



## ▶ Отраслевая справка МОТ

Дата: 17 апреля 2020 г.

### COVID-19 и морское судоходство и рыболовство

Судоходство обеспечивает 90% мировой торговли, являясь главной артерией международных систем поставок. По состоянию на середину апреля объём мировой торговли товарами сократился на 13% и, по некоторым оценкам, снизится как минимум на 32%<sup>1</sup>. После отмены 384 рейсов в первой половине 2020 года объём судоходства сократился на 25%, а за весь 2020 год должен снизиться на 10%<sup>2</sup>. Таким образом, пандемия COVID-19 существенно влияет на занятость в судоходном секторе, где трудится 2 млн моряков. Особенно пострадало круизное судоходство, где занято 250 000 моряков: власти ряда стран рекомендовали отказаться от плаваний на круизных лайнерах<sup>3</sup>, в результате чего крупные круизные компании приостановили свою деятельность<sup>4</sup>.

Морское рыболовство, в котором работают десятки миллионов человек, является крупным поставщиком продуктов питания, в частности белка животного происхождения. Многие рыболовные суда не могут выйти из порта, а спрос на многие морепродукты существенно снизился<sup>5</sup>.

Кризис COVID-19 влияет на личную безопасность и здоровье моряков и рыбаков, их условия труда и их способность прибыть на борт судна и покинуть его, что, естественно, влияет на их способность выполнять присущую им ключевую роль в обеспечении морских перевозок, обслуживании пассажиров и добыче морепродуктов.



© ПРМТУ

Профессиональный союз работников морского транспорта Украины (ПРМТУ).

- 1 ВТО: замечания Генерального директора Азеведу, 8 апреля 2020 г.
- 2 Bowler, T.: [Seafarers in limbo as coronavirus hits shipping](#), BBC News, 16 апреля 2020 г.
- 3 Государственный департамент США: [Cruise ship passengers](#), обновлено 8 марта 2020 г.
- 4 CLIA: [CLIA announces voluntary suspension in U.S. cruise operations](#), Международная ассоциация круизных линий, 13 марта 2020 г.
- 5 ФАО: [How is COVID-19 affecting the fisheries and aquaculture food systems](#), Рим, 10 апреля 2020 г.

## ▶ 1. Воздействие COVID-19

Помимо потенциально ограниченной занятости моряки оказываются перед лицом:

- ▶ значительных проблем в том, чтобы прибыть на борт судна и покинуть его в порту, учитывая, что ежемесячно в смене экипажей участвует около 100 000 моряков;
- ▶ ограничений на проезд и карантинных ограничений, с которыми сталкиваются моряки международного плавания даже после прохождения ими медицинского обследования;
- ▶ запрета на возвращение домой или как минимум отсрочки отъезда;
- ▶ ограниченных возможностей в том, чтобы сойти на берег для лечения;
- ▶ ограничений на доставку на борт судна основных лекарств, топлива, воды, запчастей и провизии, в том числе в условиях, когда судну запрещается зайти в порт;
- ▶ отсутствия масок, спецодежды и других средств индивидуальной защиты (СИЗ), зачастую из-за ограничений на доставку;
- ▶ продления плавания сверх срока, указанного в трудовом соглашении или национальном законодательстве, что вызывает усталость;
- ▶ проблем с прохождением обучения или переподготовки для получения квалификационного свидетельства;
- ▶ истечения срока действия квалификационных свидетельств и медицинских справок, которые выдаются на ограниченный срок;
- ▶ усиления стресса, изоляции и социального давления, которым подвергаются моряки и их семьи;
- ▶ ограничений на доступ к портовым социальным услугам.

