

КОНВЕНЦИЯ 2006 ГОДА О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

ПРЕАМБУЛА

Генеральная конференция Международной организации труда,

созванная в Женеве Административным советом Международного бюро труда и собравшаяся 7 февраля 2006 года на свою 94-ю сессию,

желая создать единый согласованный акт, охватывающий, по мере возможности, все современные нормы существующих международных конвенций и рекомендаций о труде в морском судоходстве, а также основополагающие принципы, содержащиеся в других международных конвенциях о труде, в таких, например, как:

- Конвенция 1930 года о принудительном труде (29);
- Конвенция 1948 года о свободе ассоциации и защите права на организацию (87);
- Конвенция 1949 года о праве на организацию и на ведение коллективных переговоров (98);
- Конвенция 1951 года о равном вознаграждении (100);
- Конвенция 1957 года об упразднении принудительного труда (105);
- Конвенция 1958 года о дискриминации в области труда и занятий (111);
- Конвенция 1973 года о минимальном возрасте (138);
- Конвенция 1999 года о наихудших формах детского труда (182);

принимая во внимание основной мандат Организации, который заключается в оказании содействия обеспечению достойных условий труда,

напоминая о Декларации МОТ 1998 года об основополагающих принципах и правах в сфере труда;

принимая также во внимание, что моряки охвачены положениями других актов МОТ и обладают другими правами, которые установлены в качестве основополагающих прав и свобод, распространяющихся на всех лиц,

считая, что, с учетом глобального характера морского судоходства, моряки нуждаются в особой защите,

принимая также во внимание международные нормы в отношении безопасности судов, их экипажей и пассажиров и качественного управления движением судов, содержащиеся в Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками, Конвенции 1972 года о международных правилах предупреждения столкновения судов в море с поправками, а также требования в отношении профессиональной подготовки и уровня компетенции моряков, содержащиеся в Международной конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты с поправками,

напоминая, что Конвенция Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву устанавливает общие правовые рамки, в которых должны осуществляться все виды деятельности в океанах и морях и что она имеет стратегическое значение в качестве основы для проведения мероприятий и основополагающих на национальном, региональном и глобальном уровнях в морском секторе и что необходимо сохранять ее целостность,

напоминая, что статья 94 Конвенции Организации Объединенных Наций 1982 года по морскому праву устанавливает обязанности и обязательства государства флага, в частности в отношении условий труда, комплектования экипажей и социальных вопросов на борту судов, плавающих под его флагом ,

напоминая о пункте 8 статьи 19 Устава Международной организации труда, в котором предусматривается, что принятие какой-либо конвенции или рекомендации Конференцией или ратификация какой-либо конвенции любым государством-членом никоим образом не затрагивает какой-либо закон, судебное решение, обычай или соглашение, которые обеспечивают соответствующим ра-ботникам более благоприятные условия, чем условия, которые предусматриваются конвенцией или рекомендацией,

преисполненные решимости добиться того, чтобы этот новый акт был составлен таким образом, чтобы в максимально возможной степени обеспечить его широкую приемлемость для правительств, судовладельцев и моряков, приверженных принципам достойного труда, чтобы он легко поддавался обновлению и чтобы его можно было эффективно применять и обеспечивать его выполнение,

постановив принять ряд предложений для реализации такого акта, что является единственным пунктом повестки дня сессии,

решив придать этим предложениям форму международной конвенции;

принимает сего двадцать третьего дня февраля месяца две тысячи шестого года следующую конвенцию, которая может именоваться Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве.

ОБЩИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Статья I

1. Каждое государство-член, ратифицирующее настоящую Конвенцию, обязуется полностью выполнять ее положения в порядке, предусмотренном в статье VI, с целью обеспечения права всех моряков на достойную занятость.
2. Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях эффективного при-менения и обеспечения выполнения настоящей Конвенции.

ОПРЕДЕЛЕНИЯ И СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

Статья II

1. В целях настоящей Конвенции и если иное не предусмотрено в отдельных положениях, термин:

a) *компетентный орган* означает министра, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченный издавать нормативные 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 1969 года по обмеру судов или в любой другой конвенции, заменяющей ее; 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 г.);

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 занимаются 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. За исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем морьякам.
3. В случае возникновения сомнений в отношении того, следует ли рассматривать какие-либо категории лиц в качестве моряков для целей настоящей Конвенции, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с организациями судовладельцев и моряков, заинтересованными в этом вопросе.
4. За исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются коммерческим морским судоходством, за исключением: судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом и судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки. Настоящая Конвенция не применяется к военным кораблям и вспомогательным судам военно-морского флота.
5. В случае возникновения сомнений в отношении того, применяется ли настоящая Конвенция к какому-либо судну или к отдельной категории судов, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.
6. В случае если компетентный орган сочтет, что в настоящее время нецелесообразно или практически невозможно применять отдельные положения Кодекса, о котором идет речь в пункте 1 статьи VI, к судну или конкретной категории судов, плавающих под флагом этого государства-члена, соответствующие положения Кодекса не применяются в объеме различий решения затрагиваемых вопросов настоящей Конвенцией и национальным законодательством или нормативными правовыми актами или коллективными соглашениями, либо иными мерами. Такое решение может приниматься только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и исключительно в отношении судов валовой вместимостью менее 200 и не занятых в международных рейсах.
7. Любые решения, принимаемые государством-членом в соответствии с пунктами 3, 5 или 6 настоящей статьи, указываются в его докладах, представляемых Генеральному директору Международного бюро труда, который уведомляет о них государства-члены Организации.
8. Если прямо не предусмотрено иное, то ссылка на настоящую Конвенцию одновременно представляет собой ссылку на правила и на Кодекс.

ОСНОВОПОЛАГАЮЩИЕ ПРАВА И ПРИНЦИПЫ

Статья III

Каждое государство-член удостоверяется в том, что положения его законодательства и нормативных правовых актов обеспечивают соблюдение, в контексте настоящей Конвенции, основополагающих прав на:

- a) свободу объединения и действительное признание права на ведение коллективных переговоров;

- b) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;
- c) эффективное искоренение детского труда; и
- d) ликвидацию дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости.

ТРУДОВЫЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПРАВА МОРЯКОВ

Статья IV

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 на 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 нормативных правовых актов, посредством применимых коллективных соглашений, с помощью практической деятельности или иных мер.

ОБЯЗАННОСТИ, СВЯЗАННЫЕ С ПРИМЕНЕНИЕМ И ОБЕСПЕЧЕНИЕМ ВЫПОЛНЕНИЯ

Статья V

1. Каждое государство-член применяет и обеспечивает выполнение законодательства или нормативных правовых актов либо иных мер, которые оно принимает в целях выполнения своих обязательств по настоящей Конвенции в отношении судов и моряков, находящихся под его юрисдикцией.
2. Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, посредством создания системы для обеспечения соблюдения требований настоящей Конвенции, включая регулярные проверки, представление докладов, мониторинг и правовые процедуры в соответствии с применимым законодательством.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.

4. Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, может, в соответствии с международным правом, быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим государством-членом, ратифицировавшим настоящую Конвенцию, когда данное судно находится в одном из его портов, с целью определения, соблюдаются ли на этом судне требования настоящей Конвенции.
5. Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над деятельностью служб найма и трудоустройства моряков, если таковые созданы на его территории.
6. Каждое государство-член запрещает нарушать требования настоящей Конвенции и, в соответствии с международным правом, вводит санкции или требует принятия мер для исправления ситуации согласно своему законодательству, которые являются адекватными для предупреждения таких нарушений.
7. Каждое государство-член выполняет свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией таким образом, чтобы обеспечить, чтобы судам любого государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, не предоставлялся более благоприятный режим, чем судам, плавающим под флагом государства, которое ратифицировало ее.

ПРАВИЛА И ЧАСТИ А И В КОДЕКСА

Статья VI

1. Правила и положения Части А Кодекса являются обязательными. Положения Части В Кодекса не являются обязательными.
2. Каждое государство-член обязуется уважать права и принципы, изложенные в правилах, и выполнять каждое правило в порядке, установленном в соответствующих положениях Части А Кодекса. Кроме того, государства-члены уделяют надлежащее внимание выполнению своих обязанностей в порядке, предусмотренном в Части В Кодекса.
3. Государство-член, которое не обладает возможностями для осуществления прав и принципов в порядке, установленном в Части А Кодекса, может, если в настоящей Конвенции прямо не предусмотрено иное, выполнять Часть А на основе положений своего законодательства и нормативных правовых актов или иных мер, которые по существу эквивалентны положениям Части А.
4. Только в целях пункта 3 настоящей статьи, любой закон, нормативный правовой акт, коллективное соглашение или иная мера, обеспечивающая выполнение, считаются по существу эквивалентными, в контексте настоящей Конвенции, если государство-член удостоверится в том, что:
 - a) они способствуют полному достижению общей цели и задачи соответствующего положения или положений Части А Кодекса; и
 - b) они обеспечивают выполнение соответствующего положения или положений Части А Кодекса.

КОНСУЛЬТАЦИИ С ОРГАНИЗАЦИЯМИ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И МОРЯКОВ

Статья VII

Решения о частичной отмене, изъятии или ином гибком применении настоящей Конвенции, в отношении которых в соответствии с требованиями Конвенции должны проводиться консультации с организациями судовладельцев и моряков, могут, в тех случаях когда в государстве-члене нет представительных организаций судовладельцев или моряков, приниматься этим государством-членом только на основе консультаций с Комитетом, о котором идет речь в статье XIII.

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

Статья VIII

1. Официальные документы о ратификации настоящей Конвенции направляются Генеральному директору Международного бюро труда для регистрации.
2. Настоящая Конвенция связывает только те государства-члены Международной организации труда, документы о ратификации которых зарегистрированы Генеральным директором.
3. Настоящая Конвенция вступает в силу через 12 месяцев после даты регистрации документов о ратификации не менее 30 государств-членов, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет 33 процента.
4. Впоследствии настоящая Конвенция вступает в силу для каждого государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации его документа о ратификации.

ДЕНОНСАЦИЯ

Статья IX

1. Государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, может по истечении десяти лет с даты ее первоначального вступления в силу денонсировать Конвенцию посредством акта о денонсации, направляемого Генеральному директору Международного бюро труда для регистрации. Денонсация вступает в силу через один год после даты регистрации акта о денонсации.
2. Каждое государство-член, которое в годичный срок по истечении упомянутого в пункте 1 настоящей статьи десятилетнего периода не воспользуется своим правом на денонсацию, предусмотренным в настоящей статье, будет связано на следующий период в десять лет и впоследствии может денонсировать настоящую Конвенцию по истечении каждого нового десятилетнего периода в порядке, установленном в настоящей статье.

ПОСЛЕДСТВИЯ ВСТУПЛЕНИЯ В СИЛУ

Статья X

Настоящая Конвенция пересматривает следующие конвенции:

Конвенцию 1920 года о минимальном возрасте для работы в море (7);

Конвенцию 1920 года о пособиях по безработице в случае кораблекрушения (8);

Конвенцию 1920 года о трудоустройстве моряков (9);

Конвенцию 1921 года о медицинском освидетельствовании подростков на борту судов (16);

Конвенцию 1926 года о трудовых договорах моряков (22);

Конвенцию 1926 года о репатриации моряков (23);

Конвенцию 1936 года о свидетельствах о квалификации лиц командного состава торговых судов (53);

Конвенцию 1936 года об оплачиваемых отпусках моряков (54);

Конвенцию 1936 года об обязательствах судовладельцев в случае болезни или травмы у моряков (55);

Конвенцию 1936 года о страховании моряков по болезни (56);

Конвенцию 1936 года о рабочем времени на борту судов и составе судового экипажа (57);

Конвенцию (пересмотренную) 1936 года о минимальном возрасте для работы в море (58);

Конвенцию 1946 года о питании и столовом обслуживании экипажей на борту судов (68);

Конвенцию 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации (69);

Конвенцию 1946 года о социальном обеспечении моряков (70);

Конвенцию 1946 года об оплачиваемых отпусках морякам (72);

Конвенцию 1946 года о медицинском освидетельствовании моряков (73);

Конвенцию 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74);

Конвенцию 1946 года о помещениях для экипажа (75);

Конвенцию 1946 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (76);

Конвенцию (пересмотренную) 1949 года об оплачиваемых отпусках морякам (91);

Конвенцию (пересмотренную) 1949 года о помещениях для экипажа (92);

Конвенцию (пересмотренную) 1949 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (93);

Конвенцию (пересмотренную) 1958 года о заработной плате, рабочем времени и составе судового экипажа (109);

Конвенцию 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133);

Конвенцию 1970 года о предупреждении несчастных случаев (моряки) (134);

Конвенцию 1976 года о непрерывности занятости моряков (145);

Конвенцию 1976 года об оплачиваемых отпусках морякам (146);

Конвенцию 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (147);

Протокол 1996 года к Конвенции 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (147);

Конвенцию 1987 года о социально-бытовом обслуживании моряков (163);

Конвенцию 1987 года о здравоохранении и медицинском обслуживании моряков (164);

Конвенцию (пересмотренную) 1987 года о социальном обеспечении моряков (165);

Конвенцию (пересмотренную) 1987 года о репатриации моряков (166);

Конвенцию 1996 года об инспекции труда моряков (178);

Конвенцию 1996 года о найме и трудоустройстве моряков (179);

Конвенцию 1996 года о продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами (180).

ФУНКЦИИ ДЕПОЗИТАРИЯ

Статья XI

1. Генеральный директор Международного бюро труда извещает все государства-члены Международной организации труда о регистрации всех ратификационных грамот, заявлений о принятии и актов о денонсации настоящей Конвенции.

2. После того как будут удовлетворены условия, предусмотренные в пункте 3 статьи VIII, Генеральный директор обращает внимание государств-членов Организации на дату вступления в силу настоящей Конвенции.

Статья XII

Генеральный директор Международного бюро труда направляет Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций для регистрации в соответствии со статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций полные сведения относительно всех ратификационных грамот, заявлений о принятии и актов о денонсации, зарегистрированных в соответствии с настоящей Конвенцией.

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ТРЕХСТОРОННИЙ КОМИТЕТ

Статья XIII

1. Административный совет Международного бюро труда проводит постоянный обзор действия настоящей Конвенции через посредство комитета, учреждаемого им со специальной компетенцией в области трудовых норм в морском судоходстве.
2. Для рассмотрения вопросов в соответствии с настоящей Конвенцией, в состав Комитета входят по два представителя, назначаемых правительством каждого государства-члена, которое ратифицировало настоящую Конвенцию, а также представители судовладельцев и моряков, назначаемые Административным советом после консультаций с Паритетной морской комиссией.
3. Представители правительств государств-членов, которые еще не ратифицировали настоящую Конвенцию, могут принимать участие в работе Комитета, но они не имеют права участвовать в голосовании по любому вопросу, рассматриваемому в соответствии с настоящей Конвенцией. Административный совет может предлагать другим организациям или учреждениям быть представленными в Комитете в качестве наблюдателей.
4. Голоса каждого представителя судовладельцев и моряков в Комитете взвешиваются для обеспечения того, чтобы каждая из групп судовладельцев и моряков имела половину голосов от общего числа голосов правительств, представленных на соответствующем совещании и имеющих право голосовать.

ИЗМЕНЕНИЕ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

Статья XIV

1. Поправки к любому положению настоящей Конвенции могут одобряться Генеральной конференцией Международной организации труда в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда и правил и процедур Организации в отношении принятия конвенций. Поправки к Кодексу могут также одобряться в соответствии с процедурами, установленными в статье XV.

2. Если документы государств-членов о ратификации настоящей Конвенции зарегистрированы до одобрения поправки, то им для ратификации направляется текст поправки.
3. Что касается других государств-членов Организации, то в соответствии со статьей 19 Устава, им для ратификации направляется текст Конвенции с поправками.
4. Поправка считается принятой на дату регистрации документов о ратификации поправки или, в соответствующих случаях, Конвенции с поправками по крайней мере 30 государств-членов, общая доля валовой вместимости торгового флота которых составляет по меньшей мере 33 процента.
5. Поправка, одобренная в рамках статьи 19 Устава, имеет обязательную силу только для тех государств-членов Организации, ратификационные грамоты которых были зарегистрированы Генеральным директором Международного бюро труда.
6. Для любого государства-члена, упомянутого в пункте 2 настоящей статьи, поправка вступает в силу через 12 месяцев после даты принятия, упомянутой в пункте 4 настоящей статьи, или через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации поправки, но в любом случае с более поздней даты.
7. При условии выполнения положений пункта 9 настоящей статьи, для государств-членов, упомянутых в пункте 3 настоящей статьи, Конвенция с поправками вступает в силу через 12 месяцев после даты принятия, упомянутой в пункте 4 настоящей статьи, или через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации Конвенции, но в любом случае с более поздней даты.
8. Настоящая Конвенция остается в силе неизменной по форме и содержанию для тех государств-членов, документы о ратификации которых были зарегистрированы до одобрения поправки, но которые не ратифицировали эту поправку.
9. Каждое государство-член, ратификация настоящей Конвенции которого зарегистрирована после одобрения поправки, но до даты, указанной в пункте 4 настоящей статьи, может в заявлении, сопровождающем документ о ратификации, уточнить, что его ратификация касается Конвенции без соответствующей поправки. В случае ратификации с подобным заявлением Конвенция вступает в силу для соответствующего государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации. Если документ о ратификации не сопровождается таким заявлением или если документ о ратификации зарегистрирован на дату, указанную в пункте 4, или после этой даты, Конвенция вступает в силу для соответствующего государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации документа о ратификации и после вступления ее в силу в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи поправка носит обязательный характер для соответствующего государства-члена, если поправкой не предусмотрено иное.

