнейших мер не требуется.

3.3. Процедура начала инспекций по получении жалобы

77. КТМС-2006 предусматривает возможность подачи жалоб в государстве порта в двух различных ситуациях. Обе ситуации могут привести к более детальной инспекции. Однако связанные с этим шаги и учитываемые факторы различаются. Одна ситуация связана с жалобами, подаваемыми моряком на берегу в соответствии с правилом 5.2.2, и рассматривается ниже, в главе 6. В настоящем разделе рассматриваются жалобы, подаваемые в ходе проведения инспекции в рамках контроля со стороны государства порта (пункт 1 d) стандарта А5.2.1). Жалоба в этом контексте означает информацию, предоставленную каким-либо моряком, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или вообще любым лицом, заинтересованным в безопасности судна, включая заинтересованность в безопасности или здоровье моряков на борту судна (пункт 3 стандарта А5.2.1).

78. ИКГП и/или органу государства порта следует зарегистрировать время поступления жалобы, способ ее передачи, источник жалобы, имя лица, получившего жалобу, название и флаг соответствующего судна, а также характер и подробности предполагаемого несоответствия требованиям КТМС-2006. Следует также регистрировать меры, принятые по получении жалобы.

79. Прежде чем принимать по жалобе какие-либо меры, ИКГП необходимо проверить, что она относится к тому или иному требованию Конвенции (включая права моряков), установленному в ее статьях и правилах или в Части А Кодекса, и что она относится к условиям труда и жизни моряков на борту соответствующего судна (пункт 1 d) стандарта А5.2.1). Она не обязательно должна относиться к одной из 14 областей, перечисленных в Приложении А5-III к Конвенции.

80. Принимаются надлежащие меры для обеспечения конфиденциального характера жалоб, поступающих от моряков (пункт 7 стандарта А5.2.2).

81. На основании жалобы ИКГП *может* или *должен* (если условия труда и жизни, которые объявляются неприемлемыми, могут представлять явную угрозу для охраны труда или здоровья либо являться серьезным нарушением, упомянутым в последнем предложении пункта 1 стандарта А5.2.1; см. пункт 75, выше) решить провести более детальную инспекцию на борту судна.

82. Если ИКГП принимает решение не проводить более детальную инспекцию, а жалоба подана моряком в отношении своего индивидуального случая, она должна рассматриваться в соответствии с правилом 5.2.2 (см. главу 6, ниже).

83. Инспекция, проводимая в связи с жалобой, должна, как правило, ограничиваться вопросами, являющимися предметом этой жалобы. Однако, как отмечается в пункте 3 стандарта А5.2.1, информация, содержащаяся в самой жалобе или полученная в ходе ее расследования, может дать ИКГП явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям Конвенции. В таком случае ИКГП *может* (или *должен*, в упомянутых выше обстоятельствах) принять решение провести более детальную инспекцию (см. пункт 71, выше). Кроме того, если результаты расследования серьезно противоречат информации, содержащейся в документации судна, в том числе в отношении постоянного соблюдения в Части II ДСТН, это может представлять собой доказательство того, что необходимые документы ведутся с использованием недостоверных данных, и это служит основанием для более детальной инспекции согласно пункту 1 а) стандарта А5.2.1.

4. Более детальная инспекция условий труда на морских судах

4.1. Общее замечание

84. Данная глава призвана служить практическим методическим пособием с рекомендациями, касающимися содержания более детальной инспекции в соответствии с КТМС-2006. Официальную формулировку требований по любому вопросу можно найти в тексте КТМС-2006 и – поскольку они излагаются в действующем СвСТН и прилагаемой ДСТН – в национальных законах или нормативных правовых актах либо в коллективных договорах или других документах, принятых в осуществление КТМС-2006, которые применимы к соответствующему судну.

85. Если на борту судна не имеется СвСТН и ДСТН (поскольку для данного судна освидетельствование не является обязательным (пункт 1 правила 5.1.3) и оно не запрашивало Свидетельство или речь идет о судне государства, не ратифицировавшего Конвенцию), ИКГП при оценке соблюдения конкретных требований КТМС-2006 потребуются полагаться на свое профессиональное суждение. Это же потребуются в том случае, если информация, содержащаяся в Свидетельстве или ДСТН либо в документах, упомянутых в Свидетельстве или ДСТН, или другие элементы ясно укажут, что судно может не соответствовать требованиям Конвенции (включая права моряков), касающимся условий труда и жизни моряков на борту судна. Обращение к профессиональному суждению ИКГП будет особенно необходимым, если то или иное требование КТМС-2006 может быть изложено в стандартах (Часть А Кодекса) в общих выражениях. Рекомендации, касающиеся общих ожиданий в отношении этого требования, приводятся в Части В Кодекса, однако при рассмотрении этих рекомендаций следует проявлять осторожность,

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

поскольку Часть В не является обязательной и сама по себе не подлежит контролю со стороны государства порта; тем не менее в ней содержится информация о цели обязательных положений. В случаях предполагаемого несоответствия требованиям капитану следует дать возможность представить доказательство наличия соответствующих национальных требований и дать любые необходимые разъяснения.

86. В отношении инспекций, начатых Администрацией Государства порта, ниже приводится информация об основных требованиях, подлежащих соблюдению, которая сопровождается предложениями относительно источников информации, удостоверяющих соблюдение требований, а также примерами недостатков или несоответствий в 14 областях, подлежащих инспектированию со стороны государства порта, которые указаны в Приложении А5-III к КТМС-2006. Поскольку они являются теми же областями, о которых идет речь в случае освидетельствования со стороны государства флага в соответствии с Приложением А5-I (см. пункт 20, выше), данные рекомендации основываются на соответствующих частях главы 3 *Руководства по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*. Приводимые ниже рекомендации могут также относиться к инспекциям, проводимым на основании жалобы, в рамках содержания жалобы.

87. Однако следует иметь в виду, что, за исключением тех случаев, когда судно явно не отвечает требованиям или у ИКГП уже имеются явные основания полагать, что некоторые аспекты условий труда и жизни на борту судна не соответствуют КТМС-2006, более детальная инспекция, проводимая ИКГП, может быть менее масштабной, чем инспекция государства флага. Если после посещения основных помещений судна и разговора с моряками ИКГП установит, что судно, как представляется, хорошо

содержится и эксплуатируется, а моряки, как представляется, удовлетворены общими условиями труда, ИКГП может решить выбрать несколько из 14 подлежащих проверке областей с целью их более тщательного изучения, с тем чтобы удостовериться в том, проводились ли инспекции судна со стороны государства флага, а также являются ли принимаемые судовладельцем меры по обеспечению постоянного соблюдения требований достаточными и осуществляются ли они надлежащим образом. В зависимости от результатов ИКГП может принять решение закончить более детальную инспекцию либо распространить ее на большее число областей, упомянутых в Приложении А5-III, или даже на все эти области.

88. Наконец, в следующем разделе часто делаются ссылки на требования согласно национальным законам, или на национальные требования, или на аналогичные понятия. Они относятся к соответствующим национальным требованиям, принятым государством флага в осуществление требований Конвенции. Следует отметить, что в обязанности ИКГП не входит обеспечение соблюдения любых национальных требований, превосходящих требования КТМС-2006.

4.2. Основные требования; источники информации; примеры недостатков или несоответствий

Правило 1.1. Минимальный возраст (Приложение А5-III. Минимальный возраст)

Основные требования

- Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет (пункт 1 стандарта А1.1).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд моряков в возрасте до 18 лет, если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности (пункт 4 стандарта A1.1).
- Особое внимание должно уделяться вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет в соответствии с национальными законами и нормативно-правовыми актами (пункт 2 b) стандарта A4.3).
- Запрещается труд в ночное время* моряков в возрасте до 18 лет, за исключением тех случаев, когда компетентным органом сделано исключение в соответствии с пунктом 3 стандарта A1.1 при осуществлении программ профессиональной подготовки (пункт 2 стандарта A1.1).