Эти и другие проблемы, связанные с COVID-19, влияют на состояние судоходства, например по причине того, что специализированному персоналу, включая инспекторов-контролёров и техников, не удаётся выполнять

свои обязанности, например проверять безопасность судов и ремонтировать оборудование. Отсутствует согласованность в действиях государств порта и даже отдельных портов одной и той же страны в отношении применения правил и ограничений. Недостаточно контролируется наличие у посторонних лиц, поднимающихся на борт судна (таких как лоцманы и портовые рабочие), необходимых СИЗ, позволяющих сдерживать распространение инфекции. Кроме того, происходят задержки с разрешением случаев оставления экипажа на произвол судьбы; вызывает озабоченность то, что подобных случаев может стать больше, если судовладельцы утратят финансовую способность поддерживать деятельность своих флотов.

Круизные лайнеры, на которых могут быть заняты сотни моряков, помещаются на карантин у побережья государств порта, если тесты на коронавирус у пассажиров дают положительный результат<sup>6</sup>, и в нескольких странах лайнерам запрещено заходить в порты<sup>7</sup>. Моряки на круизных лайнерах сталкиваются с особыми проблемами. После высадки пассажиров круизные суда направляются на якорную стоянку или швартуются у отдалённого причала, а моряки остаются на борту без медицинской помощи и возможности вернуться домой. Многие моряки продолжают плавание. Несмотря на возможность лечения лёгких недомоганий на борту судна, морякам с тяжёлыми инфекционными заболеваниями может быть отказано в доступе к береговой медицинской помощи.

С аналогичными проблемами сталкиваются многие рыбаки и владельцы рыболовных судов, включая невозможность сменить экипаж, истечение срока действия медицинских справок и квалификационных свидетельств, отсутствие необходимых СИЗ, ограничения на прибытие и отбытие с судна, включая проезд, недостаточную медицинскую помощь на борту и недоступность медицинской помощи на берегу. Ввиду напряжённого физического труда рыбаков, вызывающего усталость, особая проблема возникает, когда не удаётся сменить команду, в результате чего рыбаки вынуждены находиться в море продолжительное время<sup>8</sup>.

6 Berti, A: [The impact of COVID-19 on the global shipping sector: Part 2, silver linings](#), Ship Technology, 2 апреля 2020 г.

7 Doherty, B., and Phillips, D.: [Coronavirus: Cruise passengers stranded as countries turn them away](#), The Guardian, 16 марта 2020 г.

8 EUROPEСHE/COGЕCA/ETF: [Social partners in the fisheries sector urgently calls for special regulatory measures and actions to secure the free circulation of fishermen](#), послание, адресованное В. Вейтсу, директору DG MARE, 27 марта 2020 г.

## ► 2. Ответные меры трёхсторонних участников и партнёров

Трёхсторонние участники МОТ и другие партнёры прилагают активные усилия на всех уровнях, чтобы минимизировать воздействие COVID-19 на морское судоходство и рыболовство; эти действия предпринимаются, в том числе, должностными лицами Специального трёхстороннего комитета по Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве с поправками (КТМС, 2006 г.), о чём речь идёт ниже.

### Ответные действия организаций судовладельцев и моряков

Судовладельцы и моряки в рамках социального диалога стремятся эффективно и действенно решать проблемы COVID-19.

Международная палата судоходства (МПС) и Международная федерация работников транспорта (МФТ) в [совместном открытом письме организациям ООН от имени глобальной индустрии морского транспорта](#), подчеркнули жизненное значение усилий всех правительств, направленных на обеспечение морской торговли путём предоставления торговым судам повсеместного доступа к портам и содействия проезду и быстрой смене экипажей судов. Они настоятельно призвали включить этот вопрос в повестку дня соответствующих совещаний высокого уровня и обратились к национальным властям с призывом безотлагательно вступить в диалог с национальными ассоциациями судовладельцев и профсоюзами моряков.

МПС и МФТ вместе с другими заинтересованными участниками, включая специализированные учреждения Организации Объединённых Наций, стремятся облегчить трансферт и транзит моряков, например выдавая им документы, удостоверяющие их важнейшую роль.