ПОПРАВКИ К КОДЕКСУ

Статья XV

1. В Кодекс могут вноситься поправки либо в соответствии с процедурой, установленной в статье XIV, либо, если прямо не предусмотрено иное, в соответствии с процедурой, установленной в настоящей статье.
2. Поправка к Кодексу может быть предложена на рассмотрение Генерального директора Международного бюро труда правительством любого государства-члена Организации или группой представителей судовладельцев или группой представителей моряков, назначенных в состав Комитета, о котором идет речь в статье XIII. Поправка, внесенная правительством, должна быть предложена или поддержана, по крайней мере, пятью правительствами государств-членов, которые ратифицировали Конвенцию, или группой представителей судовладельцев или моряков, упомянутых в настоящем пункте.
3. После проверки соответствия предложения о внесении поправки требованиям пункта 2 настоящей статьи, Генеральный директор незамедлительно направляет такое предложение вместе с любыми комментариями или рекомендациями, которые он считает уместными, всем государствам-членам Организации, предлагая им передать свои замечания или суждения в отношении этого предложения в течение периода продолжительностью шесть месяцев или другого такого периода (продолжительностью не менее трех месяцев, но не более девяти месяцев), устанавливаемого Административным советом.
4. По истечении периода, упомянутого в пункте 3 настоящей статьи, предложение вместе с кратким изложением замечаний или суждений, сделанных в соответствии с этим пунктом, передается Комитету для рассмотрения на его заседании. Поправка считается одобренной Комитетом, если:
 - a) на заседании, на котором рассматривается данное предложение, представлены не менее половины правительств государств-членов, ратифицировавших Конвенцию; и
 - b) за данную поправку проголосует большинство, как минимум, в две трети голосов членов Комитета; и
 - c) это большинство включает голоса, поданные за данную поправку, не менее половины обладающих правом голоса представителей правительств, половины представителей судовладельцев и половины представителей моряков, являющихся членами Комитета и зарегистрированных на заседании, на котором предложение поставлено на голосование.
5. Поправки, одобренные в соответствии с положениями пункта 4 настоящей статьи, представляются на рассмотрение следующей сессии Конференции для утверждения. Для такого утверждения необходимо большинство в две трети голосов, поданных присутствующими делегатами. Если такое большинство голосов не набирается, то предлагаемая поправка направляется обратно в Комитет для повторного рассмотрения в том случае, если Комитет этого пожелает.
6. Письменное извещение о поправках, утвержденных на Конференции, направляется Генеральным директором каждому государству-члену, документы которого о ратификации настоящей Конвенции были зарегистрированы до даты такого утверждения на Конференции. Эти государства-члены именуется далее как «государства-члены,

ратифицировавшие Конвенцию». Извещение содержит ссылку на настоящую статью и устанавливает период для направления любых официальных заявлений о возражении. Продолжительность этого периода составляет два года с момента направления извещения, если во время утверждения Конференция не установит другой период, продолжительность которого в любом случае составляет не менее одного года. Копия такого извещения направляется другим государствам-членам Организации для информации.

7. Поправка, утвержденная на Конференции, считается окончательно принятой, если до момента завершения установленного периода, Генеральным директором не были получены официальные заявления о возражении против этой поправки более чем от 40 процентов государств-членов, ратифицировавших Конвенцию, и общая валовая вместимость торгового флота которых составляет не менее 40 процентов от валовой вместимости флота государств-членов, ратифицировавших Конвенцию.

8. Поправка, которая считается принятой, вступает в силу через шесть месяцев после завершения установленного периода для всех государств-членов, ратифицировавших Конвенцию, за исключением тех государств, которые официально заявили о своих возражениях в соответствии с положениями пункта 7 настоящей статьи и не отозвали такие возражения в соответствии с положениями пункта 11. Тем не менее:

а) до истечения установленного периода, каждое государство-член, ратифицировавшее Конвенцию, может направить уведомление Генеральному директору о том, что поправка вступит в силу для этого государства только после последующего специального извещения о ее принятии; и

б) до вступления в силу поправки, каждое государство-член, ратифицировавшее Конвенцию, может направить уведомление Генеральному директору о том, что оно не будет применять эту поправку в течение определенного периода времени.

9. Поправка, которая является предметом уведомления, упомянутого в подпункте а) пункта 8 настоящей статьи, вступает в силу для государства-члена, направившего такое уведомление, через шесть месяцев после того, как это государство-член направит Генеральному директору извещение о принятии данной поправки, или в момент, когда эта поправка впервые вступит в силу, но в любом случае с более поздней даты.

10. Период, упомянутый в подпункте б) пункта 8 настоящей статьи, не превышает одного года с момента вступления поправки в силу, или более продолжительного срока, который может быть определен на Конференции во время утверждения поправки.

11. Государство-член, которое официально заявило о возражении против данной поправки, может в любое время заявить об отзыве своих возражений. Если уведомление о таком отзыве возражений получено Генеральным директором после вступления поправки в силу, то поправка вступает в силу для данного государства-члена через шесть месяцев после даты регистрации этого уведомления.

12. После вступления поправки в силу, Конвенция может быть ратифицирована только в измененном виде.

13. В той мере, в какой свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве касается вопросов, охваченных поправкой к Конвенции, которая вступила в силу:

а) государство-член, которое приняло эту поправку, не обязано предоставлять связанные с Конвенцией преимущества в отношении свидетельств о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выдаваемых судам, плавающим под флагом другого государства-члена, которое:

i) в соответствии с пунктом 7 настоящей статьи официально заявило о возражении против этой поправки и не отозвало это возражение; или

ii) в соответствии с подпунктом а) пункта 8 настоящей статьи направило уведомление о том, что его принятие этой поправки обусловлено последующим специальным извещением и не принимает эту поправку; и

б) государство-член, которое приняло данную поправку, распространяет связанные с Конвенцией преимущества в отношении свидетельств о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, выдаваемых судам, плавающим под флагом другого государства-члена, которое направило уведомление в соответствии с подпунктом б) пункта 8 настоящей статьи о том, что оно не будет применять эту поправку в течение периода, установленного в соответствии с пунктом 10 настоящей статьи.

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЯЗЫКИ

Статья XVI

Английский и французский варианты текста настоящей Конвенции имеют одинаковую силу.

ПОЯСНИТЕЛЬНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ К ПРАВИЛАМ И КОДЕКСУ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ

1. Настоящие пояснительные примечания, которые не являются частью Конвенции о труде в морском судоходстве, представляют собой общее руководство 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 (или 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 областях: первая область – 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 это определено в пункте 4 статьи VI).

9. Вторая область гибкого применения обеспечивается за счет формулирования 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 рекомендации в отношении выполнения. Таким образом государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, могут устанавливать характер мер, которые 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 (Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу), на всех судах должен быть обеспечен немедленный доступ к необходимым медикаментам для медицинского ухода (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 о том, что связано с выполнением этого обязательства, с тем чтобы обеспечить надлежащее 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 в разделе 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 о принятии различных мер, чтобы обеспечить надлежащее хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки, если использовать приведенный выше пример, 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 адекватными для выполнения обязательств по Части А, к которым относится данный руководящий принцип.

ПРАВИЛА И КОДЕКС

РАЗДЕЛ 1. МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ В ОТНОШЕНИИ ТРУДА МОРЯКОВ НА БОРТУ СУДНА

Правило 1.1 – Минимальный возраст

Цель: обеспечить, чтобы на борту судна не работали лица моложе установленного возраста

1. Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда на борту судна лиц моложе минимального возраста.
2. На момент первоначального вступления в силу настоящей Конвенции минимальный возраст составляет 16 лет.
3. Более высокий минимальный возраст устанавливается в обстоятельствах, определяемых в Кодексе.

Стандарт A1.1 – Минимальный возраст

1. Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет.
2. Запрещается труд в ночное время моряков в возрасте до 18 лет. Применительно к настоящему стандарту термин «ночное время» определяется в соответствии с национальным законодательством и практикой. Он охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра.
3. Исключения в отношении строгого соблюдения ограничения, касающегося труда в ночное время, могут делаться компетентным органом, если:
 - a) это положение будет препятствовать эффективной профессиональной подготовке моряков, осуществляемой в соответствии с утвержденными программами и календарными планами; или
 - b) особый характер обязанностей или утвержденная программа профессиональной подготовки требуют, чтобы моряки, на которых распространяется это исключение,

выполняли свои обязанности в ночное время, а соответствующий орган власти определяет, на основе консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, что эта работа не будет оказывать неблагоприятного влияния на их здоровье или благополучие.

4. 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. Типы таких работ определяются национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо компетентным органом после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, согласно соответствующим международным нормам.

Руководящий принцип В1.1 – Минимальный возраст

1. При установлении требований, касающихся условий труда и жизни моряков, государства-члены должны особое внимание уделять нуждам и потребностям молодых лиц до 18 лет.

Правило 1.2 – Медицинское свидетельство

Цель: обеспечить, чтобы все моряки были пригодны по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей в море

1. Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представят документ, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.

2. Исключения могут допускаться только в соответствии с положениями, содержащимися в Кодексе.

Стандарт А1.2 – Медицинское свидетельство

1. Компетентный орган требует, чтобы перед началом работы на борту судна моряки имели действительное медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей, связанных с работой в море.

2. Для обеспечения того, чтобы медицинские свидетельства действительно отражали состояние здоровья моряков в свете обязанностей, которые они должны выполнять, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и с должным учетом применяемых международных руководящих принципов, упомянутых в Части В настоящего Кодекса, предписывает характер медицинского освидетельствования и свидетельства.

3. Настоящий стандарт не ущемляет положения самого последнего варианта Международной конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты с поправками (Конвенции ПДНВ). Медицинское свидетельство, выдаваемое в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ, принимается компетентным органом применительно к целям правила 1.2. Принимается также медицинское свидетельство, отвечающее по существу этим требованиям, в отношении моряков, не охваченных положениями Конвенции ПДНВ.

4. Медицинское свидетельство выдается практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией, либо, если речь идет о свидетельстве, касающемся только зрения, – лицом, уполномоченным компетентным органом выдавать такие свидетельства. Практикующие врачи должны пользоваться полной профессиональной независимостью при принятии своих медицинских заключений на основе процедур медицинского освидетельствования.

5. Моряки, которым отказано в выдаче свидетельства или в отношении которых установлена их ограниченная трудоспособность, в частности в отношении времени работы, рабочего места или географического района плавания, имеют возможность пройти новое освидетельствование у другого независимого практикующего врача или независимого медицинского арбитра.

6. В каждом медицинском свидетельстве удостоверяется, в частности, что:

а) слух и зрение соответствующего моряка, а также цветоощущение для моряков, которые должны выполнять обязанности, при которых их пригодность к работе может пострадать в результате нарушения цветоощущения, являются вполне удовлетворительными;

б) соответствующий моряк не страдает от каких-либо медицинских отклонений, которые могут обостриться в результате работы в море или сделать моряка непригодным по состоянию здоровья для такой работы, либо угрожать здоровью других лиц на борту судна.

7. Если в соответствии с требованиями, связанными с выполнением особых обязанностей соответствующими моряками, либо в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками не устанавливается более краткий промежуток времени, то:

а) медицинское свидетельство остается в силе не более двух лет, однако если моряку не исполнилось 18 лет, то в этом случае максимальный срок его действия составляет один год;

б) свидетельство о цветоощущении остается в силе не более шести лет.

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;

б) соответствующий моряк имеет медицинское свидетельство, срок действия которого истек недавно.

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.

10. Медицинские свидетельства для моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, должны выдаваться как минимум на английском языке.

Руководящий принцип В.1.2 – Медицинское свидетельство

Руководящий принцип В1.2.1 – Международные руководящие принципы

1. Компетентные органы, практикующие врачи, работники контрольных органов, судовладельцы, представители моряков и все другие лица, заинтересованные в проведении медицинских освидетельствований с целью определения пригодности по состоянию здоровья кандидатов к работе моряком, а также уже работающих моряков, должны выполнять положения, содержащиеся в *Руководстве МОТ/ВОЗ по проведению периодических медицинских освидетельствований моряков и медицинских освидетельствований перед выходом в море*, включая его любые последующие переиздания и любые иные применимые международные руководства, публикуемые Международной организацией труда, Международной морской организацией и Всемирной организацией здравоохранения.

Правило 1.3 – Подготовка и квалификация

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали профессиональную подготовку или квалификацию для выполнения своих обязанностей на борту судна

1. Моряки не допускаются к работе на судне, если они не прошли профессиональную подготовку или не получили диплом (свидетельство), удостоверяющее их компетентность, или иным образом не подтвердили квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности.
2. Моряки допускаются к работе на борту судна лишь в том случае, если они успешно завершили прохождение подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
3. Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с носящими обязательный характер актами, принятыми Международной морской организацией, считаются соответствующими требованиям положений пунктов 1 и 2 настоящего правила.
4. Каждое государство-член, которое в момент ратификации настоящей Конвенции было связано Конвенцией 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74) продолжает выполнять обязательства, вытекающие из этой конвенции до тех пор, пока не будут приняты и не вступят в силу обязательные положения Международной морской организации или пока не истечет пять лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 3 статьи VIII, но в любом случае с более ранней даты.

Правило 1.4 – Наем и трудоустройство

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели доступ к эффективной и четко регулируемой системе найма и трудоустройства моряков

1. Все моряки имеют доступ к эффективной, адекватной и подотчетной системе поиска занятости на борту судна, который осуществляется для моряков бесплатно.
2. Службы найма и трудоустройства моряков, действующие на территории государства-члена, соответствуют нормам, установленным в Кодексе.
3. Каждое государство-член принимает требование в отношении моряков, которые работают на судах, плавающих под его флагом, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Стандарт А1.4 – Наем и трудоустройство

1. Каждое государство-член, в котором действует государственная служба найма и трудоустройства моряков, обеспечивает, чтобы эта служба действовала в соответствии с установленным порядком, обеспечивающим защиту и уважение прав моряков в сфере занятости, предусмотренных в настоящей Конвенции.
2. Если на территории государства-члена действуют частные службы найма и трудоустройства моряков, основной задачей которых является наем и трудоустройство моряков или которые нанимают и трудоустраивают значительное число моряков, то их деятельность осуществляется только в соответствии с основанной на нормах системой лицензирования или сертификации, либо иной формой регулирования. Эта система создается, модифицируется или изменяется только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. В случае сомнений относительно того, применима ли настоящая Конвенция к той или иной частной службе найма и трудоустройства, этот вопрос решается компетентным органом каждого государства-члена после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Неоправданный количественный рост частных служб найма и трудоустройства не поощряется.
3. Положения пункта 2 настоящего стандарта применяются также, в той мере, в которой они признаются целесообразными компетентным органом, в результате консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении услуг по найму и трудоустройству, оказываемых какой-либо организацией моряков на территории государства-члена, в целях укомплектования судов, плавающих под флагом этого государства-члена, моряками, являющимися его гражданами. Услуги, предусмотренные настоящим пунктом, должны удовлетворять следующим условиям:
 - а) служба найма и трудоустройства функционирует в режиме, предусмотренном коллективным договором, заключенным между этой организацией и судовладельцем;
 - б) как организация моряков, так и судовладелец находятся на территории этого государства-члена;
 - в) в государстве-члене действуют национальное законодательство или нормативные правовые акты или оно придерживается установленного порядка санкционирования или регистрации коллективных договоров, разрешающих работу службы найма и трудоустройства; и

d) служба найма и трудоустройства функционирует в упорядоченном режиме, и предпринимаются необходимые меры, сопоставимые с мерами, предусмотренными в пункте 5 настоящего стандарта, по защите прав моряков в области занятости и содействию им.

4. Ничто в настоящем стандарте или правиле 1.4 не направлено на то, чтобы:

a) препятствовать государству-члену иметь бесплатную государственную службу найма и трудоустройства моряков в рамках политики, направленной на удовлетворение потребностей моряков и судовладельцев, независимо от того, является ли эта служба частью государственной службы занятости, обслуживающей всех работников и работодателей, либо координируется ею; или

b) возложить на государство-член обязанность устанавливать систему для обеспечения деятельности частных служб по найму и трудоустройству моряков на его территории.

5. Государство-член, принимая систему, упомянутую в пункте 2 настоящего стандарта, как минимум, включает в свое законодательство и нормативные правовые акты или иные меры положения, содержащие:

a) запрет на использование службами найма и трудоустройства моряков средств, механизмов или списков, направленных на то, чтобы помешать морякам или воспрепятствовать морякам получить рабочее место, на которое они имеют право в соответствии со своей квалификацией;

b) требование о том, чтобы на моряков не возлагалась прямо или косвенно оплата полностью или частично комиссионных или иных издержек за наем и трудоустройство, либо за предоставление рабочего места, за исключением расходов, которые моряк несет в связи с получением предусмотренного национальным законодательством медицинского свидетельства, национальной книжки моряка и паспорта или других аналогичных личных проездных документов, исключая, однако, расходы, связанные с получением виз, которые несет судовладелец; и

c) обеспечение того, чтобы службы найма и трудоустройства моряков, действующие на его территории:

i) вели и постоянно обновляли список всех моряков, наем и трудоустройство которых были обеспечены ими, который должен быть доступен компетентному органу для проверки;

ii) удостоверяться в том, что моряки были информированы о своих правах и обязанностях, указанных в трудовых договорах, перед приемом на работу или в его процессе, что были приняты надлежащие меры, позволяющие морякам ознакомиться с содержанием трудовых договоров перед их подписанием и после этого, и что они получили по экземпляру этих трудовых договоров;

iii) проверяли, чтобы моряки, нанятые или трудоустроенные ими, обладали квалификацией и имели документы, необходимые для выполнения соответствующих работ, и чтобы трудовые договоры моряков соответствовали

действующему законодательству и нормативным правовым актам, а также положениям коллективного договора, который является частью трудового договора;

iv) по мере возможности, удостоверяться в том, что судовладелец обладает средствами для обеспечения защиты моряков от опасности оказаться без средств к существованию в иностранном порту;

v) рассматривали любые жалобы в отношении своей деятельности и реагировали на них, а также информировали компетентный орган о всех неурегулированных жалобах;

vi) устанавливали систему защиты в форме страхования или в иной равнозначной форме в целях компенсации морякам денежного ущерба, который они могут понести в результате невыполнения службой найма и трудоустройства своих обязательств перед моряками или соответствующим судовладельцем своих обязательств перед моряками в соответствии с трудовым договором.

