

^ИС: Судоходство (Одесса)

^ДТ: 12.01.2007

### **Мореплавание. Трудовой стандарт для моряков**

Позолотин Л. А., к.д.п., доцент кафедры «Безопасность и охрана на море» ОНМА, вице-президент АМКО, МНИ; Торский В. Г.,

Сводная Конвенция по труду в морском судоходстве («Consolidated Maritime Labour

Convention»), новые требования к морским администрациям.

Учитывая многочисленные конвенции и рекомендации, которые охватывают все современные нормы по условиям труда и быта моряков, Международная организация труда (МОТ) приняла решение создать соглашение, объединяющее требования Конвенций МОТ по условиям труда, быта и найма всех лиц, работающих на судах в море (Сводная Конвенция по труду в морском судоходстве), создать единый согласованный Акт, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях по труду.

С 13 по 24 сентября 2004 года в Женеве проходила подготовительная техническая морская конференция, которая приняла это новое соглашение для морской индустрии.

Это явилось существенным шагом МОТ к созданию главного нового международного трудового стандарта, который обеспечивает «Билль о правах мореплавателей» для приблизительно 1,2 миллиона людей, занятых в судоходстве, объединяющего широкий

диапазон морских стандартов, принятых начиная с 1920-х годов.

Проект Конвенции по труду в морском судоходстве разрабатывался с 2001 года.

Начало этому процессу было положено резолюцией о пересмотре соответствующих актов МОТ по морскому судоходству, известной под названием «Женевское соглашение» между представителями судовладельцев и моряков. В резолюции отмечается, что морское судоходство считается «первой в мире по-настоящему глобальной отраслью экономики», которая «нуждается в принятии международных мер

нормативного характера, применимых ко всей отрасли». В ней предлагается «разработать акт, который объединил бы в сводном тексте максимально возможное число актов из существующей совокупности норм МОТ», в качестве приоритетной задачи «с тем, чтобы повысить степень соответствия этих норм потребностям всех

участников в секторе морского судоходства». Этот акт должен «состоять из нескольких частей, касающихся ключевых принципов таких трудовых норм, которые могут быть определены, вместе с приложениями, которые содержат требования в отношении каждой из частей. Этот акт должен также предусматривать процедуру внесения поправок, которая обеспечила бы пересмотр приложений на основе ускоренной процедуры внесения поправок».

Для достижения целей, поставленных в начале подготовительного процесса, рекомендуемый проект конвенции по труду в морском судоходстве должен содержать

ряд новаторских решений, которые вызывают вопросы у правительств, знакомых с традиционными конвенциями МОТ. Для МОТ многие из этих новых особенностей, в действительности, базируются на признанных и принятых подходах, применяемых в других конвенциях в морском секторе, в частности, в конвенциях Международной морской организации (ИМО). Это касается общей структуры Конвенции, ее упрощенной

процедуры внесения поправок и системы выдачи свидетельств о соответствии судов

требованиям Конвенции. Однако решения ИМО не заимствовались целиком в связи с весьма различающимися уставными требованиями, процедурами и философией МОТ. В настоящее время действуют свыше 60 морских концепции и рекомендации, первые из

которых относятся еще к 20-м годам прошлого столетия. Они устанавливают международные нормы почти для всех аспектов трудовой деятельности на борту судов. Этот свод норм представляет собой значительное достижение в области

защиты соответствующих категорий трудящихся в морской отрасли. Однако, несмотря на очевидный интерес государств-членов к этим вопросам, уровень ратификации многих конвенций по мореплаванию остается весьма низким. Установлено, что одной из основных причин такого положения является наличие многих подробных деталей в обязательных положениях, что создает препятствие для ратификации в некоторых странах, даже если система защиты в рассматриваемых областях не менее надежная в этих странах, чем требуется по Конвенции.

Новая Конвенция объединяет в сводный текст максимально возможное число актов из существующей совокупности норм МОТ. Она состоит из трех взаимосвязанных частей:

статей, правил и кодекса. В статьях и правилах излагаются основные права, принципы и базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших Конвенцию.

Структура Конвенции должна содействовать достижению трех основных целей:

- a) заложить (в своих Статьях и Правилах) прочный свод принципов и прав;
- b) обеспечить (посредством Кодекса) значительную степень гибкости в отношении путей осуществления государствами-членами этих принципов и прав;
- c) обеспечить (в рамках Раздела 5) надлежащее соблюдение и применение этих принципов и прав.

В Кодексе детально регламентируется порядок применения Правил. Он состоит из части А (обязательные Стандарты) и части В (факультативные Руководящие принципы).

Правила и Кодекс разделены на общие области в рамках пяти разделов:

Раздел 1: Минимальные требования в отношении работы моряков на борту судна;

Раздел 2: Условия занятости;

Раздел 3: Помещения для экипажа, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание;

Раздел 4: Охрана здоровья, медицинское обслуживание, бытовые условия и социальное обеспечение;

Раздел 5: Соблюдение и обеспечение применения.