Что касается круизных лайнеров, МПС и МФТ обратились с совместным призывом к МОТ:

- информировать все правительства о важности равного и достойного отношения к работникам круизных лайнеров и уважения их прав человека

в соответствии с принципами КТМС 2006 года и других соответствующих актов МОТ;

- подчеркнуть значение того, чтобы государства разрешали/облегчали доступ моряков к консульской помощи;
- призвать государства обеспечить безопасную репатриацию тысяч моряков, работающих на круизных судах;
- призвать государства-члены обеспечить остающимся на борту морякам эффективность и безопасность судов, в том числе путём доставки любого необходимого оборудования, продовольствия и помощи, а также предоставления беспрепятственного доступа к медицинской помощи на берегу.

### Международные организации судовладельцев

МПС выпустила ряд публикаций, посвящённых кризису, в том числе рекомендации о защите здоровья моряков, адресованные операторам судов, *Coronavirus (COVID-19): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers (Коронавирус (Covid-19): Руководство для судовладельцев по охране здоровья моряков)*<sup>9</sup>; целью документа является оказание судоходным компаниям содействия в выполнении рекомендаций Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), Международной морской организации (ИМО) и МОТ, а также Европейского центра профилактики и контроля заболеваний (ECDC). МПС также организовала «стратегическую группу по коронавирусу», в которую вошли представители репрезентативных организаций моряков. Группа проводит еженедельные совещания в режиме онлайн, выявляя ключевые проблемы, обмениваясь информацией и давая рекомендации.

9 МПС: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers](#), Marisec, Лондон, 3 марта 2020 г.

## Международные организации моряков

МФТ выступила с общим призывом к действиям в пяти ключевых областях<sup>10</sup>. Это:

- защита работников, играющих жизненно важную роль в мерах реагирования на COVID-19;
- приоритетное внимание вопросам здоровья и безопасности;
- защита доходов всех работников;
- государственные меры стимулирования, направленные на поддержание экономики;
- обеспечение устойчивой деятельности систем поставок.

МФТ также обратила внимание на положение моряков, в том числе отдельных групп, таких как моряки, работающие на круизных лайнерах. Федерация распространяет информацию, выпускает [рекомендации](#) о защите работников от вирусной инфекции и помогает своим членам, экипажам судов и отдельным морякам в решении вопросов и проблем, связанных с COVID-19. Она создала отдельную веб-страницу по COVID-19, включая карту, на которой показано влияние ограничений COVID-19 на страны и порты по всему миру<sup>11</sup>.

## Ответные меры организаций судовладельцев и моряков на национальном и региональном уровнях

Национальные организации судовладельцев и моряков объединили усилия, чтобы вместе выявлять проблемы и предлагать решения проблем COVID-19. Так, Национальный союз работников железных дорог, морского судоходства и транспорта (RMT), профсоюз Nautilus International и Палата судоходства Соединённого Королевства обратились к правительству и уполномоченным органам с совместным призывом использовать все имеющиеся

в их распоряжении рычаги политики для защиты рабочих мест и квалификации моряков<sup>12</sup>.

### ► Ответные меры региональных организаций владельцев рыболовных судов и рыбаков

В рыболовной отрасли социальные партнёры в странах Европейского союза призвали Европейскую комиссию принять особые меры регулирования и обеспечить свободное передвижение рыбаков. В своём [письме](#) они также обратили внимание на конкретные проблемы, связанные с охраной здоровья рыбаков, максимальными периодами работы и квалификационными свидетельствами.

### ► Ответные меры отдельных судоходных предприятий

Компании не только издают собственные руководства для судовых экипажей, но и помогают обмениваться информацией. Например, Inchcape Shipping Service разместила в Интернете документ “Coronavirus (COVID-19) Port/Country Implications”, в котором, в том числе, отслеживается ситуация со сменой экипажей судов в каждой стране<sup>13</sup>.