6. Компетентный орган осуществляет строгий надзор и контроль за всеми службами найма и трудоустройства моряков, действующими на территории соответствующего государства-члена. Все лицензии или сертификаты, либо аналогичные формы разрешения на осуществление оперативной деятельности частных служб на его территории предоставляются или возобновляются только после проверки того, что соответствующая служба найма и трудоустройства моряков отвечает требованиям национальных законодательства и нормативных правовых актов.

7. Компетентный орган обеспечивает наличие адекватных механизмов и процедур для расследования, в случае необходимости, жалоб, касающихся деятельности служб найма и трудоустройства моряков, с привлечением, в зависимости от обстоятельств, представителей судовладельцев и моряков.

8. Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, насколько это практически возможно, консультирует своих граждан в отношении возможных проблем, связанных с наймом на работу на судне, плавающем под флагом государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, пока оно не убедится в том, что применяются нормы, эквивалентные тем, которые устанавливаются в настоящей Конвенции. Меры, принимаемые в этой связи ратифицирующим государством, не противоречат принципу свободного передвижения работников, предусмотренному в договорах, участниками которых могут быть оба этих государства.

9. Каждое государство-член, ратифицировавшееся настоящую Конвенцию, требует, чтобы судовладельцы судов, плавающих под его флагом, которые пользуются услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия настоящей Конвенции, обеспечивали, чтобы, насколько это практически возможно, эти службы соответствовали требованиям настоящего стандарта.

10. Ничто в настоящем стандарте не следует понимать как ограничение обязанностей и ответственности судовладельцев или государства-члена в отношении судов, которые плавают под его флагом.

Руководящий принцип В1.4 – Найм и трудоустройство

Руководящий принцип В1.4.1 – Организационные и оперативные руководящие принципы

1. При выполнении своих обязанностей в соответствии с пунктом 1 стандарта А1.4, компетентный орган должен принимать во внимание:

- a) принятие необходимых мер для содействия эффективному сотрудничеству между службами найма и трудоустройства моряков, как частными, так и государственными;
- b) потребности морской отрасли как на национальном, так и на международном уровнях при разработке, с участием судовладельцев, моряков и соответствующих образовательных учреждений, программ подготовки моряков, которые входят в состав экипажа судна и отвечают за безопасность плавания судов и за операции по предупреждению загрязнения;
- c) принятие соответствующих мер для обеспечения сотрудничества с представительными организациями судовладельцев и моряков в организации и деятельности государственных служб найма и трудоустройства моряков, там где они существуют;
- d) определение, с должным учетом защиты права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, условий, в соответствии с которыми персональные данные моряков могут обрабатываться службами найма и трудоустройства моряков, включая сбор, хранение, обработку и направление таких данных третьим сторонам;
- e) принятие мер для сбора и анализа всей соответствующей информации о морском рынке труда, включая текущее и перспективное предложение моряков, которые работают в составе экипажей, в разбивке по возрасту, полу, должности и квалификации, а также данные о потребностях отрасли, причем сбор данных о возрасте и поле допускается только в статистических целях или для использования в рамках программы предупреждения дискриминации по признаку возраста или пола;
- f) обеспечение того, чтобы персонал, ответственный за осуществление контроля над государственными и частными службами найма и трудоустройства моряков, выполняющих функции, связанные с обеспечением безопасности плавания и предупреждением загрязнения, имел адекватную профессиональную подготовку, включая установленный опыт работы в море, и соответствующие знания в морской отрасли, включая соответствующие морские международные акты по профессиональной подготовке, дипломированию и трудовым нормам;
- g) предписание эксплуатационных норм и принятие кодексов поведения и этических норм для служб найма и трудоустройства моряков; и
- h) осуществление контроля за системой лицензирования или сертификации на основе системы стандартов качества.

2. При создании системы, упомянутой в пункте 2 стандарта A1.4, каждое государство-член должно предъявлять требования к службам найма и трудоустройства моряков, сформированным на его территории, в отношении разработки и поддержания подлежащей контролю оперативной практики. Такая оперативная практика в отношении частных служб найма и трудоустройства моряков и, в той мере, в какой это практически применимо в отношении государственных служб набора и трудоустройства моряков, должна охватывать следующие вопросы:

- a) проблемы, касающиеся медицинских освидетельствований, выдачи удостоверений личности моряков, а также такие другие вопросы, решение которых может потребоваться для получения моряком рабочего места;
- b) поддержание, с должным учетом права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, полного и всестороннего учета данных о моряках, охватываемых их системой найма и трудоустройства, которые должны включать следующие данные, но не ограничиваться ими:
 - i) данные о квалификации моряков;
 - ii) данные о стаже работы;
 - iii) персональные данные, касающиеся работы по найму;
 - iv) медицинские данные, относящиеся к работе по найму;
- c) поддержание и обновление списков судов, для которых службы найма и трудоустройства моряков предоставляли моряков, и обеспечение необходимых средств для поддержания связи с этими службами в чрезвычайных обстоятельствах в любое время;
- d) процедуры, обеспечивающие предупреждение эксплуатации моряков службами найма и трудоустройства моряков или их персоналом в отношении предложения о трудоустройстве на конкретные суда или в конкретные компании;
- e) процедуры предупреждения возможности эксплуатации моряков в связи с проблемой выдачи авансов или совершения иных финансовых сделок между судовладельцами и моряками, которые осуществляются службами найма и трудоустройства моряков;
- f) четкое указание затрат, если таковые существуют, которые моряк может совершить в процессе трудоустройства;
- g) обеспечение того, чтобы моряки получали информацию о любых конкретных условиях, связанных с рабочим местом, на которое они нанимаются, и о конкретной политике судовладельца, касающейся их занятости;
- h) процедуры, которые не противоречат принципам справедливости и соответствуют национальному законодательству, практике и коллективным договорам, если таковые существуют, для рассмотрения случаев некомпетентности или нарушения дисциплины;

i) процедуры, обеспечивающие, насколько это практически возможно, чтобы все обязательные свидетельства и документы, представляемые при найме на работу, были действительными и не были получены обманным путем, а также проверку подлинности рекомендаций и отзывов о трудовой деятельности;

j) процедуры, обеспечивающие, чтобы просьбы о получении информации или о консультациях, поступающие от семей моряков, которые находятся в плавании, удовлетворялись быстро, доброжелательно и бесплатно; и

k) проверку того, чтобы условия труда на борту судов, на которые они трудоустраивают моряков, соответствовали действующим коллективным договорам, заключаемым между судовладельцем и представительной организацией моряков, а также проведение политики, в соответствии с которой моряки направляются только тем судовладельцам, которые предлагают условия занятости морякам, соответствующие действующему законодательству или нормативным правовым актам, либо коллективным договорам.

3. Международное сотрудничество между государствами-членами и соответствующими организациями должно поощряться и включать:

a) систематический обмен информацией о морской отрасли и рынке труда на двусторонней, региональной и многосторонней основе;

b) обмен информацией о морском трудовом законодательстве;

c) согласование политики, рабочих методов и законодательства, регулирующих найм и трудоустройство моряков;

d) совершенствование процедур и условий для международного найма и трудоустройства моряков; и

e) использование персонала с учетом предложения моряков и спроса на них, а также потребностей морской отрасли.

РАЗДЕЛ 2. УСЛОВИЯ ЗАНЯТОСТИ

Правило 2.1 – Трудовые договоры моряков

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели справедливый трудовой договор

1. Условия занятости моряка излагаются или устанавливаются в виде четкого письменного договора, имеющего обязательную юридическую силу. Они соответствуют нормам, установленным в настоящем Кодексе.
2. Трудовой договор моряка согласовывается с моряком на условиях, которые обеспечивают моряку возможность изучить его и получить консультации относительно условий, предусмотренных в договоре, и свободно принять их до подписания договора.
3. В той мере, в какой это соответствует национальному законодательству и практике государства-члена, трудовой договор моряка предполагает включение в него положений действующих коллективных договоров.

Стандарт А2.1 – Трудовые договоры моряков

1. Каждое государство-член принимает законодательство или нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом, удовлетворяли следующим требованиям:
 - a) моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имеют подписанный как моряком, так и судовладельцем или представителем судовладельца трудовой договор моряка (или если они не являются наемными работниками – иной документ, свидетельствующий о заключении подрядного или аналогичного договора), положения которого предусматривают для него достойные условия труда и жизни на борту судна в соответствии с требованиями настоящей Конвенции;
 - b) морякам, подписывающим трудовой договор, предоставляется возможность для его изучения и получения консультаций о содержании этого договора до его подписания, а также любые другие возможности, которые представляются необходимыми для обеспечения свободного заключения ими договора на основе достаточного понимания своих прав и обязанностей;
 - c) как судовладелец, так и моряк, которые являются сторонами трудового договора, получают подписанный экземпляр трудового договора моряка;
 - d) принимаются меры для обеспечения того, чтобы моряки на борту судна, включая капитана судна, могли свободно получать четкую информацию относительно условий их найма и чтобы такая информация, включая копию трудового договора моряка, была также доступна для должностных лиц компетентного органа, в том числе в портах захода судна;

е) каждому моряку вручается документ, содержащий сведения о его службе на борту судна.

2. Если коллективный договор полностью или частично включается в трудовой договор моряка, то на борту судна хранится копия этого договора. Если трудовой договор моряка и любые положения действующего коллективного договора составлены не на английском языке, то на английском языке должны иметься следующие документы (за исключением судов, осуществляющих только внутренние рейсы):

а) копия стандартной формы договора;

б) те положения коллективного договора, которые подлежат инспекции при контроле государством порта в соответствии с правилом 5.2.

3. Документ, упомянутый в подпункте е) пункта 1 настоящего стандарта, не содержит никакой оценки качества работы моряка или сведений о размере его заработной платы. Форма этого документа, заносимые в него сведения и способ их занесения определяются национальным законодательством.

4. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, регулирующие положения, которые включаются в трудовой договор моряка, руководствуясь своим национальным законодательством. Трудовой договор моряка в любом случае содержит следующие данные:

а) фамилию, имя и отчество моряка, дату его рождения или возраст и место его рождения;

б) имя и адрес судовладельца;

с) место и дату заключения трудового договора моряка;

д) должность, на которую нанимается моряк;

е) размер заработной платы моряка или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления;

ф) размер оплаты ежегодного отпуска или, там, где это применимо, – формулу, используемую для ее исчисления;

г) срок и условия прекращения действия договора, включая:

i) если договор заключен на неопределенный срок – условия, дающие право любой из сторон расторгнуть его, а также срок для уведомления о расторжении при условии, что такой срок не будет более коротким для судовладельца, чем для моряка;

ii) если договор заключен на определенный срок – точную дату истечения срока договора; и

iii) если договор заключен на один рейс – порт назначения и время, которое должно истечь по прибытии в порт, прежде чем моряк может быть списан с судна;

h) медицинское обслуживание и пособия по социальному обеспечению, предоставляемые моряку судовладельцем;

i) право моряка на репатриацию;

j) ссылку на коллективный договор, если это применимо;

k) любые другие данные, требуемые в соответствии с национальным законодательством.

5. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие минимальный срок уведомления, подаваемого соответственно моряками и судовладельцами, в отношении досрочного прекращения действия трудового договора моряка. Продолжительность этого минимального срока определяется после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, но составляет не менее семи дней.

6. В обстоятельствах, которые в соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо действующим коллективным договором признаются в качестве основания, оправдывающего прекращение трудовых отношений в более короткие сроки или без уведомления, срок подачи уведомления может быть короче минимального срока. При определении этих обстоятельств каждое государство-член обеспечивает, чтобы принималась во внимание необходимость прекращения моряком трудового договора, без каких-либо санкций, в более короткие сроки или вообще без уведомления в связи с семейными или иными причинами чрезвычайного характера.

Руководящий принцип В2.1 – Трудовые договоры моряков

Руководящий принцип В2.1.1 – Послужной список

1. При определении данных, заносимых в послужной список, упомянутый в подпункте е) пункта 1 стандарта А2.1, каждое государство-член обеспечивает, чтобы этот документ содержал достаточно сведений с переводом на английский язык, чтобы облегчить получение другой работы или удовлетворять требованиям морской службы в отношении повышения квалификации или продвижения по службе. Трудовая книжка моряка может удовлетворять требованиям подпункта е) пункта 1 этого стандарта.

Правило 2.2 – Заработная плата

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали плату за свою службу

1. Все моряки получают плату за свой труд на регулярной основе и полностью, в соответствии со своими трудовыми договорами.

Стандарт А2.2 – Заработная плата

1. Каждое государство-член требует, чтобы плата, причитающаяся морякам, работающим на судах, плавающих под его флагом, осуществлялась на реге одного раза в месяц и в соответствии с действующим коллективным договором.

2. Моряки получают ежемесячный отчет о причитающихся платежах и выплаченных суммах, включая заработную плату, дополнительные платежи и ставки обменного курса, используемые в тех случаях, когда платежи осуществляются в валюте или по ставкам, которые отличаются от согласованных.

3. Каждое государство-член требует, чтобы судовладельцы принимали меры, изложенные, в частности, в пункте 4 настоящего стандарта, позволяющие морякам передавать все свои заработки или их часть своим семьям или иждивенцам, либо имеющим на то юридическое право доверенным лицам.

4. К мерам, направленным на обеспечение возможности морякам передавать свои заработки своим семьям, относятся:

а) система, позволяющая морякам в самом начале своей работы или в течение периода их работы выделять по своему усмотрению часть своей заработной платы для перевода через регулярные периоды времени своим семьям посредством банковских переводов или аналогичным способом;

б) требование о том, чтобы такие переводы осуществлялись в должное время и непосредственно лицу или лицам, указанным моряком.

5. Любая плата за услуги, предусмотренные в пунктах 3 и 4 настоящего стандарта, должна иметь разумный размер, а обменный курс в соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами применяется по преобладающей рыночной ставке или по официально публикуемой ставке, которые не должны быть неблагоприятными для моряка, если не предусмотрено иное.

6. Каждое государство-член, которое принимает национальное законодательство или нормативные правовые акты, регулирующие заработную плату моряков, должным образом учитывает руководящие принципы, содержащиеся в Части В настоящего Кодекса.

Руководящий принцип В2.2 – Заработная плата

Руководящий принцип В2.2.1 – Специальные определения

1. Применительно к настоящему руководящему принципу термин:

а) *квалифицированный матрос* означает любого моряка, в отношении которого признается, что он обладает необходимой квалификацией для выполнения любых обязанностей, которые могут потребоваться от матроса, несущего службу на палубе, кроме обязанностей старшего матроса или специалиста рядового состава, либо который определен как таковой в соответствии с национальным законодательством, нормативными правовыми актами или практикой, либо коллективным договором;

- b) *базовая оплата труда или базовая заработная плата* означает плату, независимо от ее структуры, за работу в течение нормального рабочего времени; она не включает выплат за сверхурочную работу, премий, пособий, оплаченного отпуска или какого-либо иного дополнительного вознаграждения;
- c) *паушальная сумма оплаты труда* означает плату, которая включает базовую заработную плату и другие выплаты, связанные с оплатой труда; паушальная сумма оплаты труда может включать компенсации за всю выполненную сверхурочную работу и все иные связанные с оплатой труда пособия, либо может включать только определенные виды пособий с их частичным суммированием;
- d) *рабочее время* означает время, в течение которого моряки обязаны выполнять работу в интересах судна;
- e) *сверхурочное время* означает время, в течение которого выполняется работа сверх нормальной продолжительности рабочего времени.

Руководящий принцип В2.2.2 – Исчисление и выплата

1. Для моряков, вознаграждение которых включает отдельную компенсацию за выполненную сверхурочную работу:

- a) для исчисления заработной платы нормальная продолжительность рабочего времени в открытом море и в порту не должна превышать восьми часов в день;
- b) для исчисления сверхурочного времени количество обычных рабочих часов в неделю, за которые причитается базовая оплата труда или базовая заработная плата, должно устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, если оно не определяется в коллективных договорах, но не должно превышать 48 часов в неделю; коллективные договоры могут предусматривать другие, но не менее благоприятные условия;
- c) ставка или ставки компенсации за сверхурочную работу, которые должны быть как минимум на 25 процентов выше почасовой ставки базовой оплаты труда или базовой заработной платы, должны устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо коллективными договорами, если это применимо; и
- d) учет всей сверхурочной работы должен вестись капитаном или лицом, назначенным капитаном, и подписываться моряком не реже одного раза в месяц.