* “Ночное время” определяется в соответствии с национальными законодательством и практикой. Оно охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее 5 часов утра (пункт 2 стандарта A1.1).

Источники информации

- Судовая роль, паспорт или другой официальный документ, подтверждающий даты рождения моряков.
- Режим работы моряков в возрасте до 18 лет для определения времени и характера работы.
- Информация о видах работ на борту судна, которые, как установлено, могут угрожать безопасности моряков в возрасте до 18 лет.
- Недавние акты о несчастных случаях и отчеты комиссий по технике безопасности для определения того, шла ли речь о моряках в возрасте до 18 лет.
- Беседы частного характера с моряками.

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

Примеры недостатков

- Лицо в возрасте до 16 лет работает в качестве моряка.
- Моряк в возрасте до 18 лет работает в ночное время (и не в рамках программы профессиональной подготовки).
- Моряк в возрасте до 18 лет выполняет задания, которые могут угрожать его здоровью или безопасности.

Правило 1.2. Медицинское свидетельство

(Приложение А5-III. Медицинское освидетельствование)

Основные требования

- Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представят документ*, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей (пункт 1 правила 1.2).
- Свидетельство для моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, должно выдаваться как минимум на английском языке (пункт 10 стандарта А1.2).
- Медицинское свидетельство должно быть выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией, и должно быть действительным (пункты 1 и 4 стандарта А1.2).
- Срок действия** свидетельства определяется согласно национальному закону государства флага в соответствии со следующими требованиями:
 - не более двух лет для медицинских свидетельств, за исключением моряков в возрасте до 18 лет; в последнем случае – один год (пункт 7 а) стандарта А1.2);
 - не более шести лет для свидетельства о цветоощущении (пункт 7 b) стандарта А1.2).

* Свидетельства, выдаваемые в соответствии с применимыми требованиями Международной конвенции о подготовке и дипло-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

мировании моряков и несении вахты 1978 года (Конвенция ПДНВ) с поправками или отвечающие по существу этим требованиям, должны приниматься как удовлетворяющие этим требованиям (пункт 3 стандарта А1.2).

** Вышеприведенные требования следует истолковывать в свете следующих положений КТМС-2006:

8. В чрезвычайных обстоятельствах компетентный орган может допускать к работе моряка без действительного медицинского свидетельства на период до захода в следующий порт, где моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача, при условии что:

- а) срок действия такого разрешения не превышает трех месяцев; и
- б) соответствующий моряк имеет медицинское свидетельство, срок действия которого истек недавно (пункт 8 стандарта А1.2).

9. Если срок действия свидетельства истекает во время рейса, то это свидетельство продолжает оставаться в силе до захода в следующий порт, в котором моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача, при условии что этот период времени не превышает трех месяцев (пункт 9 стандарта А1.2).

Источники информации

- Судовая роль.
- Медицинские свидетельства.
- Свидетельства о цветоощущении, в соответствующих случаях.
- Режим работы и беседы частного характера с моряками для определения того, что медицинские ограничения на работу для отдельных моряков соблюдаются и что моряки не назначаются на работы и не выполняют работы, противоречащие этим ограничениям.
- Разрешение или допуск (при условии срока действия не более трех месяцев), если компетентный орган государства флага разрешил моряку работать без действительного свиде-

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

тельства или со свидетельством с истекшим сроком действия в чрезвычайных обстоятельствах.

Примеры недостатков

- Моряк на борту судна без действительного медицинского свидетельства или свидетельства о цветоощущении (в соответствующих случаях) либо разрешения компетентного органа в чрезвычайных обстоятельствах.
- Моряк, работающий на борту судна или выполняющий задания, противоречащие ограничению согласно медицинскому свидетельству.
- Медицинское свидетельство моряка, выданное не на английском языке, на борту судна, обычно выполняющего международные рейсы.
- Медицинское свидетельство, которое не было выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией.

Правило 1.3. Подготовка и квалификация (Приложение А5-III. Квалификация моряков)

Основные требования

- Моряки должны пройти профессиональную подготовку или получить диплом (свидетельство)*, удостоверяющий их компетентность, или иным образом подтвердить квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности в соответствии с требованиями государства флага (пункт 1 правила 1.3).
- Моряки должны успешно завершить прохождение подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна (пункт 2 правила 1.3).

* **Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с Международной конвенцией о подготовке и**

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (Конвенция ПДНВ) с поправками считаются отвечающими этим требованиям.

Источники информации

- Свидетельство о минимальном составе экипажа для проверки необходимой квалификации моряков.
- Свидетельства и подтверждения для персонала в соответствии с Конвенцией ПДНВ, подтверждающие компетентность моряков в отношении их обязанностей (а также судовая роль для определения обязанностей).
- Документальные доказательства (от судовладельца или, если относится к соответствующей должности, национального или иного органа), подтверждающие, что моряки обладают любой квалификацией, которая может требоваться в соответствии с КТМС-2006 для лиц, выполняющих другие обязанности на борту судна (например, судовых поваров; см. ниже, правило 3.2).
- Доказательства, подтверждающие, что моряки успешно завершили прохождение подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
- Соответствующие учебные материалы, которые доступны для экипажа.
- Беседы частного характера с моряками для подтверждения их профессиональной подготовки.

Примеры недостатков

- Квалификация моряков не соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа.
- На борту судна работает моряк, который не прошел профессиональной подготовки, не получил диплома (свидетельства), удостоверяющего его компетентность, или иным

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

образом не подтвердил квалификацию, позволяющую ему выполнять необходимые обязанности.

- Свидетельства или подтверждения устарели или срок их действия истек.
- На борту судна работает моряк, который не завершил успешно прохождение подготовки по вопросам личной безопасности.
- Отсутствие действительного разрешения, выданного в соответствии с Конвенцией ПДНВ, при необходимости.

Правило 1.4. Наем и трудоустройство

(Приложение А5-III. Пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства)

Основные требования

- Если судовладелец пользуется услугами частной службы найма и трудоустройства моряков, она должна быть лицензирована, сертифицирована или регулироваться в соответствии с КТМС-2006 (пункт 2 стандарта А1.4).
- С моряков не должна взиматься плата за пользование услугами этих служб (пункт 5 b) стандарта А1.4).
- Судовладельцы, пользующиеся услугами таких служб, расположенных в государствах, не являющихся участниками КТМС-2006, должны обеспечивать, чтобы, насколько это практически возможно, эти службы соответствовали требованиям КТМС-2006 (пункт 9 стандарта А1.4).

Источники информации

- Национальные веб-сайты компетентного органа по вопросам лицензирования или регулирования служб найма и трудоустройства моряков (агентств по комплектованию экипажей).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Если моряки наняты через службу найма и трудоустройства моряков, расположенную в стране, которая не ратифицировала КТМС-2006, должна иметься документация, показывающая, что судовладелец удостоверился, насколько это практически возможно, через надлежащую систему в том, что данная служба работает в соответствии с КТМС-2006. В системе судовладельца могут, например, учитываться информация, собранная государством флага, а также результаты любых проверок или освидетельствований, относящиеся к качеству служб, работающих в странах, которые не ратифицировали КТМС-2006. Другими доказательствами, которые могли бы представить судовладельцы, служат наличие контрольных перечней требований КТМС-2006 или проверка признанной организацией (ПО) службы найма и трудоустройства, расположенной в стране, которая не ратифицировала КТМС-2006.
- Беседы частного характера с моряками для определения того, что они не выплачивали вознаграждение или иной сбор службе найма или трудоустройства и информированы о своих правах и обязанностях.
- Беседы частного характера с моряками для определения того, что у службы найма и трудоустройства, предоставившей свои услуги, нет черного списка.

Примеры недостатков

- Нет документальных доказательств, свидетельствующих о том, что служба или агентство работает в соответствии с КТМС-2006.
- Моряк, нанятый через частную службу найма и трудоустройства моряков, которая не лицензирована, не сертифицирована или не регулируется в соответствии с КТМС-2006 либо

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

лицензия, сертификат или любой иной аналогичный документ которой утратил силу.