## Ответные меры со стороны государства

Правительства государств флага и государств порта выпустили циркуляры и другие информационные материалы по COVID-19 и морскому сектору<sup>14</sup>:

- В Китае Министерство транспорта и Министерство людских ресурсов и социального обеспечения рассмотрели вопрос о продлении трудовых договоров моряков после истечения их срока действия, и в очередном порту захода принимают меры профилактики и контроля, запрещающие смену экипажа. Оба министерства отметили, что договоры должны продлеваться с письменного согласия моряков при условии, что непрерывное пребывание на борту судна не превышает 12 месяцев и что подписанные дополнительные договоры регистрируются в соответствующем морском управлении в течение месяца<sup>15</sup>.
- Морское управление Норвегии, с согласия организаций судовладельцев и моряков,

<sup>10</sup> МФТ: [COVID-19: ILO global demands for governments and employers](#), 7 апреля 2020 г.

<sup>11</sup> МФТ: [COVID-19: ILO launches global port map for seafarers](#), 7 апреля 2020 г.

<sup>12</sup> Палата судоходства Соединённого Королевства: [Government must act to protect shipping jobs](#), 23 марта 2020 г.

<sup>13</sup> INCHCAPE: [Coronavirus \(COVID-19\) Port/Country Implications](#).

<sup>14</sup> ИМО: [Coronavirus pandemic \(COVID-19\)](#), сообщения, полученные от государств-членов.

<sup>15</sup> Совместное заявление Министерства транспорта и Министерства людских ресурсов и социального обеспечения Китайской Народной Республики о надлежущей организации смены экипажей китайских судов, участвующих в международных рейсах во время вспышки COVID-19, № 16, 12 марта 2020 г.

подготовило руководство по вопросам смены экипажа и перевозки товаров и лекарств, включая процедуры найма и увольнения на берег и необходимую документацию моряков и рыбаков, касающуюся их квалификации, подготовки и состояния здоровья<sup>16</sup>.

- Морское и портовое управление Сингапура издало несколько циркуляров о функционировании морского порта в условиях пандемии COVID-19. Изучив мнения представителей отрасли и профсоюзов и изначально объявив, что смена экипажей будет приостановлена, оно в последующем установило официальный порядок смены экипажей, принимая во внимание максимальный срок пребывания моряка на борту судна и отказ государства флага продлить его трудовой договор; управление также назвало уважительные причины для увольнения на берег, такие как смерть члена семьи моряка или его неспособность продолжить работу в море по состоянию здоровья<sup>17</sup>.
- В Соединённом Королевстве Министерство транспорта, Управление судоходства и береговой охраны и Управление общественного здравоохранения Англии опубликовали руководство по вопросам судоходства и работы морских портов в условиях пандемии COVID-19<sup>18</sup> с разделами, посвящёнными предыстории вопроса, симптомам заболевания, обращению с подтверждёнными случаями COVID-19, действиям капитанов и судоходных компаний, мерам, сдерживающим распространения COVID-19, уборке помещений и утилизации отходов, а также высадке на берег.

## Ответные меры региональных организаций

Европейская комиссия выпустила руководство *Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews* (Коронавирус: Руководство по репатриации пассажиров круизных лайнеров и защите судовых экипажей)<sup>19</sup>, в котором содержатся рекомендации о санитарно-гигиенических процедурах, смене экипажа, высадке на берег и репатриации моряков и

пассажиров. В нём упоминаются другие информационные материалы Европейского союза о COVID-19, в том числе окончательный вариант Communication C(2020) 1897 о создании «зелёных коридоров». Европейское агентство морской безопасности (EMSA) также участвует в обмене информацией между государствами-членами и странами-участницами Европейской ассоциации свободной торговли (EACT)<sup>20</sup>.