Преамбулы к конвенциям не являются обязательными для сторон, но они представляют собой их официальную позицию. В преамбуле высказывается четкое намерение, чтобы

новая Конвенция охватывала основополагающие принципы, содержащиеся в «основополагающих конвенциях» МОТ, в рамках общей правовой основы в секторе морского судоходства, в частности, Конвенции Организации Объединенных Наций 1982

года по морскому праву (UNCLOS - 82). Особая ссылка делается на Статью 94 Конвенции UNCLOS, которой устанавливается, что каждое государство эффективно осуществляет в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Каждое государство

принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в отношении административных, технических и социальных вопросов, касающихся данного судна. Определение термина «моряк» или его вариаций даются во

многих международных конвенциях МОТ, например, 164, 166, 178, 179 и в Конвенции

185. В настоящее время известна широкая категория людей, которые работают в море

и выполняют виды работ, традиционно не относящихся к сфере деятельности моряков

и не считающихся профессиями, которые должны охватываться положениями конвенций

по труду в морском судоходстве. В тексте многих конвенций по труду в морском судоходстве речь, главным образом, идет о положении в области занятости персонала, участвующего в эксплуатации судна, т. е. «экипажа».

Определение термина «судовладелец» основано на определении, содержащемся в Конвенции 1996 года о найме и трудоустройстве моряков (179). Оно является сходным с определением термина «судоходная компания», принятым Международной морской организацией в положениях Кодекса об управлении безопасностью (ISM Code)

Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) с

поправками. Определение отражает принцип, в соответствии с которым судовладельцы

являются ответственными работодателями в отношении всех моряков на борту принадлежащих им судов.

Статья V составляет правовую основу для положений о соблюдении и обеспечении применения, содержащихся в Разделе 5 Конвенции. Эти обязательства являются обязательными в таких актах, как Конвенция 147 и Конвенция 1996 года об инспекции труда моряков (178). Пункт 4 составляет право в у к» основу для проведения инспекций государством порта в целях оказания содействия по соблюдению требований Конвенции в отношении условий труда и жизни на борту судов. Еще один важный вопрос связан с техническими, береговыми и прибрежными службами. На предварительных совещаниях представители судовладельцев

высказывали мнение о том, что эти службы следует исключить из сферы применения новой Конвенции. Представители моряков не могли согласиться с таким исключением, но признали, что отдельные ситуации подлежат обсуждению на основе изучения

каждого конкретного случая.

Пункт 5 касается дополнительных обязанностей государств-членов, из которых набирается рабочая сила в мировом морском судоходстве. В нем от государств-членов требуется осуществлять действенные юрисдикцию и контроль над

деятельностью служб найма и трудоустройства моряков, если таковые созданы на их

территории. Это закладывает основу для лицензирования и, в случае достижения обоюдного согласия, для системы сертификации для частных служб найма и трудоустройства.

В Проекте новой конвенции значительное внимание уделяется повышению актуальности

существующих конвенций по труду в морском судоходстве, с точки зрения обеспечения их общей применимости, что предполагает достижение двух целей: во-первых, обеспечение возможности ратификации в широких масштабах единой Конвенции государствами-членами МОТ и, во-вторых, надлежащее применение ее положений.

Особо необходимо отметить ответственность государства флага по сертификации судов на соответствие трудовым нормам, которая обязывает Морские Администрации

обеспечить наличие на каждом судне «Свидетельства о соответствии трудовым нормам

в морском судоходстве» и «Декларации о соблюдении трудовых норм». В Статье V «Обязанности, связанные с соблюдением и обеспечением применения», Правиле 5.1.3

и в соответствующих положениях Кодекса излагаются подробные сведения о предлагаемой системе сертификации трудовых норм в морском судоходстве, которую

можно кратко описать следующим образом: на борту каждого судна должно находиться

свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, подтверждающее, что была проведена инспекция условий жизни и труда на борту судна и эти условия соответствуют требованиям национального законодательства государства флага в области осуществления Конвенции и что меры, принятые судовладельцем в целях обеспечения последующего соответствия являются удовлетворительными, а также декларация о соблюдении трудовых норм, в которой указывалось бы, какими являются эти требования и каким образом они должны соблюдаться (пункты 1 и 2 Правил).

В процессе инспекции и сертификации необходимо учитывать требования национального законодательства, поскольку именно в нем обязательно должны

содержаться подробные нормы в отношении осуществления Конвенции.  
В работе подготовительной технической морской конференции, в обсуждении нового  
трудового стандарта участвовал 551 делегат от 88 стран, представители  
правительств, судовладельцев и мореплавателей. Проект (Recommended draft)  
новой  
конвенции «Consolidated Maritime Labour Convention» был представлен на  
рассмотрение и принят Морской сессией Международной трудовой конференции МОТ  
2006 года.  
От авторов: при подготовке статьи были использованы комментарии Бюро МОТ к  
Сводной Конвенции.  
профессор, зав. кафедрой «Безопасность и охрана на море» ОНМА, FNI