- При пользовании услугами частной службы найма и трудоустройства от моряка требуется выплатить вознаграждение или иной сбор за услуги по трудоустройству.
- Моряк, работающий на борту судна, который был нанят службой найма и трудоустройства, работающей в государстве, которое не является участником КТМС-2006, в случаях, когда судовладелец не может подтвердить свой вывод о соответствии КТМС-2006.

Правило 2.1. Трудовые договоры моряков (Приложение А5-III. Трудовые договоры моряков)

Основные требования

- Все моряки должны иметь экземпляр своего трудового договора моряка (ТДМ), подписанный как моряком, так и судовладельцем или представителем судовладельца (либо иной документ, свидетельствующий о заключении подрядного или аналогичного договора) (пункт 1 а) стандарта А2.1).
- ТДМ должен как минимум содержать данные, указанные в подпунктах а)–к) пункта 4 стандарта А2.1 КТМС-2006 (пункт 4 стандарта А2.1).
- Морякам также должен быть вручен документ, содержащий записи об их службе на судне (такой, как Мореходная книжка) (пункт 1 е) стандарта А2.1).
- Если коллективный договор полностью или частично включается в ТДМ, договор должен находиться на борту судна с соответствующими положениями на английском языке (за исключением судов, осуществляющих только внутренние рейсы) (пункт 2 стандарта А2.1).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

Источники информации

- Экземпляр ТДМ (или иной документ, свидетельствующий о заключении подрядного или аналогичного договора) и любые применимые коллективные договоры с моряками и как минимум стандартная форма ТДМ (на английском языке) для судна.
- Доказательство наличия у моряков записей в Мореходной книжке в соответствующих случаях с учетом срока проведения инспекции по отношению к периоду службы.
- Мореходные книжки моряков для определения того, что в них не содержатся записи о качестве их работы или об их заработной плате.
- Беседы частного характера с моряками для подтверждения того, что при подписании ТДМ им была предоставлена возможность для его изучения и получения консультаций и они свободно согласились с положениями договора перед его подписанием.

Примеры недостатков

- На судне работает моряк без ТДМ (или иного документа, свидетельствующего о заключении подрядного или аналогичного договора).
- Моряк с ТДМ, в котором содержатся не все позиции, указанные в подпунктах а)–к) пункта 4 стандарта А2.1.
- Моряк с ТДМ, который не соответствует национальным требованиям государства флага.
- Нет системы или положений, предусматривающих внесение записей в мореходные книжки.
- Морякам не вручается мореходная книжка с записями об их службе на судне по окончании срока найма.

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- Коллективный договор, который полностью или частично включается в ТДМ, не находится на борту судна или, если находится на борту судна, составлен не на английском языке на судне, осуществляющем международные рейсы.
- Стандартная форма ТДМ не на английском языке.
- ТДМ содержит условия, нарушающие права моряков.

Правило 2.2. Заработная плата

(Приложение А5-III. Выплата заработной платы)

Основные требования

- Моряки должны получать плату за свой труд не реже одного раза в месяц и полностью в соответствии со своими трудовыми договорами (пункт 1 правила 2.2; пункт 1 стандарта А2.2).
- Моряки имеют право получать ежемесячный отчет с указанием их месячной заработной платы и любых разрешенных удержаний, таких как переводы (пункты 2, 3 и 6 стандарта А2.2).
- Не допускаются неразрешенные удержания, такие как плата за проезд к судну или обратно (пункт 1 правила 2.2).
- Плата за переводы/услуги по выплате зарплаты по аттестату* должна иметь разумный размер, а обменный курс должен соответствовать национальным требованиям (пункт 5 стандарта А2.2).

* Выплата зарплаты по аттестату представляет собой механизм, посредством которого часть заработка моряков регулярно переводится, по их просьбе, членам их семей или иждивенцам либо имеющим на то юридическое право доверенным лицам, пока моряки находятся в море (пункты 3 и 4 стандарта А2.2).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

Источники информации

- ТДМ и документация, такая как платежные ведомости, для подтверждения того, что заработная плата выплачивается не реже одного раза в месяц, как указано в ТДМ или соответствующих коллективных договорах.
- Соответствующие документы, в которых указываются плата за услуги и обменные курсы, применяемые к любым переводам, по просьбе моряков, для членов их семей или иждивенцев либо имеющих на то юридическое право доверенных лиц.
- Соответствующие документы для подтверждения выплаты заработной платы, включая требование предоставления морякам ежемесячного отчета (такого, как выписка из платежной ведомости). Копии индивидуальных отчетов также должны предоставляться ИКГП по их просьбе.
- Беседы частного характера с моряками для подтверждения соблюдения требований в отношении выплаты заработной платы.

Примеры недостатков

- Моряк не получает плату на регулярной основе (по меньшей мере, ежемесячно) и полностью в соответствии с ТДМ или коллективным договором.
- Моряк не получает ежемесячный отчет (такой, как выписка из платежной ведомости) о заработной плате.
- Выплата денег по аттестату не производится или производится не в соответствии с указаниями моряка.
- Плата за конвертацию валют и перевод средств не соответствует национальным требованиям.
- Используются несколько комплектов отчетов о заработной плате.

Правило 2.3. Продолжительность рабочего времени и времени отдыха (Приложение А5-III. Продолжительность рабочего времени или времени отдыха)

Основные требования

- Минимальная продолжительность времени отдыха* должна составлять не менее десяти часов в течение любого 24-часового периода и 77 часов в течение любого периода в семь дней, если соответствующий национальный закон относится к продолжительности времени отдыха, или, если соответствующий национальный закон относится к продолжительности рабочего времени, максимальная продолжительность рабочего времени** не должна превышать 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любого периода в семь дней (пункт 5 стандарта А2.3 в том виде, в котором он включен в национальные стандарты)***.
- Время отдыха можно делить не более чем на два периода, продолжительность одного из которых должна составлять не менее шести часов, а интервал между последовательными периодами не должен превышать 14 часов (пункт 6 стандарта А2.3 в том виде, в котором он включен в национальные стандарты)***.
- Необходимо принимать во внимание опасность, связанную с усталостью моряков (пункт 4 стандарта А2.3).

* Время отдыха означает время, выходящее за рамки рабочего времени; этот термин не включает короткие перерывы (пункт 1 b) стандарта А2.3).

** Рабочее время означает время, в течение которого моряки обязаны выполнять работу в интересах судна (пункт 1 а) стандарта А2.3).

*** В отношении национальных стандартов, в которые включен стандарт А2.3:

Пункт 3 стандарта А2.3 предусматривает, что “каждое государство-член признает, что нормальная продолжительность рабоче-

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

го времени моряков, как и других работников, рассчитывается на основе восьмичасового рабочего дня при одном выходном дне в неделю и отдыхе в праздничные нерабочие дни. Однако это не препятствует установлению государством-членом процедур, дающих право на заключение или регистрацию коллективного договора, в котором нормальное рабочее время моряков устанавливается на не менее благоприятной основе, чем в настоящем стандарте”.

Пункт 7 стандарта A2.3 предусматривает, что “учения, учебные тревоги по борьбе с пожаром и тревоги по оставлению судна, а также учения, предписываемые национальным законодательством, нормативно-правовыми актами и международными актами, проводятся таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение времени отдыха и не вызывать усталость”.

Пункт 8 стандарта A2.3 предусматривает, что “в ситуациях, когда моряк находится на дежурстве, например при наличии машинного помещения с безвахтенным обслуживанием, ему предоставляется в порядке компенсации адекватный период отдыха, если вызовами на рабочее место нарушается нормальная продолжительность времени отдыха”.

Пункт 13 стандарта A2.3 предусматривает: “Ничто в пунктах 5 и 6 настоящего стандарта не препятствует государству-члену иметь национальные законодательство, нормативно-правовые акты или процедуру, посредством которых компетентный орган разрешал бы или регистрировал коллективные договоры, позволяющие отступать от установленных норм. В такого рода отступлениях необходимо следовать, по мере возможности, положениям настоящего стандарта, но можно принимать во внимание более частые или более продолжительные периоды отпусков или предоставление компенсационных отгулов несущим вахту морякам или морякам, работающим на борту судов, совершающих непродолжительные рейсы”.