Региональные соглашения о контроле государства порта, направленные на согласование проверок судов в иностранных портах на предмет их соответствия конвенциям ИМО и МОР, включая Парижский и Токийский меморандумы о взаимопонимании и меморандум о взаимопонимании государств Индийского океана, содержат общую информацию и рекомендации о проверках судов во время пандемии. Парижский меморандум о взаимопонимании в качестве общего принципа требует принятия прагматичного подхода к решению таких вопросов, как разрешение на продление срока действия судовых сертификатов и сертификатов моряка, включая медицинские справки<sup>21</sup>.

## Ответные меры других специализированных учреждений Организации Объединённых Наций

ИМО содействует обмену информацией между государствами-членами на выделенном [веб-сайте](#), посвящённом COVID-19. Циркуляры ИМО, размещаемые на сайте, содержат подробные рекомендации для государств — членов ИМО, моряков и представителей судоходной отрасли<sup>22</sup>, в том числе информацию и указания, основанные на рекомендациях ВОЗ, указания по внедрению и применению соответствующих актов ИМО, рекомендации по сертификации моряков и персонала рыболовных судов, а также рекомендации на случай непредвиденных задержек с подачей судов.

16 Норвежское портовое управление: [Guidelines regarding change of crew](#), 6 апреля 2020 г.

17 Морское и портовое управление Сингапура: [Port Marine Circular No. 19 of 2020](#), 27 марта 2020 г.

18 Правительство Соединённого Королевства: [Guidance for shipping and sea ports on coronavirus \(COVID-19\)](#), 26 марта 2020 г.

19 Европейская комиссия: [Coronavirus: Guidance on repatriating cruise ship passengers and protecting ship crews](#), 8 апреля 2020 г.

20 EMSA: [COVID-19 Member States measures: Alphabetical list by country](#).

21 Парижский меморандум о взаимопонимании: [Paris MOU guidance regarding the impact of COVID-19](#), 26 марта 2020 г.

22 ИМО: [Coronavirus \(COVID-19\): Guidance relating to the certification of seafarers and fishing vessel personnel](#), 2 апреля 2020 г.

В апреле Совет ИМО:

- призвал государства флага и государства порта обеспечить бесперебойное морское судоходство и доступность судоходных услуг для мировой торговли на благо человечества;
- призвал государства флага и государства порта обеспечить благополучие моряков, в частности сохранить их право на заработную плату, увольнение на берег, отпуск по болезни, доступную медицинскую помощь, снабжение продовольствием и репатриацию;
- одобрил практический и прагматичный подход к ремонту, освидетельствованию, сертификации и лицензированию моряков;
- призвал государства-члены и международные организации выполнять рекомендации относительно непредвиденных задержек с подачей судов;
- призвал правительства обмениваться передовым опытом защиты работников морского транспорта от заражения COVID-19, учитывая при этом национальные обстоятельства<sup>23</sup>.

ВОЗ выпустила оперативное руководство [Организация и проведение санитарно-противоэпидемических мероприятий в случае выявления больного COVID-19 или вспышки COVID-19 на борту судов](#), которое предназначено для национальных координационных центров, санитарно-гигиенических портовых служб, местных, провинциальных и национальных систем мониторинга и реагирования в сфере здравоохранения, а также операторов портов и судов.

МОТ, ИМО и ВОЗ в соответствии со своими мандатами и возможностями взаимодействия, соответственно, с министерствами труда, морскими администрациями и органами общественного здравоохранения всё теснее сотрудничают друг с другом в целях устранения последствий пандемии COVID-19 в судоходстве и рыболовстве в соответствии с призывом к согласованным международным действиям в этих секторах.

ИМО и ВОЗ выступили с совместным заявлением [Joint statement IMO-WHO on the response to the COVID-19 outbreak](#). С [совместным заявлением](#) о COVID-19 и

судоходстве также выступили МОТ, ИМО и ВОЗ, которые акцентировали внимание на медицинском обслуживании моряков и продлении срока действия их медицинских справок<sup>24</sup> и судовых санитарных сертификатов.