2. Для моряков, оплата труда которых суммируется полностью или частично:

- a) в трудовом договоре моряка должно четко указываться, там, где это уместно, количество рабочих часов, которые моряк должен отработать за это вознаграждение, а также любые дополнительные выплаты, которые могут причитаться дополнительно к паушальной сумме оплаты труда, с указанием оснований их выплаты;
- b) в случае почасовой оплаты за сверхурочную работу, выполненную сверх количества часов, предусмотренных паушальной суммой оплаты труда, почасовая ставка должна быть не менее чем на 25 процентов выше базовой ставки, соответствующей

нормальной продолжительности рабочего времени, как она определена в пункте 1 настоящего руководящего принципа; тот же принцип должен применяться в случае, если оплата сверхурочной работы включается в паушальную сумму оплаты труда;

с) размер той части полностью или частично паушальной заработной платы, которая соответствует нормальной продолжительности рабочего времени, как она определена в подпункте а) пункта 1 настоящего руководящего принципа, должен быть не ниже действующей ставки минимальной заработной платы; и

д) для моряков, оплата труда которых является частично паушальной, учет всех отработанных сверхурочных часов должен вестись и подписываться в соответствии с положениями подпункта d) пункта 1 настоящего руководящего принципа.

3. Национальное законодательство или нормативные правовые акты, либо коллективные договоры могут предусматривать компенсацию за сверхурочную работу или работу, выполняемую в течение еженедельного выходного дня и в праздничные дни, посредством предоставления, как минимум, эквивалентного периода времени, свободного от службы и от обязанности находиться на борту судна, или посредством предоставления дополнительного отпуска вместо денежного вознаграждения, или каким-либо иным образом.

4. Национальное законодательство и нормативные правовые акты, принимаемые после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, или, там, где это уместно, коллективные договоры должны учитывать следующие принципы:

а) принцип равного вознаграждения за равноценный труд должен применяться ко всем морякам, занятым на одном судне, без какой-либо дискриминации по признаку расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических взглядов, национальной принадлежности или социального происхождения;

б) трудовой договор моряка, указывающий действующие ставки или размеры заработной платы, должен находиться на борту судна; информация о размерах или ставках заработной платы должна предоставляться каждому моряку посредством выдачи ему, по крайней мере, одного подписанного экземпляра с соответствующей информацией на языке, который ему понятен, либо путем размещения экземпляра договора в доступном для экипажа месте, либо любым другим подходящим способом;

с) заработная плата должна выплачиваться в валюте, имеющей законное обращение; там, где это уместно, выплаты могут осуществляться банковским переводом, банковским чеком, почтовым чеком или денежным переводом;

д) при прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек;

е) компетентный орган должен устанавливать адекватные санкции или принимать иные соответствующие меры для исправления ситуации, если судовладельцы неоправданно задерживают или не производят выплату всего причитающегося вознаграждения;

- f) заработная плата должна перечисляться непосредственно на банковский счет, указанный моряком, если последний не дал иных указаний в письменной форме;
- g) с учетом требований подпункта h) настоящего пункта, судовладелец не должен ограничивать свободу моряка распоряжаться своим вознаграждением;
- h) удержания из вознаграждения должны допускаться только в тех случаях, когда:
 - i) это прямо предусмотрено в национальном законодательстве или нормативных правовых актах, либо в соответствующем коллективном договоре, а моряк был информирован в наиболее подходящей, по мнению компетентного органа, форме об условиях таких удержаний;
 - ii) в сумме эти удержания не превышают уровень, установленный национальным законодательством, нормативными правовыми актами, коллективными договорами или судебными решениями в отношении осуществления таких удержаний;
- i) не допускаются удержания из суммы вознаграждения моряка в связи с принятием его на работу или сохранением за ним его рабочего места;
- j) моряки не должны подвергаться никаким денежным штрафам помимо тех, которые предусмотрены в национальном законодательстве, нормативных правовых актах, коллективных договорах или в рамках иных мер;
- k) компетентный орган должен обладать полномочиями инспектировать снабжение и услуги, предоставляемые морякам на борту судна, для обеспечения того, чтобы практиковались справедливые и разумные цены в интересах заинтересованных моряков;
- l) в той мере, в какой требования моряков в отношении заработной платы и других сумм, причитающихся им в связи с их работой, не обеспечиваются в соответствии с положениями Международной конвенции 1993 года о привилегированных требованиях и ипотечном залоге, такие требования должны быть защищены в соответствии с Конвенцией 1992 года о защите требований трудящихся в случае неплатежеспособности их предпринимателя (173).

5. Каждое государство-член должно, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, применять процедуры расследования жалоб, касающихся всех вопросов, затрагиваемых в настоящем руководящем принципе.

Руководящий принцип В2.2.3 – Минимальная заработная плата

1. Не ущемляя принцип свободного ведения коллективных переговоров, каждое государство-член должно, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, устанавливать процедуры определения минимальной заработной платы моряков. Представительные организации судовладельцев и моряков должны принимать участие в осуществлении таких процедур.
2. При установлении таких процедур и определении минимальной заработной платы должно внимание уделять международным трудовым нормам, касающимся определения минимальной заработной платы, а также следующим принципам:

- а) размер минимальной заработной платы должен учитывать особенности труда моряков, штатную численность экипажей судов и нормальную продолжительность рабочего времени моряков;
- б) размер минимальной заработной платы должен корректироваться с учетом изменений стоимости жизни и нужд моряков.

3. Компетентный орган должен обеспечивать:

- а) посредством системы надзора и санкций выплату заработной платы, размер которой был бы не ниже установленной ставки или ставок;
- б) чтобы каждый моряк, получивший вознаграждение по ставкам ниже минимальной заработной платы, посредством недорогостоящих и ускоренных судебных или иных процедур мог взыскать сумму, которую он недополучил.

Руководящий принцип В2.2.4 – Минимальная ежемесячная базовая оплата труда или размер заработной платы квалифицированных моряков

1. Базовая оплата труда или заработная плата за календарный месяц службы квалифицированного моряка должна быть не ниже суммы, периодически устанавливаемой Паритетной морской комиссией или иным органом, уполномоченным Административным советом Международного бюро труда. По решению Административного совета Генеральный директор извещает государства-члены Международной организации труда о каждом пересмотре установленной таким образом суммы.
2. Ничто в настоящем руководящем принципе не должно рассматриваться как наносящее ущерб договоренностям, достигнутым между судовладельцами или их организациями и организациями моряков в отношении регулирования стандартных минимальных норм и условий занятости, при условии, что эти нормы и условия признаются компетентным органом.

Правило 2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Цель: обеспечить регулирование рабочего времени и времени отдыха моряков

1. Каждое государство-член обеспечивает регулирование продолжительности рабочего времени или времени отдыха моряков.
2. Каждое государство-член устанавливает максимальную продолжительность рабочего времени или минимальную продолжительность времени отдыха за определенные периоды времени, которые должны соответствовать положениям настоящего Кодекса.

Стандарт А2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

1. Применительно к настоящему стандарту термин:

а) *рабочее время* означает время, в течение которого моряк обязан выполнять работу в интересах судна;

б) *время отдыха* означает время, выходящее за рамки рабочего времени; этот термин не включает короткие перерывы.

2. Каждое государство-член устанавливает в пределах, указанных в пунктах 5-8 настоящего стандарта, максимальную продолжительность рабочего времени, которая не должна превышать в течение определенного периода времени, либо минимальную продолжительность отдыха, который должен предоставляться в течение определенного периода времени.

3. Каждое государство-член признает, что нормальная продолжительность рабочего 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.

4. При определении национальных норм, каждое государство-член принимает во внимание опасность, связанную с усталостью моряков, особенно тех из них, в функции которых входит обеспечение безопасности плавания, а также безопасной эксплуатации судна.

5. Пределы рабочего времени или времени отдыха устанавливаются следующим образом:

а) максимальная продолжительность рабочего времени не превышает:

i) 14 часов в течение любого 24-часового периода; и

ii) 72 часов в течение любого периода в семь дней; или

б) минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее:

i) десяти часов в течение любого 24-часового периода; и

ii) 77 часов в течение любого периода в семь дней.

6. Время отдыха можно делить не более чем на два периода, продолжительность одного из которых составляет не менее шести часов, а интервал между последовательными периодами отдыха не превышает 14 часов.

7. Учения, учебные тревоги по борьбе с пожаром и тревоги по оставлению судна, а также учения, предписываемые национальным законодательством, нормативными правовыми актами и международными актами, проводятся таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение времени отдыха и не вызывать усталость.

8. 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.

9. В случае отсутствия коллективного договора или арбитражного решения, или если компетентный орган определяет, что положения коллективного договора или арбитражного решения недостаточны для проведения в жизнь положений пунктов 7 или 8 настоящего стандарта, компетентный орган определяет такие положения, которые обеспечивают соответствующим морякам достаточное время отдыха.

10. Каждое государство-член требует, чтобы на легкодоступном месте вывешивался график с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна, в котором по каждой должности указываются, как минимум:

- a) режим работы в море и в порту;
- b) максимальная продолжительность рабочего времени или минимальная продолжительность времени отдыха, предусматриваемые законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

11. Указанный в пункте 10 настоящего стандарта график составляется по стандартной форме на рабочем языке или языках, используемых на судне, а также на английском языке.

12. Каждое государство-член требует ведения учета ежедневной продолжительности рабочего времени моряков или ежедневной продолжительности времени их отдыха для цели проверки соблюдения положений пунктов с 5 по 11 настоящего стандарта. Компетентный орган устанавливает единую форму такого учета, принимая во внимание любые имеющиеся руководящие принципы Международной организации труда, или использует стандартную форму, разработанную Организацией. В единой форме используется язык или языки, указанные в пункте 11 настоящего стандарта. Моряки получают копию относящихся к ним учетных записей, которая заверяется капитаном или уполномоченным им лицом, а также моряками.

13. Ничто в пунктах 5 и 6 настоящего стандарта не препятствует государству-члену иметь национальное законодательство, нормативные 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.

14. Ничто в настоящем стандарте не ущемляет право капитана судна требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов для обеспечения безопасности непосредственно судна, людей, находящихся на борту, или груза, а также для оказания помощи другим судам или людям, терпящим бедствие в море. Соответственно, капитан может приостанавливать действие графика рабочего времени или времени

отдыха и требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов до восстановления нормальной ситуации. Как только после восстановления нормальной ситуации появляется практическая возможность, капитан принимает меры к тому, чтобы морякам, работавшим в течение предусмотренного графиком времени отдыха, был предоставлен адекватный период времени отдыха.

Руководящий принцип В2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Руководящий принцип В2.3.1 – Молодые моряки

1. В море и в порту в отношении всех молодых моряков в возрасте до 18 лет должны применяться следующие положения:

- a) продолжительность рабочего времени молодых моряков не должна превышать восьми часов в день и 40 часов в неделю, а работа в сверхурочное время допускается только в неизбежных обстоятельствах, связанных с соображениями безопасности;
- b) следует предоставлять достаточное время для каждого приема пищи, а также должен ежедневно предоставляться обеденный перерыв, по крайней мере, на один час;
- c) должен предоставляться, как только появляется возможность, 15-минутный отдых после каждых двух часов непрерывной работы.

2. В исключительных ситуациях положения пункта 1 настоящего руководящего принципа можно не применять, если:

- a) они не имеют практического смысла для молодых моряков в составе палубной и машинной службы и службы быта, назначенных для несения вахты или работающих по заранее установленному графику со смещенными вахтами; или
- b) может быть нарушена эффективная подготовка молодых моряков в соответствии с установленными программами и планами.

3. Подобные исключительные ситуации должны регистрироваться с указанием причин и заверяться капитаном.

4. Положения пункта 1 настоящего руководящего принципа не освобождают молодых моряков от общей обязанности всех моряков работать в чрезвычайных обстоятельствах, предусмотренных в пункте 14 стандарта А2.3.

Правило 2.4 – Право на отпуск

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели адекватный отпуск

1. Каждое государство-член требует, чтобы морякам, занятым на судах, плавающих под его флагом, предоставлялся оплачиваемый ежегодный отпуск при соответствующих условиях и в соответствии с положениями настоящего Кодекса.

2. Морякам предоставляется увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимаемой ими должности.

Стандарт А2.4 – Право на отпуск

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, определяющие минимальные нормы ежегодного отпуска для моряков, занятых на судах, плавающих под его флагом, должным образом учитывая особые потребности моряков в отношении такого отпуска.
2. С учетом коллективного договора, законодательства или нормативных правовых актов, предусматривающих соответствующие методы исчисления, учитывающие особые потребности моряков в этом отношении, ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Способ исчисления срока службы определяется компетентным органом или иным соответствующим механизмом в каждой стране. Отсутствие на работе по уважительной причине не засчитывается в качестве ежегодного отпуска.
3. Запрещается любое согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск, предусмотренный в настоящем стандарте, за исключением случаев, предусмотренных компетентным органом.

Руководящий принцип В2.4 – Право на отпуск

Руководящий принцип В2.4.1 – Исчисление отпуска

1. В соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране, выполнение работы, не предусмотренной в трудовом договоре, засчитывается в стаж работы.
2. В соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим коллективным договором, отсутствие на работе для прохождения утвержденных курсов морской профессиональной подготовки или по таким причинам, как болезнь, травма или беременность и роды, должно засчитываться в стаж работы.
3. Уровень оплаты в период ежегодного отпуска должен устанавливаться в соответствии с обычным уровнем вознаграждения моряка, предусмотренным в национальных законодательствах, нормативных правовых актах или в действующем трудовом договоре моряка. Право на отпуск моряков, проработавших менее одного года или в случае прекращения трудовых отношений, исчисляется на пропорциональной основе.
4. Нижеследующее не должно засчитываться как часть ежегодного оплачиваемого отпуска:
 - а) официальные и традиционные праздники, признаваемые как таковые государством флага, независимо от того, приходятся они на период ежегодного оплачиваемого отпуска или нет;
 - б) периоды потери трудоспособности в результате болезни, травмы или беременности и родов, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране;
 - в) временное увольнение на берег, предоставляемое моряку во время действия трудового договора;

d) компенсационный отпуск любого рода, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране.

Руководящий принцип В2.4.2 – Использование ежегодного отпуска

1. Время, когда должен использоваться ежегодный отпуск, если это не устанавливается нормативными правовыми актами, коллективным договором, арбитражным решением или иными средствами, соответствующими национальной практике, должно определяться судовладельцем после консультаций и, по мере возможности, по согласию с заинтересованными моряками или их представителями.

2. Моряки в принципе должны иметь право на ежегодный отпуск в том месте, с которым у них имеются существенные связи и которым обычно является то же место, куда они имеют право быть репатриированы. Нельзя требовать от моряков, чтобы они без своего согласия использовали причитающийся им отпуск в каком-либо ином месте, за исключением случаев, предусмотренных в трудовом договоре моряков, национальном законодательстве или нормативных правовых актах.

3. Если морякам предлагается взять свой ежегодный отпуск в месте ином, чем то, которое разрешается пунктом 2 настоящего руководящего принципа, то они должны иметь право на бесплатный проезд к тому месту, где они поступили или были приняты на работу, в зависимости от того, что ближе к их дому; суточные и другие расходы, непосредственно связанные с их обратной поездкой, должны покрываться за счет судовладельца; время на проезд не должно вычитаться из ежегодного оплачиваемого отпуска, положенного моряку.

4. Моряк, уходящий в ежегодный отпуск, должен отзываться только в чрезвычайных обстоятельствах и с его согласия.

Руководящий принцип В2.4.3 – Деление и накопление

1. Деление ежегодного оплачиваемого отпуска на части или накопление такого ежегодного отпуска, причитающегося за один год, с последующим периодом отпуска может быть разрешено компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране.

2. С учетом пункта 1 настоящего руководящего принципа и если иное не предусмотрено в договоре, положения которого распространяются на судовладельца и заинтересованного моряка, ежегодный оплачиваемый отпуск, предусматриваемый в настоящем руководящем принципе, не должен прерываться.

Руководящий принцип В2.4.4 – Молодые моряки

1. Следует предусмотреть специальные меры в отношении молодых моряков в возрасте до 18 лет, которые после шести месяцев или иного более краткого периода времени, предусмотренного в коллективном договоре или в трудовом договоре моряка, службы без отпуска на борту судна в заграничном плавании, которое не вернулось к этому времени в страну проживания молодого моряка и не вернется туда и в последующие три месяца данного рейса. Такие меры могли бы предусматривать их репатриацию без

каких-либо затрат с их стороны в место первоначального найма в стране их постоянного проживания с целью использования отпуска, заработанного во время рейса.

Правило 2.5 – Репатриация

Цель: обеспечить возможность возвращения моряков домой

1. Моряки имеют право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в обстоятельствах и на условиях, установленных в настоящем Кодексе.
2. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, предоставляли финансовые гарантии, обеспечивающие надлежащую репатриацию моряков в соответствии с настоящим Кодексом.

Стандарт А2.5 – Репатриация

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имели право на репатриацию в следующих обстоятельствах:
 - a) если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей;
 - b) если трудовой договор моряка расторгается:
 - i) по инициативе судовладельца; или
 - ii) по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
 - c) если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах.
2. Каждое государство-член обеспечивают разработку соответствующих положений в своих национальных законодательствах, нормативных правовых актах, иных документах или коллективных договорах, предписывающих:
 - a) обстоятельства, при которых моряки имеют право на репатриацию в соответствии с подпунктами b) и c) пункта 1 настоящего стандарта;
 - b) максимальную продолжительность службы на борту судна, которая дает моряку право на репатриацию, причем такие периоды должны быть менее 12 месяцев; и
 - c) конкретные права, предоставляемые судовладельцами в связи с репатриацией, включая место назначения репатриации, вид транспорта, статьи покрываемых расходов и другие меры, принимаемые судовладельцами.
3. Каждое государство-член запрещает судовладельцам требовать от моряков оплачивать авансом стоимость репатриации в начале их работы и удерживать расходы по репатриации из заработной платы моряков или других выплат, за исключением случаев, когда в соответствии с национальным законодательством, нормативными

правовыми актами, иными документами или действующими коллективными договорами будет обнаружено, что моряк серьезно нарушает свои трудовые обязанности.