Источники информации

- Утвержденный стандартный график с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна, в котором представлены национальные требования к максимальной продолжительности рабочего времени или минимальной продолжи-

тельности времени отдыха и режим работы в море и в порту, который должен быть вывешен на легкодоступном месте на борту судна (график с указанием внутреннего трудового распорядка или режим работы на рабочем языке или языках, используемых на судне, а также на английском языке).

- Документы (ТДМ или соответствующий коллективный договор и другие документы, такие как судовой и машинный журналы, которые также могут быть проверены) для подтверждения соблюдения основных требований к минимальной продолжительности времени отдыха или максимальной продолжительности рабочего времени.
- График с указанием внутреннего трудового распорядка или режима работы на рабочем языке или языках, используемых на судне, а также на английском языке.
- Оперативный учет продолжительности рабочего времени или времени отдыха, согласно требованиям национальных стандартов, каждого моряка, служащего на борту судна.
- Случаи усталости моряков, о которой, возможно, свидетельствуют продолжительность рабочего времени, систематически находящаяся у верхних пределов, и другие способствующие факторы, такие как нарушение времени отдыха, или случаи проявления у моряков таких признаков, как ослабление внимания, не относящиеся к делу и непоследовательные ответы на вопросы, зевота и замедленная реакция.

Примеры недостатков

- Режим работы моряка не соответствует применимым стандартам.
- График с указанием внутреннего трудового распорядка не вывешен или не содержит необходимой информации.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- График с указанием внутреннего трудового распорядка составлен не на английском языке и не на рабочем языке (языках), используемом(ых) на судне.
- Отсутствуют или не ведутся учетные записи рабочего времени или времени отдыха.
- В судовом журнале или ином документе отмечены доказательства превышения предельной продолжительности рабочего времени и отсутствие записи о приостановлении действия графика рабочего времени в соответствии с пунктом 14 стандарта А2.3.

Правило 2.7. Укомплектование судов экипажами

(Приложение А5-III. Уровень укомплектования судна экипажем)

Основные требования

- Суда должны иметь на своем борту достаточное число моряков для обеспечения эффективной и безопасной эксплуатации этих судов с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса (правило 2.7).
- Суда как минимум должны соответствовать уровням укомплектования судов экипажами, указанным в Свидетельстве о минимальном составе экипажа или равнозначном ему документе, выданном компетентным органом (пункт 1 стандарта А2.7).

Источники информации

- Свидетельстве о минимальном составе экипажа или применимый равнозначный ему документ.
- Судовая роль для выяснения численности, категории (такой, как повара и лица, отвечающие за приготовление пищи, и

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

лица, отвечающие за оказание медицинской помощи) и квалификации моряков, работающих на борту судна.

- Судовой график с указанием внутреннего трудового распорядка для подтверждения реализации требований к безопасному составу экипажа.
- Беседы частного характера с моряками для подтверждения того, что эти требования выполняются.

Примеры недостатков

- Численность и/или категории моряков, работающих на борту судна, не соответствуют по меньшей мере минимуму, указанному в Свидетельстве о минимальном составе экипажа.
- На борту судна отсутствует Свидетельство о минимальном составе экипажа или равнозначный ему документ.

Правило 3.1. Жилые помещения и условия для отдыха

(Приложение А5-III. Жилые помещения)

(Приложение А5-III. Условия для отдыха на борту судна)

Основные требования

- На судах должны соблюдаться минимальные стандарты, установленные КТМС-2006, посредством предоставления и поддержания достойных жилых помещений и условий для отдыха морякам, работающим или живущим либо работающим и живущим на борту судна, в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков (пункт 1 правила 3.1).
- Жилые помещения для моряков должны быть безопасными и достойными и должны удовлетворять национальным требованиям, принятым в осуществление КТМС-2006 (пункт 1 стандарта А3.1).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Капитаном или назначенным им лицом проводятся частые инспекции зон жилых помещений моряков (пункт 18 стандарта А3.1), а их результаты фиксируются и предоставляются для проверки.

Примечание. В отношении судов, существовавших до вступления КТМС-2006 в силу для государства флага: на этих судах все же могут проводиться инспекции жилых помещений и условий отдыха моряков для проверки того, что:

- судно удовлетворяет стандартам конвенций МОТ № 92, 133 или 147 (если они применяются в государстве флага) (пункт 2 правила 3.1); и/или
- на судне предоставляются и поддерживаются достойные жилые помещения и условия для отдыха морякам, работающим или живущим либо работающим и живущим на борту судна, в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков (пункт 1 правила 3.1).

Источники информации

- Конструктивный чертеж судна с указанием размеров судна и предназначения каждого помещения или другой зоны.
- Судовая роль для сравнения с числом спальных помещений и мест.
- Осмотр жилых помещений и условий отдыха для моряков на борту судна, при которых особое внимание уделяется следующим требованиям КТМС-2006:
 - общие требования (пункт 6 стандарта А3.1);
 - размер кают и других жилых помещений (пункты 9 и 10 стандарта А3.1);
 - отопление и вентиляция (пункт 7 стандарта А3.1);
 - шум, вибрация и иные внешние факторы (пункт 6 h стандарта А3.1);

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- санитарно-гигиенические узлы и помещения аналогичного назначения (пункты 11 и 13 стандарта А3.1);
- освещение (пункт 8 стандарта А3.1);
- судовой лазарет (пункт 12 стандарта А3.1);
- места для отдыха (пункты 14 и 17 стандарта А3.1);
- требования, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, в свете конкретных потребностей моряков, которые живут и работают на борту судна (пункты 2 а) и 6 h) стандарта А3.1).
- Судовые записи для подтверждения того, что капитаном или от его имени проводятся частые инспекции (это также касается судов, имеющих СвСТН), и Часть II ДСТН для проверки того, что осуществлены другие инспекции или меры, предусмотренные в числе утвержденных мер судовладельцев.
- Доказательство того, что на борту судна принимаются меры для мониторинга уровней шума и вибрации в рабочих зонах и жилых помещениях для моряков.

Примеры недостатков

- Размещение спальных помещений на борту судна не соответствует национальным стандартам, принятым в осуществление КТМС-2006.
- Количество и/или размер (включая высоту) спальных помещений не соответствуют национальным стандартам, принятым в осуществление КТМС-2006.
- На одну койку приходится более одного моряка.
- Условия для отдыха не соответствуют национальным стандартам, принятым в осуществление КТМС-2006.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Отопление, освещение или вентиляция недостаточны или не функционируют должным образом.
- Оснащение и оборудование в зонах жилых помещений для моряков, включая лазарет, столовые и помещения для отдыха, не соответствуют национальным стандартам, принятым в осуществление КТМС-2006.
- Спальные помещения не предоставляются отдельно для мужчин и отдельно для женщин.
- Для мужчин и женщин не предусматриваются отдельные санитарно-гигиенические узлы.
- Санитарно-гигиенические узлы не соответствуют требованиям или не функционируют должным образом.
- Лазарет используется для размещения лиц, которые не являются больными.
- Жилые помещения или помещения для отдыха моряков не содержатся в чистоте и опрятности.
- Капитаном или другим назначенным лицом не проводятся регулярные инспекции жилых помещений для моряков.
- Помещение для прачечной не соответствует требованиям или не функционирует должным образом.
- Воздействие опасных уровней шума, вибрации и иных внешних факторов и химических веществ в жилых помещениях для моряков либо в помещениях для отдыха или помещениях для приема пищи.

Правило 3.2. Питание и столовое обслуживание (Приложение А5-III. Питание и столовое обслуживание)

Основные требования

- Пищевые продукты и питьевая вода должны быть надлежащего качества, обладать надлежащей питательной ценно-

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

стью и иметься в надлежащем количестве, принимая во внимание потребности лиц, находящихся на судне, и различные культурные и религиозные особенности моряков на борту судна (пункт 1 правила 3.2).