## Ответные меры международных неправительственных организаций

Международная ассоциация морского здравоохранения (МАМЗ) на специальном веб-сайте по COVID-19<sup>25</sup> разместила руководство для судоходных компаний по вопросам оказания медицинской помощи морякам в портах и их тестированию на COVID-19. В нём упоминается интерактивная оценочная методология COVID-19, которая была разработана Норвежским центром морской и водолазной медицины (NCMM) и Radio Medico<sup>26</sup>.

Международная сеть социального обеспечения и помощи морякам (ISWAN) создала веб-страницу для моряков, судовладельцев и компаний-операторов судов<sup>27</sup>, включая видеоматериалы об охране психического здоровья в условиях пандемии *Managing your mental health during the COVID-19 pandemic*<sup>28</sup>.

23 ИМО: Совет, 31-я внеочередная сессия, резюме решений, 8 апреля 2020 г.

24 Этот вопрос рассматривается как в КТМС 2006 года, так и в Международной конвенции 1978 года о нормах подготовки и дипломирования моряков и несения вахты.

25 МАМЗ: [Information - COVID-19](#).

26 Норвежский центр морской и водолазной медицины: [Management of Suspected COVID-19 on Board](#).

27 ISWAN: [Coronavirus \(COVID-19\)](#).

28 ISWAN: [Managing your mental health during the COVID-19 pandemic](#), 25 марта 2020 г.

## ▶ 3. Инструменты и ответные меры МОТ

МОТ выполнила оценку и предложила ряд альтернативных мер в сфере политики, призванных смягчить последствия кризиса и содействовать активному и скорому восстановлению<sup>29</sup>. Она подготовила несколько руководств и технических комментариев о пандемии COVID-19 на основе четырёх принципов.

Рисунок 1: Четыре ключевых элемента по борьбе с COVID-19, основанных на международных трудовых нормах



Источник: на основе МБТ (2020 г.). Вестник МОТ, выпуск 2: COVID-19 и сфера труда. Обновлённые оценки и анализ, op. cit.

МОТ также издала:

- ▶ [Новые рекомендации в помощь работодателям относительно поддержки семей работников в условиях пандемии COVID-19](#), МОТ и ЮНИСЕФ, 30 марта;
- ▶ [Social Protection Monitor on COVID-19](#), постоянно обновляемый монитор социальной защиты в условиях пандемии COVID-19;
- ▶ [Нормы МОТ и COVID-19 \(коронавирус\)](#) — Часто задаваемые вопросы — Основные положения международных трудовых норм, применимые в связи со вспышкой COVID-19, 27 марта;
- ▶ Вестник МОТ, выпуск 2: [COVID-19 и сфера труда. Обновлённые оценки и анализ](#), 7 апреля;
- ▶ [Managing conflicts and disasters: Exploring collaboration between employers' and workers' organizations](#) (анализ взаимодействия организаций работодателей и работников по устранению последствий конфликтов и бедствий), 2020 г.

На [веб-сайте МОТ](#) размещены ссылки на источники информации о действиях МОТ в условиях пандемии COVID-19, включая регулярно обновляемые статьи о влиянии коронавирусной инфекции на сферу труда.

## Ответные меры МОТ, относящиеся к морскому сектору

В ответ на официально запрошенную МФТ поддержку МОТ напомнила государствам-членам об их ответственности по КТМС 2006 года<sup>30</sup> в условиях распространения коронавируса, в том числе в отношении СИЗ, медицинской помощи на борту и доступности медицинской помощи на берегу. МБТ ответило на вопросы о применении положений КТМС 2006 года в контексте кризиса COVID-19. Оно также взаимодействует с должностными лицами Специального трёхстороннего комитета (СТК) по КТМС 2006 года<sup>31</sup>, согласовывая меры реагирования, в наибольшей степени соответствующие вызовам, с которыми сталкивается морской сектор.