4. Национальное законодательство и нормативные правовые акты не ущемляют какие-либо права судовладельца, касающиеся взыскания расходов по репатриации моряка на основе договорных отношений с третьей стороной.

5. Если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряков, имеющих право на нее, то:

а) компетентный орган государства-члена, под флагом которого плавает судно, организует репатриацию соответствующих моряков; если он не в состоянии сделать это, то государство, откуда должны быть репатриированы моряки, или государство, гражданами которого они являются, может организовать их репатриацию и взыскать расходы по репатриации с государства-члена, под флагом которого плавает судно;

б) расходы по репатриации моряков подлежат удержанию с судовладельца государством-членом, под флагом которого плавает судно;

в) расходы по репатриации ни при каких обстоятельствах не покрываются за счет моряков, за исключением случаев, указанных в пункте 3 настоящего стандарта.

6. Принимая во внимание действующие международные акты, в том числе Международную конвенцию 1999 года об аресте судов, государство-член, которое оплачивает связанные с репатриацией расходы в соответствии с настоящим Кодексом, может задержать или потребовать задержания судов соответствующего судовладельца до тех пор, пока эти расходы не будут возмещены в соответствии с пунктом 5 настоящего стандарта.

7. Каждое государство-член способствует репатриации моряков, служащих на судах, которые заходят в его порты или проходят через его территориальные или внутренние воды, а также их замене на борту судна.

8. В частности, государство-член не отказывает в праве на репатриацию моряку по финансовым обстоятельствам судовладельца или из-за неспособности или нежелания судовладельца найти замену моряку.

9. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту и предоставляли морякам копию соответствующих положений национального законодательства, регулирующих вопросы репатриации, составленную на соответствующем языке.

Руководящий принцип В2.5 – Репатриация

Руководящий принцип В2.5.1 – Право на репатриацию

1. Моряки должны иметь право на репатриацию:

а) в случаях, предусмотренных в подпункте а) пункта 1 стандарта А2.5: по истечении срока действия уведомления, подаваемого в соответствии с положениями трудового договора моряка;

- b) в случаях, предусмотренных в подпунктах b) и c) пункта 1 стандарта A2.5:
 - i) в случае заболевания или травмы, или по иным медицинским соображениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают моряка пригодным для транспортировки;
 - ii) в случае кораблекрушения;
 - iii) в случае, если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по договору как работодатель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине;
 - iv) в случае, если судно направляется в зону военных действий, как она определена национальным законодательством, нормативными правовыми актами или трудовыми договорами моряков, и при отсутствии согласия со стороны моряка;
 - v) в случае прекращения или приостановки действия трудового договора в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, либо прекращения действия трудового договора по любой другой аналогичной причине.

2. При определении максимальных сроков службы на борту судна, после которых моряк имеет право на репатриацию в соответствии с настоящим Кодексом, должны учитываться факторы, влияющие на производственную среду моряков. Каждое государство-член должно стремиться, по мере возможности, сокращать эти сроки в свете технологических изменений и прогресса и могло бы руководствоваться любыми рекомендациями по данному вопросу, вносимыми Паритетной морской комиссией.

3. Расходы, которые несет судовладелец в связи с репатриацией в соответствии со стандартом A2.5, должны включать как минимум следующее:

- a) проезд к месту назначения, избранному для репатриации в соответствии с пунктом 6 настоящего руководящего принципа;
- b) расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;
- c) заработную плату и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено национальным законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами;
- d) провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации;
- e) лечение, в случае необходимости, до тех пор, пока моряк не будет пригоден по состоянию здоровья для переезда к месту репатриации.

4. Время, затраченное на ожидание репатриации, и время в пути в течение репатриации не должно вычитаться из оплачиваемого ежегодного отпуска, накопленного моряком.

5. Судовладельцы должны продолжать покрывать расходы на репатриацию до тех пор, пока соответствующие моряки не придут в место назначения, предписанное в соответствии с настоящим Кодексом, или не получат подходящую работу на борту какого-либо судна, направляющегося в одно из этих мест назначения.

6. Каждое государство-член должно требовать, чтобы судовладельцы несли ответственность за организацию репатриации надлежащим и срочным образом. В качестве средства перевозки обычно должен использоваться воздушный транспорт. Государство-член должно предписывать места назначения, куда можно репатриировать моряков. Местом назначения могут быть страны, с которыми моряк может иметь существенные связи, включая:

- a) место, в котором моряк дал согласие на устройство на работу;
- b) место, обусловленное в коллективном договоре;
- c) страна постоянного места жительства моряка; или
- d) любое другое место, которое может быть согласовано обеими сторонами в момент устройства на работу.

7. Моряки должны иметь право выбора из предписанных мест репатриации пункта, в который они должны быть репатрированы.

8. Право на репатриацию может быть утрачено, если соответствующие моряки не заявляют о своих правах на репатриацию в рамках разумного периода времени, определяемого национальным законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

Руководящий принцип В2.5.2 – Исполнение государствами-членами

1. Моряку, оставленному без средств к существованию в иностранном порту в ожидании своей репатриации, должна оказываться всяческая практическая помощь, а в случае задержки репатриации моряка, компетентный орган в иностранном порту должен обеспечить, чтобы об этом были немедленно информированы консульские или местные представители государства флага, а также консульские или местные представители государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает.

2. Каждое государство-член должно следить за тем, чтобы были приняты надлежащие меры для:

- a) возвращения моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту по причинам, за которые они не несут ответственности:
 - i) в порт, в котором соответствующие моряки были приняты на работу; или
 - ii) в порт государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает; или

iii) в какой-либо иной порт, согласованный между заинтересованным моряком и капитаном либо судовладельцем, с одобрения компетентного органа или при иных соответствующих гарантиях;

b) медицинского ухода и обслуживания моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту в результате болезни или травмы, полученных во время работы на борту судна, а не в результате умышленного нарушения дисциплины.

3. Если после того, как молодые моряки в возрасте до 18 лет прослужили на судне не менее четырех месяцев в течение своего первого рейса за границу, становится очевидным, что они непригодны к жизни в море, то они должны иметь право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны из первого подходящего порта захода, где имеется консульство государства флага или государства гражданства или государства постоянного проживания этого молодого моряка. Извещение о любой подобной репатриации с указанием вызвавших ее причин должно направляться органу власти, который выдал документы, позволяющие молодому моряку работать в море.

Правило 2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали компенсацию в случае утраты или затопления судна

1. Моряки имеют право на адекватную компенсацию в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

Стандарт А2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

1. Каждое государство-член разрабатывают правила, обеспечивающие, чтобы в каждом случае утраты или затопления судна судовладелец выплачивал каждому моряку на его борту пособие в связи с безработицей, вызванной такой утратой или затоплением.

2. Правила, упомянутые в пункте 1 настоящего стандарта, не ущемляют любые иные права, которыми может обладать моряк в соответствии с национальным законодательством государства-члена, касающимся убытков или травм, связанных с утратой или затоплением судна.

Руководящий принцип В2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна

Руководящий принцип В2.6.1 – Исчисление пособия по безработице

1. Компенсация по безработице, вызванной утратой или затоплением судна, выплачивается за те дни, в течение которых моряк фактически остается без работы, по тем же ставкам, по которым начисляется заработная плата в соответствии с трудовым договором, однако общий размер такой выплачиваемой моряку компенсации может быть ограничен размером заработной платы за два месяца.

2. Каждое государство-член должно обеспечивать, чтобы моряки обладали такими же правовыми средствами для получения такой компенсации, какие им предоставляются

для получения задолженности по заработной плате, причитающейся им за период службы.

Правило 2.7 – Укомплектование судов экипажами

Цель: обеспечить, чтобы моряки работали на борту судов, укомплектованных достаточным количеством персонала для безопасной, эффективной и надежной эксплуатации судна

1. Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса.

Стандарт А2.7 – Укомплектование судов экипажами

1. Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны. Каждое судно должно быть укомплектовано экипажем достаточным по численности и обладающим надлежащей квалификацией, способным при любых условиях эксплуатации обеспечить безопасность и охрану судна и его персонала в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, или равнозначным ему документом, принятым компетентным органом, а также в соответствии с нормами настоящей Конвенции.

2. При определении, одобрении или пересмотре уровней укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание необходимость предотвращения или сведения к минимуму чрезмерного рабочего времени в целях обеспечения достаточного отдыха и уменьшения усталости, а также принципы, применяемые в международных актах, особенно в актах Международной морской организации, об уровнях укомплектования судов экипажами.

3. При определении уровня укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание все требования, содержащиеся в правиле 3.2 и стандарте А3.2 о питании и столовом обслуживании.

Руководящий принцип В2.7 – Укомплектование судов экипажами

Руководящий принцип В2.7.1 – Разрешение споров

1. Каждое государство-член должно поддерживать или удостовериться в том, что оно поддерживает эффективный механизм для расследования и разрешения жалоб или споров, касающихся уровней укомплектования судов экипажами.

2. Представители организаций судовладельцев и моряков должны принимать участие вместе с другими лицами или властями или без них в использовании такого механизма.

Правило 2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

Цель: содействовать карьерному росту, повышению квалификации и возможностям для занятости моряков

1. Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на содействие занятости в секторе морского судоходства и на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, проживающих на его территории.

Стандарт А2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

1. Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, чтобы обеспечить сектор морского судоходства стабильной и компетентной рабочей силой.

2. Цель политики, упомянутой в пункте 1 настоящего стандарта, состоит в том, чтобы помочь морякам повысить уровень своей компетентности, квалификации и возможностей для занятости.

3. Каждое государство-член, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, устанавливает четкие задачи в области профессиональной ориентации, образования и подготовки моряков, в круг обязанностей которых входят в первую очередь вопросы безопасной эксплуатации и плавания судна, включая текущую подготовку.

Руководящий принцип В2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

Руководящий принцип В2.8.1 – Меры, обеспечивающие карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков

1. Меры, направленные на достижение целей, предусмотренных в стандарте А2.8, могли бы включать:

а) соглашения, предусматривающие карьерный рост и подготовку квалифицированных специалистов, заключаемые с судовладельцем или организацией судовладельцев; или

б) меры, направленные на содействие занятости посредством создания и ведения реестров или списков квалифицированных моряков по категориям; или

в) содействие возможностям как на борту судна, так и на берегу для дальнейшей профессиональной подготовки и обучения моряков с целью обеспечения повышения квалификации и приобретения универсальных навыков, чтобы получать и сохранять за собой достойные рабочие места, улучшать индивидуальные перспективы занятости и

удовлетворять меняющимся потребностям морского судоходства, связанным с изменением технологий и условий на рынке труда.

Руководящий принцип В2.8.2 – Реестр моряков

1. Там, где вопросы занятости моряков регулируются посредством ведения реестров или списков, эти реестры или списки должны включать все профессиональные категории моряков в соответствии с порядком, предусмотренным национальными законодательством или практикой, либо коллективным договором.
2. Моряки, внесенные в такой реестр или список, должны пользоваться преимуществом при найме в качестве моряков.
3. К морякам, внесенным в такой реестр или список, должны предъявляться требования относительно готовности к работе в соответствии с порядком, предусмотренным национальными законодательством или практикой, либо коллективным договором.
4. В той мере, в какой это допускается национальными законодательством или нормативными правовыми актами, количество моряков в таких реестрах или списках должно периодически пересматриваться с целью достижения уровней, соответствующих потребностям морского судоходства.
5. В случае возникновения необходимости сокращения количества моряков в таком реестре или списке, должны приниматься все надлежащие меры с целью недопущения или сведения к минимуму отрицательных последствий для моряков, учитывая при этом экономическое и социальное положение соответствующей страны.

РАЗДЕЛ 3. ЖИЛЫЕ ПОМЕЩЕНИЯ, УСЛОВИЯ ДЛЯ ОТДЫХА, ПИТАНИЕ И СТОЛОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Правило 3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

Цель: обеспечить, чтобы моряки имели на борту судна достойные жилые помещения и условия для отдыха

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, предоставлялись и поддерживались достойные жилые помещения и условия для отдыха для моряков, работающих или живущих, либо работающих и живущих на борту судна в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков.
2. Требования Кодекса, касающиеся выполнения настоящего правила, которые относятся к конструкции и оборудованию судна, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу настоящей Конвенции для соответствующего государства-члена. Для судов, построенных до этой даты, продолжают применяться положения, касающиеся конструкции и оборудования судна, предусмотренные в Конвенции (пересмотренной) 1949 года о помещениях для экипажа (92) и Конвенции 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (133) в том случае, если они применялись до этой даты в соответствии с законодательством или практикой соответствующего государства-члена. Постройка судна считается завершенной на день закладки киля или когда судно находится на аналогичной стадии постройки.
3. Если прямо не предусмотрено иное, то любые требования о внесении поправок в настоящий Кодекс, касающихся обеспечения моряков жилыми помещениями и условиями для отдыха, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу данной поправки для соответствующего государства-члена.

Стандарт А3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом:
 - а) отвечали минимальным нормам, касающимся обеспечения безопасных и достойных жилых помещений для моряков, которым приходится работать или жить, либо работать и жить на борту судна, согласно соответствующим положениям настоящего стандарта; и
 - б) подлежали инспекции в целях обеспечения первоначального и текущего соблюдения этих норм.

2. При разработке и применении законодательства и нормативных правовых актов, направленных на выполнение настоящего стандарта, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков:

a) принимает во внимание правило 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, в свете конкретных потребностей моряков, которые живут и работают на борту судна; и

b) должным образом учитывает руководящий принцип, содержащийся в Части В настоящего Кодекса.

3. Предусмотренные в соответствии с правилом 5.1.4 инспекции проводятся, когда:

a) судно регистрируется или перерегистрируется; или

b) жилые помещения моряков на борту судна изменены существенным образом.

4. Компетентный орган уделяет особое внимание обеспечению выполнения требований настоящей Конвенции, касающихся:

a) размера кают и иных жилых помещений;

b) отопления и вентиляции;

c) шума и вибрации, а также других внешних факторов;

d) санитарно-гигиенических удобств;

e) освещения; и

f) лазарета.

5. Компетентный орган каждого государства-члена требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, отвечали минимальным нормам, касающимся жилых помещений и условий для отдыха на борту судна, которые изложены в пунктах с 6 по 17 настоящего стандарта.

6. В отношении общих требований, предъявляемых к жилым помещениям:

a) все помещения для моряков имеют адекватную высоту; минимальная допустимая высота во всех помещениях для моряков, где необходима полная свобода передвижения, составляет не менее 203 см; компетентный орган может разрешать в определенных ограниченных пределах уменьшение высоты в любом помещении или в части любого помещения, когда он считает, что такое сокращение:

i) является разумным; и

ii) не будет создавать неудобств для моряков;

- b) жилые помещения обеспечиваются адекватной изоляцией;
- c) на судах, иных чем пассажирские суда, в соответствии с определением, содержащимся в пунктах e) и f) правила 2 Международной конвенции 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками (Конвенции «СОЛАС»), спальные помещения кают располагаются в средней или кормовой части судна выше грузовой ватерлинии; в исключительных случаях, если размеры, вид или назначение судна делают какое-либо иное расположение нецелесообразным, спальные помещения могут располагаться в носовой части судна, но ни в коем случае не впереди таранной переборки;
- d) на пассажирских судах и на специальных судах, построенных в соответствии с *Кодексом ИМО по безопасности судов специального назначения 1983 года* и его последующими вариантами (далее – «суда специального назначения») компетентный орган может дать разрешение, при условии принятия удовлетворительных мер для обеспечения освещения и вентиляции, на расположение спальных помещений кают ниже грузовой ватерлинии, но ни в коем случае не непосредственно под служебными коридорами;
- e) каюты не имеют прямого сообщения с грузовыми отсеками и машинным отделением или с камбузом, складскими помещениями, сушильными комнатами или санитарными узлами общего пользования; часть переборки, разделяющей эти помещения от кают, и внешние переборки строятся из прочной стали или иных утвержденных материалов, обеспечивающих водо- и газонепроницаемость;
- f) материалы, используемые для строительства внутренних переборок, перегородок, панелей, полов и соединений, соответствуют этой цели и обеспечивают здоровую окружающую среду;
- g) обеспечивается надлежащее освещение и достаточный дренаж; и
- h) жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи отвечают требованиям, содержащимся в правиле 4.3, а также соответствующим положениям Кодекса, касающимся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев в том, что касается предупреждения риска, связанного с воздействием опасных уровней шума, вибрации и иных внешних факторов и химических веществ на борту судна, а также обеспечения морякам приемлемых производственных и жилых условий на борту судна.

7. В отношении требований, предъявляемых к вентиляции и отоплению:

- a) каюты и столовые вентилируются надлежащим образом;
- b) суда, за исключением судов, совершающих регулярные плавания в районах, температурные климатические условия которых этого не требуют, оборудуются установками для кондиционирования воздуха в помещениях для моряков, в отдельной радиорубке и помещении центрального поста управления машинным отделением;

с) все санитарные узлы оборудуются системой вытяжной вентиляции с выходом на открытый воздух, не связанной с вентиляционной системой любой другой части жилых помещений; и

д) обеспечивается надлежащая система отопления помещений, исключая суда, совершающие рейсы исключительно в тропическом климате.