- В течение периода работы по найму моряки должны обеспечиваться питанием бесплатно (пункт 2 правила 3.2).
- Моряки, нанятые в качестве судового повара* и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащими подготовкой и квалификацией для занятия этой должности (пункт 3 стандарта А3.2).
- Моряки, работающие в качестве судового повара, не должны быть моложе 18 лет (пункт 8 стандарта А3.2).
- Капитаном или назначенным им лицом должны проводиться частые и документально оформленные инспекции пищевых продуктов, питьевой воды и помещений и оборудования для столового обслуживания (пункт 7 стандарта А3.2).

* “Судовой повар” означает моряка, отвечающего за приготовление пищи (пункт 3 правила 3.2; пункты 3 и 4 стандарта А3.2).

Источники информации

- Документы (см. правило 1.1 о минимальном возрасте) для подтверждения того, что судовым поварам исполнилось 18 или более лет и что судовые повара обладают подготовкой, квалификацией и компетенцией для своей должности в соответствии с национальными требованиями. В случаях, когда не требуется в полной мере квалифицированный повар, доказательство того, что моряки, занимающиеся приготовлением пищи на камбузе, прошли подготовку или инструктаж по вопросам гигиены питания и личной гигиены, а также обработки и хранения пищевых продуктов на борту судна.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Судовые записи для подтверждения проведения частых и документально оформленных инспекций:
 - снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;
 - помещений, используемых для обработки и хранения пищевых продуктов;
 - камбуза и другого оборудования, используемого для приготовления и подачи пищи.
- Осмотр помещений для столового обслуживания, включая камбузы и складские помещения, для проверки того, что они удовлетворяют требованиям гигиены и пригодны для использования по назначению.
- Данные о том, как осуществляется мониторинг качества питьевой воды, и результаты такого мониторинга.
- Планы меню, а также осмотр запасов продуктов питания и мест хранения с целью удостовериться в том, что поставляемые продукты питания обладают надлежащим качеством (например, с неистекшим сроком годности), питательной ценностью, имеются в надлежащем количестве и разнообразны по характеру.
- Беседы частного характера с представительным числом моряков для удостоверения в том, что с моряков не берут плату за продукты питания и обеспечивают их питьевой водой и что пищевые продукты и питьевая вода надлежащего качества и имеются в надлежащем количестве.

Примеры недостатков

- Пищевые продукты и питьевая вода для моряков на борту судна не обладают надлежащим качеством, питательной ценностью и не имеются в надлежащем количестве.

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- С моряка берут плату за продукты питания и/или его не обеспечивают питьевой водой.
- Моряк, отвечающий за приготовление пищи, не прошел необходимую подготовку или инструктаж.
- Судовой повар не обладает подготовкой и квалификацией.
- Судовой повар моложе 18 лет.
- Не проводятся частые и документально оформленные инспекции пищевых продуктов или питьевой воды либо мест приготовления, хранения или обработки.
- Помещения для столового обслуживания не удовлетворяют требованиям гигиены или в других отношениях непригодны для использования по назначению.

Правило 4.1. Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу (Приложение А5-III. Медицинское обслуживание на борту судна)

Основные требования

- На моряков должны распространяться надлежащие меры охраны их здоровья, и они должны иметь доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию, включая основные виды стоматологической помощи, во время работы на борту судна (пункт 1 правила 4.1; пункт 1 стандарта А4.1).
- Охрана здоровья и медицинское обслуживание должны обеспечиваться морякам бесплатно, в соответствии с национальным законодательством и практикой (пункт 2 правила 4.1).
- Судовладельцы должны предоставлять морякам право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в портах захода, если это практически осуществимо (пункт 1 с) стандарта А4.1).

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

Примечание. Государства порта должны обеспечивать, чтобы морякам на борту находящихся на их территории судов, нуждающимся в срочной медицинской помощи, предоставлялся доступ к расположенным на берегу медицинским учреждениям государства порта (пункт 3 правила 4.1).

Источники информации

- Документы (такие, как ТДМ) для подтверждения того, что медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряков на судне или в иностранном порту предоставляются им бесплатно, в той мере, в какой это соответствует законодательству и практике государства флага (пункт 1 d) стандарта А4.1).
- Документы (такие, как ТДМ) для подтверждения того, что морякам предоставляется право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в портах захода, если это практически осуществимо (пункт 1 с) стандарта А4.1).
- Часть II ДСТН для проверки того, какие меры предусмотрел судовладелец для предоставления доступа к расположенным на берегу медицинским учреждениям.
- Данные учета и оборудование для подтверждения соблюдения общих положений об охране здоровья и медицинском обслуживании (пункт 1 а) стандарта А4.1).
- Осмотр для подтверждения того, что судно обеспечено в достаточной степени медицинскими принадлежностями, включая судовую аптечку и оборудование, в том числе либо самое последнее издание “Международного медицинского руководства для судов”, либо медицинский справочник, предусмотренный национальными законами и нормативно-правовыми актами.

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- Документы (такие, как Свидетельство о минимальном составе экипажа и судовая роль) для подтверждения того, что:
 - на борту судна работает квалифицированный врач (в случае судов, имеющих на борту 100 или более человек и обычно находящихся в рейсе более трех дней); или
 - в тех случаях, когда суда не должны иметь на борту врача, на их борту должен быть по крайней мере один моряк (который обладает подготовкой и квалификацией в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ), ответственный за медицинское обслуживание или обладающий навыками для оказания первой медицинской помощи в рамках своих обычных обязанностей.
- Доказательство наличия на борту судна санитарных книжек или международных медицинских сертификатов.
- Беседы частного характера с представительным числом моряков для удостоверения в том, что морякам предоставляется доступ к бесплатному медицинскому обслуживанию на борту судна и увольнения для получения медицинской и стоматологической помощи при заходе в порт, если это практически осуществимо.
- Доказательство наличия процедур использования радио- или спутниковой связи с целью оказания медицинской помощи.

Примеры недостатков

- Моряку, работающему на борту судна, капитан и/или судовладелец отказывает, без обоснования, в увольнительной на берег для обращения за медицинской или стоматологической помощью на берегу.
- Моряку не обеспечиваются надлежащая охрана здоровья и медицинское обслуживание на борту судна.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- На борту судна отсутствует медицинский персонал, обладающий надлежащей квалификацией, согласно требованиям национальных законов или нормативно-правовых актов.
- Судовая аптечка или оборудование не удовлетворяют национальным стандартам, и/или на борту судна нет медицинского справочника.
- На борту судна нет санитарных книжек или международных медицинских сертификатов.
- Имеются данные о том, что с моряка берут плату за медицинскую или стоматологическую помощь вопреки национальному законодательству или практике.

Правило 4.3. Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев
(Приложение А5-III. Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев)

Основные требования

- Условия труда, жизни и профессиональной подготовки на борту судов должны быть безопасными и удовлетворять требованиям гигиены, а также соответствовать национальным законам, нормативно-правовым актам и другим мерам по обеспечению гигиены и охраны труда, а также предупреждения несчастных случаев на борту судов. На борту судов должны приниматься обоснованные меры предосторожности в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний на борту судна, включая риски, связанные с воздействием высокого уровня вредных внешних факторов и химических веществ, а также риски, связанные с увечьями или заболеваниями, которые могут возникать в результате использования машин и оборудования на борту судна (пункт 1 b) стандарта А4.3).

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- Суда должны иметь политику и программу по вопросам безопасности и гигиены труда в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, причем особое внимание должно уделяться вопросам безопасности и охраны здоровья моряков моложе 18 лет (пункты 1 с) и 2 b) стандарта А4.3).
- Должен быть создан (на судах с числом моряков не менее пяти) судовой комитет по вопросам безопасности, в котором участвует представитель моряков (пункт 2 d) стандарта А4.3).
- Должна проводиться оценка рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда на борту судна (с использованием соответствующих статистических данных) (пункт 8 стандарта А4.3).