В заявлении о COVID-19 ([statement on the coronavirus disease \(COVID-19\)](#)) должностные лица СТК обратили внимание на тяжелейшие условия, создаваемые пандемией для судоходной отрасли и моряков. Они отметили, что повседневная жизнь во многих странах подверглась жёстким ограничениям, однако страны

по-прежнему нуждаются в поставках продовольствия, медикаментов и товаров повседневного спроса, а предприятия — в сырье, материалах и логистике, чтобы производить и доставлять свою продукцию. Это подчёркивает необходимость поддержания надёжных международных систем поставок и указывает на исключительную важность морской торговли для мировой экономики. Должностные лица СТК призвали официально признать моряков как ключевых работников, освободить их от ограничений на поездки и уделить им особое внимание, чтобы они могли беспрепятственно прибывать на борт судов, покидать их и возвращаться на родину, соблюдая при этом передовые методы борьбы с распространением инфекции.

Отвечая на запросы трёхсторонних участников после консультаций с должностными лицами СТК, МБТ выпустило информационный бюллетень [Information note on maritime labour issues and coronavirus \(COVID-19\)](#), в котором содержатся рекомендации о преодолении трудностей в условиях текущего кризиса согласно положениям КТМС 2006 года, особенно что касается:

- безопасности и гигиены труда моряков;
- содействия транзиту и трансферу моряков и их репатриации;
- истечения срока действия трудовых договоров моряков;
- максимального периода работы на борту судна и гарантий безопасности;
- сокращения минимальной численности экипажей;
- истечения срока действия медицинских справок;
- сертификации подготовки и квалификации;
- морских трудовых сертификатов и инспекционных проверок;
- социальной защиты, в том числе права моряков на оплачиваемый отпуск по болезни в случае заражения или карантина;
- увольнения на берег и социального обслуживания во время пандемии;
- оставления моряков на произвол судьбы.

В бюллетене содержатся ссылки на другие информационные ресурсы и реквизиты органов, в которые экипажи и отдельные моряки могут направить индивидуальные требования, от которых они могут

<sup>30</sup> По состоянию на 15 апреля 2020 г. КТМС 2006 года была ратифицирована 96 государствами-членами.

<sup>31</sup> СТК является трёхсторонним органом, учреждённым в соответствии со статьёй XIII КТМС 2006 года для непрерывного мониторинга выполнения положений Конвенции. Должностные лица СТК назначаются Административным советом сроком на три года.



получить информацию или с которыми они могут обсудить проблемы, связанные с пандемией.

Перед оглашением заявления должностными лицами СТК Генеральный директор МБТ Гай Райдер призвал правительства «обеспечить, чтобы в эти сложные времена моряки были должным образом защищены от пандемии COVID-19, имели доступ к медицинской помощи и могли добираться до своих судов и обратно, когда это необходимо, чтобы продолжать исполнять свою важнейшую роль»<sup>32</sup>. База данных МОТ/ИМО о зарегистрированных случаях оставления моряков<sup>33</sup> была обновлена, а к заявителям была обращена просьба указывать в форме отчёта, связан ли тот или иной случай с COVID-19.

МБТ анализирует ситуацию с пандемией и в контексте применения Конвенции 2007 года о труде в рыболовстве (188)<sup>34</sup>.

Ответные меры МОТ на пандемию и её влияние на судоходство и рыболовство находятся в стадии разработки. МБТ будет и впредь определять средства реагирования на основе консультаций с трёхсторонними участниками и в тесном сотрудничестве с другими специализированными учреждениями Организации Объединённых Наций.

32 МБТ: [Treat seafarers with “dignity and respect” during COVID-19 crisis](#), новости, 31 марта 2020 г.

33 МБТ: Database on reported incidents of abandonment of seafarers.

34 Конвенция вступила в силу; по состоянию на 13 апреля 2020 г. её ратифицировали 18 государств-членов.