8. В отношении требований, предъявляемых к освещению, и с учетом таких специальных положений, которые могут допускаться на пассажирских судах, каюты и столовые освещаются естественным светом и обеспечиваются надлежащим искусственным освещением.

9. В случае необходимости наличия на борту судна спальных помещений кают, они должны отвечать следующим требованиям:

а) на судах, исключая пассажирские суда, каждому моряку предоставляется индивидуальное спальное помещение; компетентный орган может делать исключения, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении судов валовой вместимостью менее 3.000 или судов специального назначения;

б) спальные помещения предоставляются отдельно для мужчин и отдельно для женщин;

с) спальные помещения имеют адекватные размеры и оснащены надлежащим образом, чтобы обеспечивать разумный комфорт и содействовать чистоте;

д) в любом случае каждому моряку предоставляется отдельная койка;

е) минимальные внутренние размеры койки составляют не менее 198 см на 80 см;

ф) площадь одноместных спальных помещений для моряков составляет не менее:

i) 4,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3.000;

ii) 5,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3.000 и более, но менее 10.000;

iii) 7 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;

г) однако компетентный орган может допускать уменьшение площади кают, чтобы обеспечить предоставление одноместных кают на судах валовой вместимостью менее 3.000, на пассажирских судах и на судах специального назначения;

h) на судах валовой вместимостью менее 3.000, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, в спальном помещении могут размещаться максимум по два моряка; площадь таких спальных помещений составляет не менее семи квадратных метров;

- i) на пассажирских судах и на судах специального назначения площадь спальных помещений, предназначенных для моряков, не выполняющих обязанности лиц командного состава, составляет не менее:
- i) 7,5 кв.м для двухместных спальных помещений;
 - ii) 11,5 кв.м для трехместных спальных помещений;
 - iii) 14,5 кв.м для четырехместных спальных помещений;
- j) на судах специального назначения в спальных помещениях могут располагаться более четырех человек, при этом площадь таких спальных помещений составляет не менее 3,6 кв.м на человека;
- k) на судах, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, площадь кают для лиц командного состава, в которых не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, составляет на одного человека не менее:
- i) 7,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3.000;
 - ii) 8,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3.000 и более, но менее 10.000;
 - iii) 10 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;
- l) на пассажирских судах и на судах специального назначения, площадь каюты, в которой не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, для младшего командного состава должна быть не менее 7,5 кв.м и не менее 8,5 кв.м для старшего командного состава. Под младшим руководящим составом понимаются лица командного состава, соответствующие уровню эксплуатации, а под старшим командным составом понимаются лица на уровне управления;
- m) капитану, старшему механику и старшему штурману предоставляются помимо спального помещения дополнительный салон, кабинет или эквивалентное дополнительное помещение; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от выполнения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;
- n) для каждого лица, занимающего каюту, мебель включает шкаф для одежды достаточного объема (не менее 475 литров), и выдвижной ящик или иное предназначенное для тех же целей пространство объемом не менее 56 литров; если выдвижной ящик встроен в шкаф для одежды, то их общий объем составляет не менее 500 литров; он снабжается полкой и должен закрываться на замок, чтобы обеспечить конфиденциальность частной жизни;
- o) в каждую каюту помещается стол, который может быть зафиксированным, откидным или выдвижным, а также необходимое количество удобных сидений.

10. В отношении требований, предъявляемых к столовым:

а) столовые располагаются отдельно от спальных помещений и как можно ближе к камбузу; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков; и

б) столовые имеют надлежащие размеры и удобства, а также оснащены соответствующей мебелью и оборудованием (в том числе для обеспечения прохладительными напитками в любое время), принимая во внимание количество моряков, которые могут находиться в них одновременно; в зависимости от обстоятельств, предусматриваются отдельные столовые или общие столовые.

11. В отношении требований, предъявляемых к санитарно-гигиеническим узлам:

а) все моряки имеют удобный доступ к расположенным на судне санитарно-гигиеническим узлам, отвечающим минимальным нормам охраны здоровья и гигиены, а также разумным стандартам комфорта, причем для мужчин и женщин предусматриваются отдельные санитарно-гигиенические узлы;

б) санитарно-гигиенические узлы располагаются вблизи от ходового мостика и машинного отделения или центрального поста управления двигателем; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;

в) на всех судах оборудуются и удобно располагаются, по крайней мере, один туалет, один умывальник и одна ванная или душ, либо ванная и душ на каждые шесть человек или менее, которые не имеют таких личных удобств;

г) на судах, исключая пассажирские суда, каждая каюта оборудуется умывальником с горячей и холодной пресной водой, если такие умывальники не установлены в индивидуальных ваннах;

д) на пассажирских судах, обычно находящихся в рейсе не более четырех часов, по усмотрению компетентного органа, могут быть предусмотрены специальные меры или сокращено количество требуемых санузлов; и

е) все помещения для умывания обеспечиваются холодной и горячей пресной водой.

12. В отношении требований, предъявляемых к судовым лазаретам, на судах, имеющих на борту 15 или более моряков и находящихся в плавании более трех дней, предусматривается отдельное помещение для судового лазарета, которое должно использоваться только в медицинских целях; компетентный орган может смягчить это требование для судов, занятых каботажным плаванием; при одобрении помещения для судового лазарета, компетентный орган обеспечивает, чтобы не возникало трудностей с доступом в это помещение в любую погоду, чтобы оно обеспечивало комфортабельные условия для пребывания пациентов и способствовало получению ими безотлагательного и надлежащего ухода.

13. Выделяется помещение для прачечной, расположенное в удобном месте и оснащенное соответствующим оборудованием.
14. На всех судах на открытой палубе выделяется одно или несколько мест, доступных для моряков в свободное от работы время; это место или эти места имеют надлежащую площадь с учетом размеров судна и количества моряков на борту.
15. На всех судах выделяются отдельные офисные помещения или общий судовой офис, предназначенные для использования палубной и машинной службами; суда валовой вместимостью менее 3.000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.
16. Суда, регулярно заходящие в изобилующие москитами порты, оснащаются надлежащими устройствами в соответствии с требованиями компетентного органа.
17. На борту судна для всех моряков предоставляются соответствующие удобства, средства и услуги, способствующие отдыху, принимая во внимание правило 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, адаптированные с целью удовлетворения особых потребностей моряков, которым приходится жить и работать на борту судна.
18. Компетентный орган требует проведения частых инспекций на борту судов непосредственно капитаном судна или от его имени для обеспечения того, чтобы жилые помещения моряков содержались в чистоте, отвечали требованиям, предъявляемым к достойному жилью, а также поддерживались в надлежащем исправном состоянии. Результаты каждой такой инспекции фиксируются и предоставляются для проверки.
19. Для судов, состав экипажей которых требует учитывать без дискриминации различные характерные для членов экипажа религиозные и социальные привычки и обычаи, компетентный орган может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, разрешать применяемые на справедливой основе отклонения в отношении положений этого стандарта при условии, что такие отклонения не приведут к созданию общих условий, менее благоприятных чем те, которые были бы созданы в результате применения положений настоящего стандарта.
20. Каждое государство-член может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, освобождать суда валовой вместимостью менее 200, если для этого имеются разумные основания и принимая во внимание размеры судна и количество людей на борту, от соблюдения требований, содержащихся в следующих положениях настоящего стандарта:
- a) подпункт b) пункта 7, подпункт d) пункта 11 и пункт 13; и
 - b) подпункты f) и h)-l) пункта 9, но только в отношении площади.
21. Какие бы то ни было исключения из требований настоящего стандарта могут осуществляться только в тех случаях, когда они прямо допускаются положениями настоящего стандарта и только в особых обстоятельствах, когда такие исключения

могут быть четко обоснованы вескими причинами и при условии обеспечения охраны здоровья и безопасности моряков.

Руководящий принцип ВЗ.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

Руководящий принцип ВЗ.1.1 – Дизайн и конструкция

1. Наружные переборки кают и столовых должны иметь надлежащую изоляцию. Кожухи всех механизмов и все переборки, отделяющие камбуз и другие теплопроизводящие места, должны иметь надлежащую изоляцию, если существует вероятность теплового воздействия на смежные жилые помещения или проходы. Должны приниматься также меры для обеспечения защиты от теплового воздействия паропроводов или водопроводов с горячей водой, либо тех и других.
2. Каюты, столовые, помещения для отдыха и коридоры в той части, где расположены помещения для экипажа, должны иметь надлежащую изоляцию для предупреждения образования конденсата или перегрева.
3. Внутренние панели и облицовка стен и потолков должны изготавливаться из такого материала, поверхность которого легко содержать в чистоте. Не следует использовать формы конструкций, в которых могут завестись паразиты.
4. Внутренние панели и облицовка стен и потолков в каютах и столовых должны без труда поддаваться чистке и покрываться устойчивой нетоксичной краской светлых тонов.
5. Полы во всех жилых помещениях для моряков должны изготавливаться из установленного материала, иметь соответствующую конструкцию и должны иметь нескользкую поверхность, не допускающую проникновение влаги и легко поддающуюся чистке.
6. Если полы изготавливаются из композитного материала, то места соединений со стенами должны профилироваться таким образом, чтобы избежать образования трещин и щелей.

Руководящий принцип ВЗ.1.2 – Вентиляция

1. Система вентиляции кают и столовых должна контролироваться таким образом, чтобы поддерживать удовлетворительное состояние воздуха и обеспечивать достаточную его циркуляцию при любых погодных и климатических условиях.
2. Системы кондиционирования воздуха, как централизованного, так и индивидуального типа, должны проектироваться таким образом, чтобы:
 - a) поддерживать удовлетворительную температуру и относительную влажность воздуха по сравнению с наружным воздухом и обеспечивать достаточный обмен воздуха во всех помещениях с кондиционированием воздуха, принимая во внимание особенности работы в море, и не создавать чрезмерного шума или вибрации; и
 - b) содействовать ее очистке и дезинфекции, чтобы предупреждать или ставить под контроль распространение заболеваний.

3. Питание для работы систем кондиционирования воздуха и других вентиляционных устройств, предусмотренных требованиями предыдущих пунктов настоящего руководящего принципа, должно обеспечиваться в течение всего времени пребывания или работы моряков на борту судов и если этого требуют обстоятельства. Однако оно не должно подаваться за счет аварийных источников.

Руководящий принцип ВЗ.1.3 – Отопление

1. Система отопления жилых помещений моряков должна действовать в течение всего времени пребывания или работы моряков на борту судна и если это требуется обстоятельствами.

2. На всех судах, на которых требуется система отопления, отопление осуществляется посредством горячей воды, горячего воздуха, электроэнергии, пара или эквивалентного источника. Однако в пределах помещений для экипажа пар не должен использоваться в качестве средства для передачи тепла. Система отопления должна обеспечивать поддержание температуры в помещениях для экипажа на удовлетворительном уровне при нормальных погодных и климатических условиях, на которые рассчитано плавание данного судна. Нормы температурного режима должны предписываться компетентным органом.

3. Радиаторы и другие отопительные приборы должны располагаться и, в случае необходимости, ограждаться таким образом, чтобы избежать риска пожара или создания опасности или неудобства для занимающих помещение лиц.

Руководящий принцип ВЗ.1.4 – Освещение

1. На всех судах жилые помещения моряков должны обеспечиваться электрическим освещением. Если не имеется двух независимых источников электричества для освещения, то должна обеспечиваться дополнительная система аварийного освещения с помощью ламп или осветительных приборов надлежащей конструкции.

2. В каютах у изголовья каждой койки должны устанавливаться электрические лампочки для чтения.

3. Соответствующие нормы естественного и искусственного освещения должны устанавливаться компетентным органом.

Руководящий принцип ВЗ.1.5 – Спальные помещения кают

1. Койки на борту судна должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечить как можно больший комфорт для моряка и любого сопровождающего его лица.

2. Если размеры судна, оперативная деятельность, которую оно должно осуществлять, и его конструкция делают это целесообразным и практически выполнимым, то спальные помещения кают должны проектироваться и оснащаться отдельной ванной комнатой с туалетом, чтобы обеспечивать разумный комфорт для обитателей и содействовать чистоте.

3. В той мере, в какой это практически возможно, спальные помещения кают для моряков должны располагаться таким образом, чтобы вахтенные смены были разделены и чтобы моряки, работающие в течение дня, не жили в одном спальном помещении кают с моряками, несущими вахту.
4. Количество моряков, выполняющих функции старшины, не должно превышать двух человек в спальном помещении кают.
5. В случае практической возможности, следует принимать меры в целях распространения положений, содержащихся в подпункте m) пункта 9 стандарта АЗ.1, на второго механика.
6. Место, занимаемое койками, шкафами, выдвижными ящиками и сиденьями, должно включаться в измерение площади кают. Участки площади небольших размеров или неправильной формы, которые существенно не увеличивают свободного для движения пространства и не могут быть использованы под мебель, не должны приниматься в расчет.
7. Койки не должны располагаться более чем в два яруса; при расположении коек вдоль борта, когда над койкой расположен иллюминатор, допускается только один ярус.
8. При расположении коек в два яруса, расстояние от пола до койки нижнего яруса не должно быть менее 30 см; верхняя койка должна быть расположена примерно посередине между нижней кромкой нижней койки и нижней кромкой палубного бимса.
9. Каркас и продольный борт койки, если таковой имеется, должны изготавливаться из установленного прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного коррозии и не способствующего заведению в нем паразитов.
10. Если для изготовления коек используются трубчатые рамы, то трубы должны быть полностью запаяны и не должны иметь отверстий, пропускающих паразитов.
11. Каждая койка должна снабжаться удобным матрасом и сеткой или комбинированным матрасом-сеткой, включая пружинную сетку или пружинный матрас. Матрас и используемый мягкий наполнитель должны изготавливаться из установленного материала. Для наполнения матрасов не должны использоваться материалы, способствующие заведению в них паразитов.
12. Когда койки располагаются одна над другой, под матрасом или пружинной сеткой верхней койки должно помещаться пыленепроницаемое днище.
13. Мебель должна изготавливаться из прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного деформации или коррозии.
14. Иллюминаторы в спальнях кают должны быть снабжены занавесками или аналогичными приспособлениями.
15. Спальные помещения кают должны снабжаться зеркалом, маленькими шкафчиками для туалетных принадлежностей, книжной полкой и достаточным количеством вешалок для верхней одежды.

Руководящий принцип ВЗ.1.6 – Столовые

1. Помещения столовых могут быть общими или отдельными. Решение об этом должно приниматься после консультаций с представителями моряков и судовладельцев и утверждаться компетентным органом. Необходимо принимать во внимание такие факторы, как размеры судна и потребности моряков с различными культурными, религиозными и социальными особенностями.
2. При отдельном варианте предоставления столовых для моряков должны предоставляться столовые отдельно для:
 - a) капитана и командного состава; и
 - b) старшинского и рядового состава моряков.
3. На судах, исключая пассажирские суда, площадь столовых для моряков должна составлять не менее 1,5 кв. м на одного человека, исходя из запланированного числа посадочных мест.
4. На всех судах столовые должны оборудоваться столами и сиденьями установленного образца, подвижными или закрепленными, в количестве достаточном для максимального числа членов экипажа, которые могут пользоваться ими одновременно.
5. В любое время, когда члены экипажа находятся на борту судна, в их распоряжение должны предоставляться:
 - a) холодильник, который должен быть удобно расположен и иметь достаточный объем для числа лиц, пользующихся помещением столовой или помещениями столовых;
 - b) приспособления для приготовления горячих напитков; и
 - c) приспособления для охлаждения питьевой воды.
6. Если буфетные и кладовые помещения не имеют прямого доступа к столовым, то должны предусматриваться соответствующие шкафы для столовых принадлежностей и необходимые средства для мытья посуды.
7. Поверхность столов и сидений должна изготавливаться из влагонепроницаемого материала.

Руководящий принцип ВЗ.1.7 – Санитарно-гигиенические помещения

1. Умывальники и ванны должны иметь надлежащие размеры и изготавливаться из установленного материала, иметь гладкую поверхность, не поддающуюся трещинам, гниению или коррозии.
2. Все туалеты должны оборудоваться по установленному образцу и снабжаться в любое время достаточным количеством воды для смыва или другими надлежащими

устройствами, например за счет системы сжатого воздуха, с индивидуальным управлением.

3. Санитарно-гигиенические помещения, предназначенные для пользования более чем одним человеком, должны отвечать следующим требованиям:

- a) полы должны изготавливаться из прочного влагонепроницаемого материала и оборудоваться надлежащим стоком;
- b) переборки должны изготавливаться из стали или иного установленного материала и должны быть водонепроницаемыми до уровня не менее 23 см над поверхностью палубы;
- c) помещения должны иметь достаточное освещение, отопление и вентиляцию;
- d) туалеты должны располагаться удобно по отношению к спальным помещениям кают, но отдельно от них и от умывальных; не должно быть прямого доступа к ним из спальных помещений кают или из проходов между спальными помещениями и туалетами, к которым нет иного доступа; это требование не применяется, если туалет расположен в помещении между двумя спальными помещениями кают, в которых размещается в общей сложности не более четырех моряков; и
- e) если в одном помещении имеется более одного туалета, то они отгораживаются соответствующим образом, чтобы обеспечить индивидуальное пользование ими.

4. Прачечное оборудование, предоставляемое для пользования моряков, должно включать:

- a) стиральные машины;
- b) сушильное оборудование или должным образом обогреваемые и вентилируемые сушильные помещения; и
- c) утюги и гладильные доски или иное аналогичное оборудование.

Руководящий принцип ВЗ.1.8 – Помещение для судового лазарета

1. Помещение для судового лазарета должно быть устроено таким образом, чтобы облегчать проведение консультаций и оказание первичной медицинской помощи и препятствовать распространению инфекционных заболеваний.