Источники информации

- Соответствующие документы, такие как акты о производственных несчастных случаях на борту судна и отчеты об оценках рисков, проведенных в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда на борту судна.
- Документы, свидетельствующие о членском составе и совещаниях комитета по вопросам безопасности (например, отчеты и протоколы совещаний и т. д.), если на судне имеется не менее пяти моряков.
- Документы, относящиеся к действующим судовым политике и программе по вопросам безопасности и гигиены труда на борту судна, для подтверждения того, что:
 - они доступны для моряков;
 - они соответствуют национальным положениям;
 - они включают оценку рисков, профессиональную подготовку и инструктаж моряков;

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- в них уделяется особое внимание охране здоровья и безопасности молодых моряков;
- принимаются надлежащие профилактические меры;
- используются и правильно содержатся соответствующие средства индивидуальной защиты.
- Соответствующие уведомления по вопросам безопасности и гигиены труда и профилактики несчастных случаев и официальные инструкции в отношении конкретных опасностей на борту судна, которые должны быть вывешены на судне в месте, где они будут доведены до сведения моряков (пункт 7 стандарта А4.3).
- Доказательство наличия соответствующих средств защиты, которые могут использоваться моряками.
- Доказательство наличия процедуры отчетности о производственных несчастных случаях.
- Беседы частного характера с представительным числом моряков для подтверждения программ и практики в области безопасности и гигиены труда на борту судна.
- Доказательство того, что в отношении безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев особое внимание уделяется любым национальным требованиям, в случае необходимости охватывающим:
 - особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно и риски, связанные с использованием асбеста;
 - машины и оборудование;
 - последствия предельно низких и предельно высоких температур любых поверхностей, с которыми моряк может находиться в контакте;

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

- воздействие шума в рабочих и жилых помещениях судна;
- воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях судна;
- воздействие внешних факторов (помимо шума и вибрации) в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым;
- особые меры безопасности на открытых палубах и во внутренних помещениях;
- грузоподъемное оборудование;
- меры предупреждения пожара и борьбы с ним;
- якоря, цепи, тросы и канаты;
- опасные грузы и балласт;
- средства индивидуальной защиты моряков;
- работу в закрытых пространствах;
- физические и психологические последствия усталости;
- последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- профилактику ВИЧ/СПИДа и защиту от них;
- действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

Примеры недостатков

- На борту судна существуют условия, которые могут ослабить усилия по предупреждению несчастных случаев.
- Отсутствуют доказательства наличия на судне политики и/или программ профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний.
- Не создан или не работает судовой комитет по вопросам безопасности в тех случаях, когда на борту судна имеется не менее пяти моряков.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- Средства индивидуальной защиты находятся в плохом состоянии, или неправильно используются, или вообще не используются.
- Отсутствуют оценки рисков.
- Моряки не осведомлены о мерах, принятых руководством в целях обеспечения безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев.
- Не уделяется внимание рискам, которым подвергаются молодые моряки.
- Несчастные случаи не расследуются или по ним не составляются акты в соответствии с судовыми процедурами.

Правило 5.1.5. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна (Приложение А5-III. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна)

Основные требования

- На судах должны иметься процедуры для справедливого, эффективного и быстрого рассмотрения на борту судна жалоб моряков о возможных нарушениях требований КТМС-2006 (включая права моряков) (пункт 1 правила 5.1.5).
- Все моряки должны получить экземпляр применимых на судне процедур рассмотрения жалоб на борту судна (пункт 4 стандарта А5.1.5). Этот документ должен быть составлен на рабочем языке, используемом на судне.
- Запрещается преследование моряков в связи с подачей жалобы в соответствии с КТМС-2006 (пункт 2 правила 5.1.5).

Более детальная инспекция условий труда на морских судах

Источники информации

- Документ с изложением процедур рассмотрения жалоб на борту судна для подтверждения того, что на судне действуют процедуры, в частности, в отношении права на представительство, необходимых гарантий от преследования и возможности подачи моряками жалоб непосредственно капитану судна или внешнему органу.
- Беседы частного характера с представительным числом моряков для подтверждения того, что они получили экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна на рабочем языке, используемом на судне, что они могут подавать жалобы непосредственно капитану судна или внешнему органу и что отсутствует преследование.

Примеры недостатков

- Отсутствует документ с изложением процедур рассмотрения жалоб на борту судна.
- Судовые процедуры рассмотрения жалоб на борту судна не действуют.
- Преследование моряка за подачу жалобы.
- Моряк не получил экземпляр судовых процедур рассмотрения жалоб на борту судна на рабочем языке, используемом на судне.

5. Меры, принимаемые инспекторами контроля государства порта при выявлении недостатков или несоответствий

5.1. Меры, которые должны рассматриваться при выявлении недостатков

89. Если после более детальной инспекции ИКГП сочтет, что условия труда и жизни на борту судна не отвечают требованиям Конвенции, в зависимости от ситуации *должны* или *могут* быть приняты некоторые меры (пункт 4 стандарта А5.2.1). В данной главе описываются три основных действия, которые должны быть предприняты в связи с этим заключительным этапом инспекции в рамках контроля со стороны государства порта.

Действие 1. Уведомление о любых недостатках

90. *Должны* быть приняты следующие меры:

- выявленные недостатки должны быть доведены до сведения капитана судна с указанием необходимых сроков их устранения;
- если недостатки, по мнению ИКГП, имеют существенный характер либо если они касаются жалобы, упомянутой в разделе 3.3, выше, они должны, в соответствии с КТМС-2006 (пункт 4 стандарта А5.2.1), быть доведены до сведения соответствующих организаций моряков и судовладельцев в государстве порта, в котором проводилась инспекция.

91. Определение того, имеют ли недостатки существенный характер или нет, будет зависеть от профессионального суждения соответствующего ИКГП. Недостатки, которые, с учетом их характера, количества или частоты, ИКГП не ожидал бы обнаружить на хорошо управляемом судне, имели бы существенный

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

характер. Устранение недостатка, связанного с использованием судовладельцем услуг служб найма и трудоустройства, не должно в принципе наносить ущерб соответствующим морякам.

92. Если недостатки имеют существенный характер или касаются жалобы, ИКГП может также:

- уведомить представителя государства флага;
- направить соответствующую информацию компетентным органам в следующем порту захода (пункт 4 стандарта А5.2.1).

93. Уведомления, упомянутые в пунктах 90 и 91, выше, должны привлекать внимание к любым несоответствиям, которые должны быть устранены, прежде чем судно сможет выйти в море, при этом в них указывается причина (если она не является очевидной) того, почему несоответствия, о которых идет речь, подпадают под действие подпункта а) и/или б) пункта 6 стандарта А5.2.1 (см. пункт 96, ниже). Уведомление о существенных недостатках всегда должно быть в письменном виде.

94. Администрация Государства порта может решить направить доклад ИКГП Генеральному директору МОТ с любыми комментариями, полученными органами государства флага (пункт 5 стандарта А5.2.1).

95. Если информация направляется компетентному органу в следующем порту захода, ИКГП в указанном порту может решить провести инспекцию судна для проверки того, что на нем приняты или принимаются меры по устранению недостатков в установленный срок (см. пункт 104, ниже). Если недостатки не устранены, соответствующая информация может рассматриваться как явное основание для проведения более детальной инспекции в соответствии с пунктом 1 б) стандарта А5.2.1 (см. пункт 71, выше) и может в конечном счете привести к тому, что данные недостатки будут рассматриваться как несоответствие, представ-

Меры, принимаемые при выявлении недостатков или несоответствий

ляющее собой неоднократное нарушение, о котором говорится в пункте 6 стандарта А5.2.1 (см. ниже).

Действие 2. Определение возможности выхода судна в море до устранения несоответствий

96. Поскольку должны быть приложены все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или его отсрочки выхода из порта (см. пункт 108, ниже), судну должен быть разрешен выход в море (при условии, что все выявленные недостатки будут устранены в установленный срок), если,

- a) условия на борту судна не представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков; или
- b) выявленное несоответствие (или несоответствия) не представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований Конвенции (включая права моряков, нарушение которых существенно для рассмотрения вопроса о серьезности несоответствия) (пункт 6 стандарта А5.2.1; см. также пункт 2 руководящего принципа В5.2.1).

