



АВГУСТ 2013

Конвенция «О труде в морском судоходстве» вступает в силу 20 августа 2013 года

Конвенция «О труде в морском судоходстве» 2006 года (далее – «КТМС», «Конвенция») представляет собой единую консолидированную Конвенцию, которая устанавливает права моряков на достойные условия труда и помогает создать справедливые условия конкуренции для судовладельцев. Новые трудовые нормы, содержащиеся в КТМС, обобщают и модернизируют более 68 международных трудовых стандартов, связанных с морским сектором, принятых за последние 80 лет. Кроме того, впервые создаётся система сертификации и инспекции для обеспечения соблюдения этих стандартов.

Международная организация труда (далее – «МОТ») приняла КТМС 23 февраля 2006 года. Конвенция вступает в силу через год после её ратификации не менее чем 30 государствами, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет 33%. 20 августа 2012 года Российская Федерация и Республика Филиппины стали, 29-й и 30-й странами, соответственно, ратифицировавшими Конвенцию, при этом общая доля торгового флота всех государств-участников Конвенции превысила 33%. Таким образом, Конвенция вступит в силу на международном уровне с 20 августа 2013 года.

По состоянию на июль 2013 года, участниками Конвенции уже являются 43 государства, представляющие около 69% мирового судоходства (по валовой вместимости). Список всех государств, которые ратифицировали КТМС, доступен по ссылке: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331

Конвенция будет применяться ко всем судам, вовлеченным в коммерческую деятельность (в том числе к яхтам), кроме судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом, судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки, военных судов и вспомогательных судов военно-морского флота.

Изначально задумано, чтобы КТМС имела как можно большее географическое применение, распространяя своё действие не только на суда, которые ходят под флагом государства-участника Конвенции, но и на другие суда, занятые в торговле на территории такого государства. Большинство требований, которые относятся к проектированию судов (минимальные размеры помещений для экипажа, санитарные помещения, адекватная вентиляция, условия для отдыха, освещение, отопление и т.д.) будут применяться только к новым судам.



ЦЕЛИ И НОВОВВЕДЕНИЯ КОНВЕНЦИИ

КТМС предусматривает набор норм охраны труда для моряков и направлена на достижение минимальных условий труда на борту судна, включая рабочее время, здоровье и безопасность, помещения для экипажа, благосостояние моряков и контрактные договоренности. Целью Конвенции является обеспечение ряда принципов, таких как недопущение дискриминации моряков по признаку расы, цвета кожи, пола, религии, политических убеждений, национального или социального происхождения.

Конвенция даёт **определение термину «моряк»**, включая в это понятие и тех, кто работает на судах, но непосредственно не связан с навигацией или эксплуатацией судна, например, персонал на борту пассажирских судов.

С точки зрения фактической защиты, предоставляемой морякам, КТМС содержит **ряд ключевых положений, касающихся условий труда и его оплаты**:

- ┌ трудовой договор должен содержать гарантию достойных условий труда и жизни на борту судна, и должен быть подписан судовладельцем (или его представителем);
- ┌ наличие процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
- ┌ заработная плата должна выплачиваться ежемесячно, в полном объеме и в соответствии с трудовым договором;
- ┌ максимальная продолжительность рабочего времени не должна превышать 14 часов в течение любого 24-часового периода, и 72 часа в течение любого периода в семь дней;
- ┌ предусмотрено право моряка на отпуск;
- ┌ судовладелец должен оплатить репатриацию моряков в случае их травмы, болезни, кораблекрушения, неплатежеспособности или продажи судна;
- ┌ моряки должны иметь безотлагательный доступ к медицинскому обслуживанию на борту судна и на берегу.

Моряки также имеют право на пособие по безработице в результате утраты или затопления судна за каждый день оставления моряка без работы. Общая сумма такой компенсации может быть ограничена размером заработной платы моряка за два месяца.

Конвенция содержит **положение об «отмене режима благоприятствования»**. Это означает, что теперь суда под флагом государств, которые не ратифицировали КТМС, будут подлежать тем же инспекциям, что и суда под флагом страны, которая ратифицировала ее. Данная мера направлена на стимулирование ратификации КТМС и исполнению ее положений на борту судов.

КТМС предусматривает эффективную систему обеспечения её выполнения по всему миру, независимо от того, где осуществляется рейс судна.