2. Расположение входа и коек, а также системы освещения, вентиляции, отопления и водоснабжения должны быть такими, чтобы обеспечивать комфорт и облегчать лечение пациентов.

3. Количество необходимых больничных коек должно предписываться компетентным органом.

4. Для пациентов судового лазарета должно предоставляться в исключительное пользование санитарно-гигиеническое помещение, расположенное либо непосредст-

венно в помещении лазарета, либо рядом с ним. В таком санитарно-гигиеническом помещении должны как минимум иметься один туалет, один умывальник и одна ванна или душ.

Руководящий принцип ВЗ.1.9 – Другие удобства

1. Если для персонала машинного отделения выделяется отдельное помещение для переодевания, то такое помещение должно:

- а) располагаться вне помещения машинного отделения, но иметь свободный доступ к нему;
- б) быть оборудовано индивидуальными шкафчиками для одежды, а также ванными или душем, либо тем и другим, а также умывальниками с горячей и холодной пресной водой.

Руководящий принцип ВЗ.1.10 – Обеспечение постельными и столовыми принадлежностями и другими предметами

1. Каждое государство-член должно предусматривать применение следующих принципов:

- а) всем морякам должны предоставляться судовладельцем чистые постельные принадлежности, а также столовые принадлежности для пользования на борту в течение службы на судне, а сами моряки должны нести ответственность за возвращение этих принадлежностей в определенное капитаном время или по окончании службы на судне;
- б) постельные принадлежности должны быть хорошего качества, а тарелки, чашки и другие столовые принадлежности должны быть из установленного легко моющегося материала; и
- с) полотенца, мыло и туалетная бумага для членов экипажа должны предоставляться судовладельцем.

Руководящий принцип ВЗ.1.11 – Условия для отдыха, почтовое обслуживание и организация посещений судна

1. Должна проводиться частая проверка условий и служб обеспечения отдыха, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.
2. Мебель в помещениях для отдыха должна включать как минимум книжный шкаф и все необходимое для чтения и письма и, по мере практической возможности, для игр.
3. При планировании помещений для отдыха, компетентный орган должен рассматривать возможность оборудования буфета.
4. По мере практической возможности, следует предусматривать включение следующих объектов и форм отдыха бесплатно для моряков:

- a) курительная комната;
- b) просмотр телепередач и прием радиопередач;
- c) демонстрацию кинофильмов, запас которых должен соответствовать продолжительности рейса и, в случае необходимости, обновляться через разумные промежутки времени;
- d) спортивный инвентарь, включающий гимнастические снаряды, настольные игры и палубные игры;
- e) по мере возможности, условия для занятий плаванием;
- f) библиотеку, содержащую профессиональную и другую литературу, запас книг в которой должен соответствовать продолжительности рейса и обновляться через разумные промежутки времени;
- g) возможности для занятий рукоделием;
- h) электронное оборудование, такое как радио- и телеприемники, видеомагнитофоны, проигрыватели DVD/CD, персональные компьютеры и программное обеспечение к ним, кассетные магнитофоны и плееры;
- i) там, где это уместно, следует оборудовать на борту судов бары для моряков, если это не противоречит национальным, религиозным или социальным обычаям;
- j) следует предоставлять доступ в разумных пределах к телефонной связи между судном и берегом, к средствам электронной почты и Интернету, при их наличии, причем размер платы за пользование этими услугами не должен превышать разумных пределов.

5. Следует прилагать все усилия для обеспечения того, чтобы доставка почты моряков была, по возможности, надежной и своевременной. Следует также принимать меры к тому, чтобы моряки не несли дополнительных почтовых затрат по причине переадресовки корреспонденции по не зависящим от них обстоятельствам.

6. Следует принимать меры в соответствии с действующими национальными законодательством, нормативными правовыми актами или международными актами, чтобы, по мере возможности и в пределах разумного, моряки без задержки получали разрешение на посещение их находящегося в порту судна супругами, родственниками и друзьями. Такие меры должны удовлетворять всем требованиям проверки безопасности.

7. Следует предусматривать возможность предоставления разрешения партнерам моряков сопровождать их во время некоторых рейсов, когда это практически возможно и оправдано. Такие партнеры должны быть охвачены должным страхованием рисков, связанных с несчастными случаями и заболеваниями; судовладельцы должны оказывать всяческое содействие моряку в заключении договора о таком страховании.

Руководящий принцип ВЗ.1.12 – Предупреждение шума и вибрации

1. Жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи должны располагаться, по мере практической возможности, как можно дальше от двигательных установок, помещений для рулевых механизмов, палубных лебедок, установок для вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха и от других машин и механизмов, производящих шум.
2. Должны использоваться звукоизолирующие и другие соответствующие звукопоглощающие материалы в конструкции и в обшивке переборок, потолков и палуб в помещениях, являющихся источниками шума, а также применяться самозакрывающиеся звуконепроницаемые двери в помещениях, где расположены машины и механизмы.
3. По мере практической возможности, в машинных отделениях и других помещениях, где размещены машины и механизмы, должны оборудоваться звукоизолированные центральные посты управления для членов машинной команды. В той мере, в какой это практически возможно, такие рабочие помещения как, например, механические мастерские, должны изолироваться от общего шума машинного отделения и должны приниматься меры для снижения шума работающих механизмов.
4. Допустимые пределы уровня шума в рабочих и жилых помещениях должны соответствовать международным руководствам МОТ, касающимся предельно допустимых уровней воздействия, включая положения, предусмотренные в Своде практических правил МОТ, озаглавленном *Внешние производственные факторы* 2001 года, и там, где это применимо, конкретным мерам защиты, рекомендованным Международной морской организацией, и любым последующим актам, вносящим в них поправки или дополняющим их, о предельно допустимых уровнях шума на борту судна. Экземпляр применяемого акта на английском языке или на рабочем языке судна должен храниться на борту судна и быть доступным для моряков.
5. Жилые помещения или помещения для отдыха или приема пищи не должны подвергаться воздействию чрезмерной вибрации.

Правило 3.2 – Питание и столовое обслуживание

Цель: обеспечить, чтобы моряки получали продукты питания и питьевую воду высокого качества и в надлежащих санитарно-гигиенических условиях

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, имелись на борту пищевые продукты и питьевая вода в таком количестве, такой питательной ценности и такого качества, которые в должной мере покрывают потребности лиц, находящихся на судне, принимая во внимание их различные культурные и религиозные особенности.
2. В течение периода работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно.
3. Моряки, нанятые в качестве судового повара и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащей подготовкой и квалификацией для работы на этом посту на борту судна.

Стандарт А3.2 – Питание и столовое обслуживание

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты или другие меры, направленные на установление минимальных норм в отношении качества и количества пищевых продуктов и питьевой воды, а также норм столового обслуживания, применимых к продуктовому довольствию моряков на борту судна, плавающего под его флагом, и проводит учебные мероприятия по содействию информированности и соблюдению норм, упомянутых в настоящем пункте.
2. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, соблюдались следующие минимальные нормы:
 - a) надлежащее снабжение пищевыми продуктами и питьевой водой с точки зрения количества, питательной ценности, качества и разнообразия и с должным учетом количества моряков на борту судна, их религиозных требований, традиций и обычаев, касающихся пищевых продуктов, а также продолжительности и характера рейса;
 - b) пищеблок устраивается и оборудуется таким образом, чтобы позволить обеспечивать моряков надлежащим, разнообразным и полноценным питанием, приготовление и подача которого осуществлялись бы в гигиенических условиях;
 - c) надлежащая подготовка или инструктаж персонала пищеблока перед назначением на соответствующие должности.
3. Судовладельцы обеспечивают, чтобы моряки, нанимаемые на работу в качестве судовых поваров, имели соответствующую подготовку и квалификацию, а также показали свою компетентность для занятия этой должности в соответствии с требованиями, установленными в законодательстве и нормативных правовых актах соответствующего государства-члена.
4. Требования, предъявляемые в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, включают завершение курса подготовки, одобренного или признаваемого компетентным органом, который охватывает вопросы практического приготовления пищи, гигиены питания и личной гигиены, хранения пищевых продуктов, осуществления контроля за запасами, а также обеспечения защиты окружающей среды и знания вопросов охраны и гигиены труда в области столового обслуживания.
5. На судах со штатной численностью экипажа менее десяти человек, на которых в силу численности экипажа или особенностей эксплуатации компетентный орган может не требовать наличия в полной мере квалифицированного судового повара, лицо, занимающееся приготовлением пищи на камбузе, проходит подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.
6. В случаях крайней необходимости компетентный орган может утвердить изъятие из общего правила, позволяющее не имеющему должной квалификации повару выполнять соответствующие функции на борту определенного судна в течение определенного периода времени до захода в следующий удобный порт или в течение периода времени, не превышающего одного месяца, при условии, что лицо, в отношении которого действует это разрешение, прошло соответствующую подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.

7. В соответствии с процедурами обеспечения постоянного соблюдения, предусмотренными в рамках Раздела 5, компетентный орган требует, чтобы непосредственно капитаном или под его руководством на борту судов проводились частые и документально оформленные инспекции в целях проверки:

- a) снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;
- b) всех помещений и оборудования, используемых для хранения и обработки пищевых продуктов и питьевой воды;
- c) камбуза и оборудования для приготовления и подачи пищи.

8. Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда моряков моложе 18 лет в качестве судового повара.

Руководящий принцип В3.2 – Питание и столовое обслуживание

Руководящий принцип В3.2.1 – Инспекции, обучение, исследования и публикации

1. Компетентный орган должен, в сотрудничестве с другими соответствующими ведомствами и организациями, осуществлять сбор актуальной информации о питании и о методах закупок, складирования, хранения пищевых продуктов, а также о приготовлении и подаче пищи с особым учетом требований, предъявляемых к столовому обслуживанию на борту судна. Эта информация должна предоставляться, безвозмездно или за умеренную плату, в распоряжение представителей промышленности и торговли, поставляющих на суда пищевые продукты и оборудование, капитанов, официантов и поваров судов, а также заинтересованных организаций судовладельцев и моряков. В этих целях должны использоваться подходящие средства пропаганды, в частности учебные пособия, брошюры, плакаты, диаграммы или рекламные объявления в профессиональных периодических изданиях.
2. Компетентный орган должен выпускать рекомендации с целью недопущения порчи пищевых продуктов, облегчения соблюдения необходимых норм гигиены и обеспечения оптимальной организации труда.
3. Компетентный орган должен сотрудничать с соответствующими организациями и ведомствами в целях разработки учебных материалов и судовой информации о методах обеспечения надлежащих поставок пищевых продуктов и столового обслуживания.
4. Компетентный орган должен проводить свою работу в тесном сотрудничестве с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, а также с соответствующими национальными или местными органами власти, ведающими вопросами питания и охраны здоровья, и может, в случае необходимости, пользоваться услугами таких органов власти.

Руководящий принцип В3.2.2 – Судовые повара

1. Моряки могут получить право занимать должность судового повара только при условии, что они:

a) имеют минимальный стаж работы в море, установленный компетентным органом, который может меняться в зависимости от квалификации или опыта;

b) выдержали экзамен, предусмотренный компетентным органом, или эквивалентный экзамен на одобренных учебных курсах поваров.

2. Предусмотренные экзамены могут проводиться и свидетельства о квалификации могут выдаваться либо непосредственно компетентным органом, либо, под его надзором, одобренным учебным заведением подготовки судовых поваров.

3. Компетентный орган должен предусмотреть признание, там, где это уместно, свидетельств о квалификации судового повара, выдаваемых другими государствами-членами, которые ратифицировали настоящую Конвенцию или Конвенцию 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации (69), либо иным одобренным органом.

РАЗДЕЛ 4. ОХРАНА ЗДОРОВЬЯ, МЕДИЦИНСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, СОЦИАЛЬНО-БЫТОВОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И ЗАЩИТА В ОБЛАСТИ СОЦИАЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Правило 4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу

Цель: обеспечить морякам охрану здоровья и безотлагательный доступ к медицинскому обслуживанию на борту судна и на берегу

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на всех моряков на судах, плавающих под его флагом, распространялись надлежащие меры охраны их здоровья и чтобы они имели доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию во время работы на борту судна.
2. Охрана здоровья и медицинское обслуживание, предусмотренные в пункте 1 настоящего правила, в принципе, обеспечиваются морякам бесплатно.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы морякам, работающим на борту находящихся на их территории судов и нуждающимся в срочной медицинской помощи, предоставлялся доступ к расположенным на берегу медицинским учреждениям этого государства-члена.
4. Изложенные в Кодексе требования, предъявляемые к охране здоровья и медицинскому обслуживанию на борту судна, включают стандарты мер, нацеленных на то, чтобы обеспечить морякам охрану здоровья и медицинское обслуживание, по мере возможности, сопоставимые с охраной здоровья и медицинским обслуживанием, которые обычно обеспечиваются работникам, занятым на берегу.

Стандарт А4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу

1. Каждое государство-член обеспечивает принятие мер по охране здоровья моряков, работающих на борту судов, плавающих под его флагом, и их медицинскому обслуживанию, включая основные виды стоматологической помощи, с целью:
 - a) обеспечения распространения на моряков любых общих положений об охране здоровья и медицинском обслуживании на производстве, имеющих отношение к их обязанностям, а также специальных положений, учитывающих специфику работы на борту судна;
 - b) обеспечения того, чтобы охрана здоровья и медицинское обслуживание, предоставляемые морякам, были, по мере возможности, сопоставимы с теми, которые обычно предоставляются работникам на берегу, включая безотлагательный доступ к необходимым медикаментам, медицинскому оборудованию и службам диагностики и лечения заболеваний, а также к медицинской информации и экспертизе;

- с) гарантирования морякам права на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо;
- д) обеспечения того, чтобы медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряка на судне или в иностранном порту предоставлялись ему бесплатно, в той мере, в какой это соответствует национальному законодательству и практике государства-члена;
- е) обеспечения не только лечения больных или травмированных моряков, но и принятия мер профилактики, таких как разработка программ по охране здоровья и санитарному просвещению.

2. Компетентный орган принимает стандартную форму медицинской карты для использования капитанами судов, а также береговым и судовым медицинским персоналом. Эта форма медицинской карты в заполненном виде и ее содержание имеют конфиденциальный характер и используются только для целей содействия лечению моряков.

3. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие требования в отношении судовых лазаретов, а также средств для медицинского обслуживания, медицинского оборудования и медицинской подготовки на борту судов, плавающих под его флагом.

4. В национальном законодательстве и нормативных правовых актах, как минимум, устанавливаются следующие требования:

- а) все суда обеспечиваются судовой аптечкой, медицинским оборудованием и медицинским справочником, состав и содержание которых предписываются компетентным органом и подлежат регулярному контролю с его стороны; в национальных требованиях принимаются во внимание тип судна, количество находящихся на его борту лиц, характер, направление и продолжительность рейсов, а также соответствующие рекомендуемые на национальном и международном уровнях медицинские стандарты;
- б) суда, имеющие на борту 100 или более моряков и обычно находящиеся в международном рейсе более трех дней, имеют квалифицированного врача, отвечающего за медицинское обслуживание; национальное законодательство или нормативные правовые акты определяют также, какие другие суда должны иметь врача, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;
- с) суда, не имеющие врача на борту, имеют в составе экипажа, по крайней мере, одного моряка, ответственного за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств как часть своих обычных обязанностей, или, по крайней мере, одного моряка на борту судна, обладающего навыками для оказания первой медицинской помощи; лица, ответственные за обеспечение медицинского обслуживания на борту судна, которые не являются врачами по своей специальности, должны удовлетворительно завершить курс подготовки по медицинскому уходу, отвечающий требованиям Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками (Конвенции ПДНВ); моряки, назначаемые для оказания первой медицинской помощи, должны удовлетворительно завершить курс подготовки

по оказанию первой медицинской помощи, отвечающий требованиям Конвенции ПДНВ 1978 года с поправками; национальное законодательство или нормативные правовые акты устанавливают уровень требуемой подготовки, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;

d) компетентный орган обеспечивает с помощью заранее созданной системы, чтобы медицинские консультации по радио или по спутниковой связи, включая консультации специалистов, предоставлялись судам в море круглосуточно; медицинские консультации, включая передачу медицинских сообщений по радио или по спутниковой связи между судном и консультантами на берегу, предоставляются бесплатно для всех судов, независимо от того, под каким флагом они плавают.

Руководящий принцип В4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу

Руководящий принцип В4.1.1 – Обеспечение медицинского обслуживания

1. При определении уровня медицинской подготовки, которую должны получать моряки на борту судов, не имеющих в своем экипаже судового врача, компетентный орган должен требовать, чтобы:

a) на судах, которые обычно могут получить квалифицированную медицинскую помощь и медицинское обслуживание в пределах восьми часов, был, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области оказания первой медицинской помощи, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, которая дает таким лицам возможность принимать безотлагательные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, которые могут произойти на борту судна, и использовать медицинскую консультацию по радио или по спутниковой связи; и

b) на всех других судах должен быть, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области медицинского ухода, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, включающую практическую подготовку и подготовку по таким методам спасения жизни, как внутривенная терапия, что дает таким лицам возможность эффективно участвовать в координированных системах оказания медицинской помощи на борту находящихся в море судов и обеспечивать больным или травмированным лицам удовлетворительный уровень медицинского обслуживания в период их вероятного нахождения на борту судна.

2. Подготовка, упомянутая в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должна проводиться на основе содержания самых последних изданий Международного медицинского руководства для судов, Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами, Инструкции – Международного руководства по обучению моряков, а также медицинского раздела Международного свода сигналов и на основе аналогичных национальных руководств.