97. В любом случае ИКГП должен предпринять шаги для обеспечения того, чтобы судно не вышло в море до устранения всех несоответствий, о которых говорится в подпунктах а) или б), выше, или до утверждения ИКГП предложения по плану действий для устранения этих несоответствий.

5.2. Примеры обстоятельств, которые могут потребовать задержания судна

98. Не всякий недостаток столь серьезен, чтобы оправдывать недопущение выхода судна в море. Однако неоднократные нарушения могут служить основанием для задержания судна. **Ниже приводятся примеры – и только примеры – обстоятельств, которые могли бы оправдывать решение задержать**

судно в порту (в отсутствие согласия в отношении предложения по плану действий с целью устранения недостатков) либо из-за их неоднократности (в том смысле, что они возникали несколько раз во время рейса или вновь возникали после предыдущего рейса, во время которого был отмечен тот же недостаток), **либо из-за серьезности единичного случая:**

- присутствие на борту судна любого моряка в возрасте до 16 лет (пункт 1 стандарта A1.1);
- использование любого моряка в возрасте до 18 лет на работе, которая может угрожать его здоровью или безопасности (пункт 4 стандарта A1.1), или на работе в ночное время (см. пункты 2 и 3 стандарта A1.1);
- недостаточное укомплектование экипажем (правило 2.7 и стандарт A2.7), в том числе в результате исключения из Свидетельство о минимальном составе экипажа моряков моложе положенного возраста;
- любые другие недостатки, представляющие собой нарушение основополагающих прав и принципов или трудовых и социальных прав моряков, предусмотренных в статьях III и IV;
- любое несоответствие, нарушающее эти основополагающие права (например, выделение не отвечающих требованиям жилых помещений из-за расы или пола либо профсоюзной деятельности соответствующих моряков);
- неоднократные случаи наличия моряков без действительных свидетельств, удостоверяющих пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей (стандарт A1.2);
- моряки на борту одного и того же судна часто не имеют действительных трудовых договоров моряков (ТДМ) или моряки имеют ТДМ, в которых содержатся положения, пред-

Меры, принимаемые при выявлении недостатков или несоответствий

- ставляющие собой отрицание прав моряков (пункт 1 правила 2.1);
- моряки часто работают с превышением максимальной продолжительности рабочего времени (пункт 5 а) стандарта А2.3) или им не предоставляется минимально необходимое время отдыха (пункт 5 b) стандарта А2.3);
 - системы вентиляции и/или кондиционирования воздуха или отопления не функционируют должным образом (пункт 7 стандарта А3.1);
 - жилые помещения, включая помещения для столового обслуживания и санитарно-гигиенические узлы, не удовлетворяют гигиеническим требованиям или в них отсутствует или не функционирует оборудование (пункт 11 стандарта А3.1 и пункт 2 стандарта А3.2; пункт 1 правила 4.3);
 - качество и количество пищевых продуктов и питьевой воды не удовлетворяют требованиям предполагаемого рейса (пункт 2 стандарта А3.2);
 - на борту судна отсутствуют необходимые медицинский справочник, судовая аптечка или медицинское оборудование (пункт 4 а) стандарта А4.1);
 - отсутствует врач на пассажирских судах, находящихся в международных рейсах более трех дней, которые перевозят 100 или более человек, или на борту нет моряка, ответственного за медицинское обслуживание (подпункты b) и c) пункта 4 стандарта А4.1);
 - неоднократные случаи невыплаты заработной платы, или невыплата заработной платы в течение значительного периода, или фальсификация выписок из платежной ведомости, или наличие нескольких комплектов отчетов о заработной плате (пункты 1 и 2 стандарта А2.2).

99. При рассмотрении вышеприведенных примеров следует особо отметить инструкции, которые должны быть представлены ИКГП их органом в соответствии с пунктом 7 стандарта А5.2.1, в котором требуется, чтобы ИКГП “получили надлежащие инструкции, характер которых определен в Части В Кодекса, относительно тех обстоятельств, которые могут служить основанием для задержания судна в порту в соответствии с положениями пункта 6 настоящего стандарта”. В пункте 1 руководящего принципа В5.2.1 содержится рекомендация относительно необходимости политики в области инспекции для ИКГП, цель которой должна заключаться в том, чтобы обеспечивать последовательный характер инспекционной и правоприменительной деятельности, касающейся требований настоящей Конвенции (включая права моряков).

100. В пункте 2 руководящего принципа В5.2.1 указаны обстоятельства, требующие задержания судна, с учетом того, что в отношении нарушений, о которых идет речь в пункте 6 b) стандарта А5.2.1, их серьезность может объясняться характером соответствующего недостатка. Это, в частности, может относиться к случаям нарушения основополагающих прав и принципов или социальных прав и прав моряков в области занятости в соответствии со статьями III и IV. Например, занятость лица, не достигшего совершеннолетия, следует считать серьезным нарушением, даже если на борту имеется только одно такое лицо. В других случаях должно приниматься во внимание количество обнаруженных в ходе конкретных инспекций недостатков; например, может потребоваться зафиксировать ряд отклонений от норм, касающихся жилых помещений или пищевых продуктов и столового обслуживания, которые не ставят под угрозу охрану труда или здоровье, прежде чем они станут рассматриваться в качестве серьезного нарушения.

5.3. Факторы, которые должны учитываться ИКГП при вынесении решения о принятии предложения об исправлении ситуации

101. ИКГП следует полагаться на свое профессиональное суждение при вынесении решения о задержании судна до устранения несоответствий, упомянутых в вышеприведенных примерах, или о разрешении на его выход в море с некоторыми недостатками на основании приемлемого предложения по устранению несоответствий. Прежде чем принять предложение судовладельца или капитана по устранению того или иного недостатка, ИКГП должен убедиться в том, что оно будет выполнено безотлагательным образом; (пункт 6 стандарта А5.2.1). Поэтому ИКГП не должны принимать предложение, если у них есть основания полагать, что оно может не быть выполнено безотлагательным образом, если у них нет возможности обеспечить с помощью государства флага или других государств порта, что судно будет лишено возможности любого дальнейшего выхода в море, если недостаток не будет устранен безотлагательным образом.

102. При вынесении решения о том, следует ли принять предложение об исправлении ситуации, могут быть важными также следующие соображения:

- могут ли несоответствия быть быстро устранены в порту проведения инспекции;
- протяженность и характер предполагаемого рейса или плавания;
- характер угрозы для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков;
- серьезность нарушения требований КТМС-2006 (включая права моряков);
- любая предыстория данных или аналогичных несоответствий на судне;

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- размер и тип судна и предоставленного оборудования;
- соблюдается ли соответствующая продолжительность труда или отдыха моряков;
- требования к безопасному составу экипажа;
- характер груза;
- любые несоответствия, выявленные в предыдущих портах захода;
- количество недостатков, выявленных во время конкретной инспекции.

5.4. Консультации перед вынесением решения в отношении предложения об исправлении ситуации

103. Задержание судна является серьезным шагом, который связан со многими вопросами. Для ИКГП будет важно сотрудничать с другими заинтересованными сторонами. Например, ИКГП может попросить представителей судовладельца или представителей моряков предложить план действий для исправления ситуации. Поскольку государство флага было бы уведомлено о проблеме, ИКГП следует сотрудничать с представителями администрации государства флага или признанной организацией (ПО), ответственной за выдачу СвСТН и ДСТН, консультируясь с ними в отношении предложения ИКГП или судовладельца о мерах, которые будут приняты для устранения недостатка.

5.5. Форма и содержание предложения об исправлении ситуации

104. Предложение об исправлении ситуации должно быть подписано от имени органа государства порта и судовладельца, и в нем должны быть указаны меры, которые должны быть при-

Меры, принимаемые при выявлении недостатков или несоответствий

няты, и соответствующие сроки. В нем должно содержаться обязательство судовладельца содействовать инспекции судна ИКГП в других портах для проверки надлежащего осуществления плана действий по устранению несоответствий, а также предупреждение о том, что судно может быть лишено возможности дальнейшего выхода в море, если ситуация не исправлена согласно вышеупомянутому предложению.