СЕРТИФИКАЦИЯ

Процедура национального освидетельствования является ещё одним нововведением Конвенции. Каждое государство должно не только убедиться, что суда, плавающие под его флагом, соответствуют и будут продолжать соответствовать требованиям по обеспечению «достойного труда», изложенным в Конвенции, но и удостоверять соответствие данных судов требованиям к условиям труда и жизни моряков выдачей **специальных свидетельств** – Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском



судоходстве (MLC) и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (DMLC) (части I и II). **Наличие этих документов на борту судна и соответствие условий труда моряков требованиям Конвенции будут проверяться службами государственного портового контроля.**

Свидетельство и Декларацию необходимо иметь всем судам валовой вместимостью 500 и более, осуществляющим международные рейсы или плавающим под флагом государства-члена Конвенции и эксплуатируемым в портах или между портами другой страны.

MLC выдается судну морской администрацией флага или признанным классификационным обществом на период, не превышающий 5 лет. Свидетельство выдается при положительных результатах освидетельствования и должно подтверждаться между вторым и третьим годом после выдачи.

При освидетельствовании инспектируются следующие 14 позиций:

- l минимальный возраст моряков;
- l медицинское освидетельствование моряков;
- l квалификация моряков;
- l трудовые договоры моряков;
- l пользование услугами любой подлежащей лицензированию, сертификации или иным формам регулирования частной службы набора и трудоустройства;
- l продолжительность рабочего времени или отдыха моряков;
- l уровень укомплектования судна экипажем;
- l помещения для экипажа;
- l условия для отдыха на борту судна;
- l питание и столовое обслуживание;
- l охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;
- l медицинское обслуживание на борту судна;
- l процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
- l выплата заработной платы.

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве выдается морской администрацией флага судну в качестве приложения к MLC и состоит из двух частей.

Часть I Декларации составляется государством флага с целью определения вопросов инспектирования (содержит конкретные и зависящие от типа судна требования, предъявляемые национальным законодательством к судну).

Часть II Декларации составляется компанией (судовладельцем) отдельно на каждое судно. В ней излагаются меры, принимаемые в целях всеобъемлющего соответствия национальным требованиям между двумя инспекционными проверками, равно как и предлагаемые меры по обеспечению постоянного улучшения ситуации в области применения.

В целом **процедура сертификации** выглядит так:

- l Судовладелец делает запрос в морскую администрацию флага судна (или в признанное классификационное общество) на сертификацию судна.



- l Морская администрация флага составляет Часть I Декларации DMLC с целью определения вопросов, подлежащих проверке.
- l Судовладелец готовит Часть II DMLC отдельно на каждое судно.
- l Предоставление Части II DMLC в морскую администрацию флага судна на проверку.
- l Проведение инспекции на борту судна (может требоваться классификационным обществом).
- l Выдача Свидетельства MLC и Декларации DMLC (Части I и II).
- l Проведение промежуточной инспекции (между вторым и третьим годом после проведения первой инспекции (проверка Части II DMLC)).
- l Новая инспекция (каждые пять лет (проверка Части II DMLC)).

КОММЕНТАРИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ

Конвенция содержит революционные изменения в регулировании занятости моряков и условий их труда. Судовладельцы должны еще раз проверить, приняты ли все необходимые меры, позволяющие в будущем избежать задержаний судов и связанных с этим финансовых потерь. Менеджеры, операторы, фрахтователи и их страховщики также должны быть заинтересованы в принятии необходимых мер, так как в результате инспекции или задержания судна могут возникнуть претензии за задержку или повреждение груза.

В частности, мы рекомендуем заинтересованным лицам убедиться, что:

- l Внесены необходимые изменения в договоры фрахтования об условиях соблюдения судовладельцами требований Конвенции и условиях возмещения ущерба при их несоблюдении.
- l Разработаны процедуры рассмотрения жалоб на борту судна.
- l Внесены необходимые изменения в трудовые договоры с моряками.
- l Внесены необходимые изменения в Crew Management Agreement (с рекомендованными изменениями можно ознакомиться на сайте BIMCO – <https://www.bimco.org>).

Мы надеемся, что предоставленная информация будет полезна для Вас. При необходимости мы будем рады предоставить Вам дополнительную информацию относительно нововведений и применения Конвенции.

Контакты



Всеволод БАЙБАК

Советник, практика
морского/транспортного права

vsevolod.baibak@epam.ru



Алексей КАРЧЁМОВ

Юрист, практика
морского/транспортного права

alexey.karchimov@epam.ru

Управление подпиской

Вы получили этот бюллетень, так как данная тематика может представлять для вас интерес. Если данная информация была направлена Вам по ошибке, приносим извинения и просим направить отказ от рассылки.

Отказ от рассылки: отправьте в ответ на это письмо сообщение с темой [Unsubscribe](#).

Подписка: для внесения Вашего адреса в список получателей информационных сообщений Адвокатского бюро «Егоров, Пугинский, Афанасьев и партнеры», пожалуйста, направьте в ответ на это письмо сообщение с темой [Subscribe](#).