Действие 3. Уведомление о решении разрешить/не разрешить судну выход в море

5.6. Меры, принимаемые в случае согласия с предложением об исправлении ситуации

105. Если ИКГП разрешит судну продолжить движение в другой порт, при условии осуществления им предложения об исправлении ситуации, ИКГП следует обеспечить уведомление компетентного органа следующего порта захода и государства флага.

5.7. Меры, принимаемые в случае запрета выхода судна в море

106. В отсутствие соглашения об исправлении ситуации, включая сроки его осуществления, выход судна в море должен быть запрещен.

107. ИКГП должен немедленно (по электронной почте или факсимильной связи либо с использованием аналогичных средств связи):

- уведомить государство флага;
- предложить представителю государства флага присутствовать, по возможности; или

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

- запросить от государства флага ответ, который должен быть получен в разумные сроки (пункт 6 стандарта А5.2.1).

ИКГП должен также немедленно информировать соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта.

108. При выполнении своих обязанностей, упомянутых в настоящем разделе, ИКГП следует иметь в виду обязательство государств порта в соответствии с пунктом 8 стандарта А5.2.1 **прилагать все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или отсрочки его выхода из порта, и выплачивать компенсацию любых понесенных потерь или ущерба, если будет установлено, что судно неоправданно задержано или произошла неоправданная отсрочка его выхода.** Бремя доказывания в каждом случае возлагается на истца.

6. Рассмотрение жалоб моряков на берегу

109. Подаваемая моряком жалоба о нарушении требований КТМС-2006 (включая права моряков) может быть направлена уполномоченному должностному лицу в порту, в который заходит судно, на котором занят моряк, в соответствии со стандартом А5.2.2. Должны быть приняты надлежащие меры для обеспечения конфиденциального характера этих жалоб (пункт 7 стандарта А5.2.2), а получение жалобы должно быть зарегистрировано уполномоченным должностным лицом (см. пункт 78, выше). В настоящей главе кратко освещаются этапы в рамках процесса рассмотрения жалоб на берегу.

Этап 1. Определение необходимости рассмотрения жалобы в соответствии с процедурами инспекции в рамках Администрации Государства порта

110. ИКГП должен провести первоначальное расследование для определения того, относится ли жалоба к условиям труда и отдыха на борту судна, зашедшего в порт, и следует ли провести более детальную инспекцию с использованием процедуры рассмотрения жалоб, изложенной в разделе 3.3, выше (пункт 2 стандарта А5.2.2; пункты 1 и 2 руководящего принципа В5.2.2). Более детальная инспекция должна проводиться в случаях (см. пункт 75 главы 5, выше), если условия труда и жизни, которые считаются неприемлемыми, могли бы представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков или если имеются основания полагать, что любые недостатки представляют собой серьезное нарушение требований КТМС-2006 (включая права моряков), даже если они касаются одного моряка.

111. В случаях, не охваченных процедурой, которая изложена в разделе 3.3, выше, ИКГП или другое должностное лицо, уполномоченное рассматривать жалобы в соответствии с правилом 5.2.2, должны использовать изложенные ниже процедуры.

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

Этап 2. Установление того, применялись ли в полном объеме процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

112. Как отмечается в пункте 110, выше, уполномоченное должностное лицо должно провести первоначальное расследование для выявления основных вопросов, затрагиваемых в жалобе, и определения надлежащего процесса, который должен использоваться. При этом ИКГП должно иметь в виду цель процедур рассмотрения жалоб на берегу, которая заключается в содействии скорейшему и практическому исправлению ситуации (пункт 1 правила 5.2.2). При таком определении ИКГП, возможно, сочтет полезным учесть рекомендации, содержащиеся в руководящем принципе В5.2.2.

113. Уполномоченное должностное лицо должно, когда это применимо, стремиться к урегулированию разногласий, возникших в связи с жалобой, на борту судна, а первоначальное расследование должно включать выяснение того, были ли применены в полном объеме процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, предусмотренные правилом 5.1.5 (пункты 2 и 3 стандарта А5.2.2). От моряка не требуется использовать процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, и могут существовать веские основания, по которым он этого не делает. Если эти процедуры еще не были применены в полном объеме и уполномоченное должностное лицо, учтя должным образом рекомендации, содержащиеся в пункте 3 руководящего принципа В5.2.2, приходит к выводу, что сначала должны быть в полном объеме применены эти процедуры, должностное лицо может воздержаться от любых дальнейших мер по жалобе, за исключением предложения, чтобы лицо, подавшее жалобу, воспользовалось преимуществами этих процедур.

Этап 3. Проведение расследования

114. При расследовании жалобы капитану, судовладельцу и любому другому лицу, затронутому жалобой, должны предоставляться надлежащие возможности для высказывания своих соображений (см. пункт 4 руководящего принципа В5.2.2).

115. Если в ходе расследования вскрывается факт несоответствия нормам, которое предусмотрено пунктом 6 а) и/или б) стандарта А5.2.1 (см. пункт 96, выше), то должна использоваться процедура, изложенная в главе 5 (пункт 4 стандарта А5.2.2).

Этап 4. Обращение к государству флага за консультативной помощью и планом действий по исправлению ситуации

116. В других случаях, если разногласия по жалобе не были урегулированы на борту судна, уполномоченное должностное лицо должно уведомить государство флага и обратиться к нему с просьбой о консультативной помощи и проведении мер по исправлению ситуации в предписанные сроки (пункт 5 стандарта А5.2.2). Если государство флага продемонстрирует, что оно намерено урегулировать этот вопрос и что оно обладает для этого эффективными процедурами, и предложит приемлемый план действий, уполномоченное должностное лицо может воздержаться от дальнейшего участия в рассмотрении жалобы (см. пункт 5 руководящего принципа В5.2.2).

Этап 5. Представление доклада о неурегулированных разногласиях по жалобе

117. Если разногласия по жалобе не урегулированы на уровне государства флага и не продемонстрировано, что государство флага может решить этот вопрос (см. этап 4), доклад уполномоченного должностного лица должен быть передан Генеральному директору МОТ вместе с любым ответом, полученным от

Рекомендации для инспекторов контроля государства порта

государства флага в предписанные сроки. Аналогичным образом должны быть информированы соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта. После этого в государстве порта не должно приниматься никаких дальнейших мер по жалобе. Однако если во время рассмотрения жалобы появились явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям КТМС-2006, то ИКГП может принять решение о проведении более детальной инспекции (см. пункт 71 главы 3, выше).



Рекомендации по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с КТМС-2006

Рекомендации по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006), представленные в этом издании, являются важным международным ресурсом по вопросам выполнения обязанностей государства порта согласно КТМС-2006. Они были утверждены МОТ в сентябре 2008 года вместе с Руководством по проведению инспекций государством флага в соответствии с КТМС-2006. В настоящих рекомендациях сформулированы практические сведения для инспекторов контроля государства порта (ИКГП), которые проверяют соблюдение иностранными судами требований КТМС-2006. В главе 1 представлены общие сведения об особенностях КТМС-2006 и ее основных концепциях. Глава 2 касается характеристик ИКГП, требуемых КТМС-2006. Глава 3 включает информацию о необходимой проверке документов на судах, имеющих свидетельства, предусмотренные КТМС-2006. В ней разъясняется, в каких случаях может быть проведена более детальная инспекция. Базовый инструментарий для проведения инспекций обеспечивает глава 4, где указаны основные требования, которые должны быть соблюдены, источники информации для проверки их соблюдения и примеры недостатков в 14 областях условий труда и жизни, которым уделяется наибольшее внимание. В главе 5 сформулированы рекомендации о мерах, которые должны быть приняты при обнаружении недостатков и в случаях, когда может возникнуть необходимость в задержании судна в порту. Глава 6 посвящена рассмотрению жалоб, подаваемых моряками на берегу.