3. Лица, упомянутые в пункте 1 настоящего руководящего принципа, а также любые другие моряки, которые могут быть назначены компетентным органом, должны проходить примерно раз в пять лет курсы повышения квалификации, чтобы под-

держивать и повышать уровень своих знаний и навыков и знакомиться с новыми разработками.

4. Судовые аптечки и их содержимое, а также находящиеся на борту судна медицинское оборудование и медицинские руководства должны поддерживаться в надлежащем состоянии и инспектироваться через регулярные промежутки времени, не превышающие 12 месяцев, ответственными лицами, назначенными компетентным органом, которые обеспечивают проверку маркировки, сроков годности и условий хранения всех медикаментов, а также инструкций по их применению, и инспектируют исправность всего медицинского оборудования, в соответствии с установленными требованиями. Утверждая или пересматривая используемое на национальном уровне судовое медицинское руководство и определяя содержимое медицинской аптечки и наличие медицинского инвентаря на борту судна, компетентный орган должен принимать во внимание международные рекомендации в этой области, включая последнее издание *Международного медицинского руководства для судов* и другие рекомендации, упомянутые в пункте 2 настоящего руководящего принципа.

5. Если груз, классифицируемый как опасный, не включен в самое последнее издание *Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами*, то морякам должна быть представлена необходимая информация о характере веществ, сопряженных с ними рисках, о необходимых средствах индивидуальной защиты, о соответствующих медицинских процедурах и о конкретных противоядиях. Такие конкретные противоядия и средства индивидуальной защиты должны находиться на борту судна каждый раз, когда оно осуществляет перевозку опасных веществ. Эту информацию следует включить в судовую политику и в программы, касающиеся техники безопасности и гигиены труда на судне, о которых идет речь в правиле 4.3 и в соответствующих положениях Кодекса.

6. Все суда должны иметь полный и постоянно обновляемый список радиостанций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию; а суда, оборудованные системой спутниковой связи, должны иметь полный и постоянно обновляемый список береговых земных станций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию. Моряки, отвечающие на борту судна за медицинское обслуживание или за оказание первой медицинской помощи, должны быть обучены пользованию медицинским руководством судна и медицинским разделом самого последнего издания *Международного свода сигналов*, с тем чтобы они могли понимать, какого рода информация нужна консультирующему врачу, а также получаемые от него заключения.

Руководящий принцип В4.1.2 – Форма медицинской карты

1. Требуемая в соответствии с Частью А настоящего Кодекса стандартная медицинская карта для моряков должна иметь такую форму, чтобы содействовать обмену между судном и берегом медицинской и связанной с ней информацией, касающейся отдельных моряков, в случаях заболевания или травмы.

Руководящий принцип В4.1.3 – Медицинское обслуживание на берегу

1. Расположенные на берегу медицинские учреждения для лечения моряков должны соответствовать этим целям. Врачи, стоматологи и иной медицинский персонал должны обладать надлежащей квалификацией.

2. Должны приниматься меры к тому, чтобы во время нахождения в порту морякам обеспечивался доступ:

- a) к амбулаторному лечению болезней и травм;
- b) к стационарному лечению, в случае необходимости;
- c) к стоматологической помощи, особенно в экстренных случаях.

3. Должны приниматься надлежащие меры с целью содействия лечению моряков, страдающих от какой-либо болезни. В частности, должен обеспечиваться безотлагательный прием моряков в поликлиники и госпитали на берегу без каких-либо затруднений и независимо от их национальности или религиозных убеждений, а также, по мере возможности, должны проводиться мероприятия, направленные на обеспечение, в случае необходимости, продолжения лечения, чтобы дополнить предоставляемый морякам медицинский уход.

Руководящий принцип В4.1.4 – Медицинская помощь другим судам и международное сотрудничество

1. Каждое государство-член должно уделять надлежащее внимание вопросам участия в международном сотрудничестве в области оказания помощи, разработки программ и исследований по вопросам охраны здоровья и медицинского обслуживания. Такое сотрудничество могло бы охватывать:

- a) осуществление и координацию поисково-спасательных операций, организацию неотложной медицинской помощи и эвакуацию в море тяжелобольных и получивших серьезную травму на борту судна, используя такие средства, как системы периодических докладов с судов об их местоположении, спасательно-координационные центры и спасательные вертолетные службы, в соответствии с положениями Международной конвенции 1979 года по поиску и спасанию на море с поправками и *Международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР)*;
- b) оптимальное использование всех судов с врачом на борту и выделение судов, находящихся на постоянных местах в море, которые располагают возможностями для госпитализации и средствами спасания;
- c) составление и ведение международного списка врачей и средств медицинской помощи, имеющихся во всем мире, для обеспечения неотложного медицинского обслуживания моряков;
- d) высадку моряков в портах для срочного лечения;
- e) репатриацию моряков, госпитализированных за границей, как только это становится практически возможным, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка;
- f) оказание персональной помощи морякам в ходе репатриации, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка;

- g) усилия, направленные на создание центров охраны здоровья для моряков с целью:
- i) ведения научно-исследовательских работ по вопросам охраны здоровья, лечения и профилактики заболеваний моряков;
 - ii) подготовки медицинского персонала и персонала служб охраны здоровья в области морской медицины;
- h) сбор и оценку статистических данных о несчастных случаях на производстве, профессиональных заболеваниях и случаях со смертельным исходом среди моряков, обобщение и согласование этих статистических данных с имеющимися национальными системами статистического учета несчастных случаев на производстве и профессиональных заболеваний, охватывающего другие категории работников;
- i) организацию международного обмена технической информацией, учебными материалами и персоналом, а также международных учебных курсов, семинаров и рабочих групп;
- j) предоставление в распоряжение всех моряков специальных лечебных и профилактических медицинских служб в портах или обеспечение им возможности пользоваться услугами общих оздоровительных, медицинских и реабилитационных служб;
- k) организацию репатриации тел или праха скончавшихся моряков, в соответствии с пожеланиями родственников, как только это становится практически возможным.

2. В основе международного сотрудничества в области охраны здоровья и медицинского обслуживания моряков должны лежать двусторонние или многосторонние соглашения или консультации между государствами-членами.

Руководящий принцип В4.1.5 – Иждивенцы моряков

1. Каждое государство-член должно принимать меры для обеспечения надлежащего медицинского обслуживания в достаточном объеме проживающих на его территории иждивенцев моряков, пока не будет создана служба медицинского ухода, которая включала бы в сферу своей деятельности всех работников в целом и их иждивенцев, если такие службы еще не созданы, и должно информировать Международное бюро труда о мерах, принимаемых в этих целях.

Правило 4.2 – Ответственность судовладельцев

Цель: обеспечить, чтобы моряки были защищены от финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших в связи с их трудовой деятельностью

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, были приняты меры в соответствии с Кодексом, направленные на предоставление морякам, работающим по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни,

травмы или смерти, произошедших во время их службы на основе трудового договора моряка или связанных с их трудовой деятельностью на основе такого договора.

2. Это правило не затрагивает любые другие средства правовой защиты, к которым может обратиться моряк.

Стандарт А4.2 – Ответственность судовладельцев

1. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие требование о том, что владельцы судов, плавающих под его флагом, несут ответственность за охрану здоровья и медицинское обслуживание всех моряков, работающих на борту этих судов, в соответствии со следующими минимальными нормами:

- a) судовладельцы несут ответственность за расходы моряков, работающих на их судах, связанные с болезнью и травмами моряков, случившимися в период времени между датой начала осуществления ими своих обязанностей и датой, когда они считаются надлежащим образом репатрированными, или возникающими в связи с их работой по найму в период между этими датами;
- b) судовладельцы предусматривают финансовое обеспечение выплаты компенсации в случае смерти моряка или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или опасности, в соответствии с национальным законодательством, трудовым договором моряка или коллективным договором;
- c) судовладельцы несут ответственность за покрытие расходов, связанных с медицинским обслуживанием, включая лечение, обеспечение необходимыми лекарствами и терапевтическими средствами, а также питание и проживание вне дома до тех пор, пока больной или травмированный моряк не выздоровеет или пока не будет объявлено о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности;
- d) судовладельцы несут ответственность за оплату расходов на погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу в период работы по найму.

2. Национальное законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по покрытию расходов, связанных с медицинским обслуживанием, питанием и жильем, периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.

3. В случае, если болезнь или травма влекут за собой потерю трудоспособности, судовладелец несет ответственность за:

- a) выплату заработной платы в полном размере в течение всего времени пребывания больных или травмированных моряков на борту судна или пока моряки не будут репатрированы в соответствии с настоящей Конвенцией;
- b) выплату заработной платы в полном размере или частично, согласно предписаниям национального законодательства или нормативных правовых актов, либо в соответствии с положениями коллективных договоров, с момента репатриации моряка или списания его на берег вплоть до его выздоровления или, если это наступит раньше,

до момента, когда он получит право на получение денежных пособий в соответствии с законодательством соответствующего государства-члена.

4. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по выплате моряку, уже покинувшему судно, заработной платы в полном размере или частично периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.

5. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут предусматривать исключения в отношении ответственности судовладельца:

- a) в случае травмы, не связанной со службой на судне;
- b) в случае травмы или болезни, происшедших по причине умышленного нарушения дисциплины заболевшего, травмированного или погибшего моряка;
- c) в случае болезни или физической неполноценности, намеренно скрытых в момент поступления на службу.

6. В той мере, в какой такая ответственность возлагается на органы государственной власти, национальные законодательство или нормативные правовые акты могут освобождать судовладельца от ответственности за покрытие расходов на медицинское обслуживание, питание и проживание, а также от расходов, связанных с погребением.

7. Судовладельцы или их представители принимают меры для обеспечения сохранности имущества, оставленного на борту судна больными, травмированными или погибшими моряками, с целью передачи его им или их родственникам.

Руководящий принцип В4.2 – Ответственность судовладельцев

1. Предусмотренная в подпункте а) пункта 3 стандарта А4.2 выплата заработной платы в полном размере может не включать премиальных.

2. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут также содержать положения, в соответствии с которыми судовладелец перестает нести ответственность за покрытие расходов больного или травмированного моряка с момента, когда моряк может требовать выплаты медицинских пособий в рамках системы обязательного медицинского страхования, обязательного страхования от несчастных случаев или компенсации, выплачиваемой работникам в связи с несчастным случаем на производстве.

3. Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут содержать положения, в соответствии с которыми расходы на погребение, оплаченные судовладельцем, возмещаются страховой компанией, если пособие на погребение погибшего моряка выплачивается в соответствии с законодательством или нормативными правовыми актами, регулирующими вопросы социального страхования или выплаты компенсации работникам.

Правило 4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

Цель: обеспечить, чтобы производственная среда моряков на борту судна способствовала безопасности и гигиене труда

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы выполнялись требования охраны и гигиены труда моряков на судах, плавающих под его флагом, и чтобы моряки жили, работали и проходили подготовку на борту судна в безопасных санитарно-гигиенических условиях.
2. Каждое государство-член, после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков, и принимая во внимание действующие своды практических правил, руководящие принципы и нормы, рекомендуемые международными организациями, национальными административными органами и организациями, действующими в морском судоходстве, разрабатывает и распространяет национальные руководящие принципы для управления вопросами безопасности и гигиены труда на борту судов, плавающих под его флагом.
3. Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, а также другие меры по вопросам, рассматриваемым в Кодексе, принимая во внимание соответствующие международные акты и устанавливая нормы по охране и гигиене труда, а также по предупреждению несчастных случаев на борту судов, плавающих под его флагом.

Стандарт А4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

1. Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, которые должны быть приняты в соответствии с пунктом 3 правила 4.3, охватывают следующие вопросы:
 - a) принятие и эффективное применение политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда, а также содействие им на судах, плавающих под флагом государства-члена, включая оценку рисков, а также подготовку и инструктаж моряков;
 - b) принятие обоснованных мер предосторожности в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний на борту судна, включая меры, направленные на снижение и профилактику рисков, связанных с воздействием высокого уровня вредных внешних факторов и химических веществ, а также рисков, связанных с увечьями или заболеваниями, которые могут возникать в результате использования машин и оборудования на борту судна;
 - c) судовые программы профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, а также обеспечение постоянного совершенствования безопасности и гигиены труда с привлечением представителей моряков и всех других лиц, заинтересованных в осуществлении таких программ, принимая во внимание меры профилактики, включая контроль в области проектно-конструкторских разработок, замену процессов и процедур, применяемых для решения коллективных и индивидуальных задач, а также использование средств индивидуальной защиты;
 - d) требования в отношении инспекции, отчетности и исправления небезопасных условий, а также в отношении расследования несчастных случаев, происшедших в

ходе выполнения профессиональных обязанностей на борту судна, и представления отчетов по ним.

2. В упомянутых в пункте 1 настоящего стандарта положениях:

a) принимаются во внимание соответствующие международные акты по вопросам безопасности и гигиены труда как общего характера, так и касающиеся конкретных рисков, а также рассматриваются все вопросы, связанные с профилактикой несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, которые могут применяться к работе моряков, а также те из них, которые характерны для работы в море;

b) четко устанавливаются обязанности судовладельцев, моряков и других заинтересованных сторон в соблюдении соответствующих норм, а также политики и программ по вопросам безопасности и гигиены труда на судне, причем особое внимание уделяется вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет;

c) указываются конкретные обязанности капитана или лица, назначенного капитаном, либо обоих, связанные с ответственностью за исполнение и соблюдение политики и программ безопасности и гигиены труда на борту судна;

d) указываются конкретные полномочия моряков судна, назначенных или избранных в качестве представителей по вопросам безопасности в целях участия в работе совещаний судового комитета по безопасности. Такой комитет создается на судах, на борту которых находится не менее пяти моряков.

3. Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, упомянутые в пункте 3 правила 4.3, регулярно пересматриваются на основе консультаций с представителями организаций судовладельцев и моряков и, в случае необходимости, в них вносятся изменения с учетом технологического развития и результатов исследований, чтобы содействовать постоянному совершенствованию политики и программ безопасности и гигиены труда и обеспечивать безопасную производственную среду для моряков на судах, плавающих под флагом государства-члена.

4. Соблюдение требований соответствующих международных актов о допустимых уровнях воздействия производственных рисков на борту судна и о разработке и применении судовых политики и программ безопасности и гигиены труда рассматривается как выполнение требований настоящей Конвенции.

5. Компетентный орган обеспечивает, чтобы:

a) велась надлежащая отчетность по несчастным случаям на производстве, случаям травматизма и профессиональных заболеваний, принимая во внимание рекомендации Международной организации труда в отношении отчетов и уведомлений о несчастных случаях на производстве и профессиональных заболеваниях;

b) велся полный статистический учет данных о таких несчастных случаях на производстве и заболеваниях, которые должны анализироваться и публиковаться, а также, там, где это применимо, становиться предметом исследований для определения общих тенденций и изучения обнаруживаемых опасностей;

- с) несчастные случаи на производстве подлежали расследованию.
6. Учет и расследование вопросов, касающихся безопасности и гигиены труда, осуществляются таким образом, чтобы обеспечить защиту персональных данных моряков, при этом принимаются во внимание рекомендации Международной организации труда по этому вопросу.
7. Компетентный орган сотрудничает с организациями судовладельцев и моряков с целью принятия мер для доведения до сведения всех моряков информации о конкретных опасностях, связанных с работой на борту судна, например, с помощью официальных уведомлений, содержащих соответствующие инструкции.
8. Компетентный орган требует, чтобы судовладельцы использовали статистические материалы, получаемые со своих судов, и общие статистические сведения, предоставляемые компетентным органом, в целях проведения оценки рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда.

Руководящий принцип В4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

Руководящий принцип В4.3.1 – Положения о несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваний

1. В положениях, предусмотренных стандартом А4.3, должен приниматься во внимание Свод практических правил МОТ, озаглавленный «*Предупреждение несчастных случаев на борту судна в море и в порту*» 1996 года и его последующие варианты, а также другие связанные с этим вопросом нормы МОТ и иные международные нормы, руководящие принципы и своды практических правил, касающиеся безопасности и гигиены труда, включая уровни воздействия внешних факторов, которые могут быть в них определены.
2. Компетентный орган должен обеспечивать, чтобы в национальных руководящих принципах, касающихся управления вопросами безопасности и гигиены труда, рассматривались следующие вопросы, в частности:
- а) общие и базовые положения;
 - б) особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно и риски, связанные с использованием асбеста;
 - с) машины и оборудование;
 - д) последствия предельно низких и предельно высоких температур любых поверхностей с которыми моряк может находиться в контакте;
 - е) воздействие шума в рабочих и жилых помещениях судна;
 - ф) воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях судна;
 - г) воздействие других производственных факторов помимо факторов, упомянутых в подпунктах е) и ф), в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым;

- h) особые меры безопасности на палубе и под палубой;
- i) грузоподъемное оборудование;
- j) меры предупреждения пожара и борьбы с ним;
- k) якоря, цепи, тросы и канаты;
- l) опасные грузы и балласт;
- m) средства индивидуальной защиты моряков;
- n) работа в закрытых пространствах;
- o) физические и психологические последствия усталости;
- p) последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- q) профилактика ВИЧ/СПИДа и защита;
- г) действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

3. Оценка рисков и снижение воздействия внешних факторов в связи с вопросами, упомянутыми в пункте 2 настоящего руководящего принципа, должны осуществляться с учетом последствий физического характера, в том числе связанных с обработкой грузов вручную, шумом и вибрацией, воздействия химических и биологических веществ, последствий психологического характера для гигиены труда, последствий усталости для физического и психологического состояния здоровья, а также несчастных случаев на производстве. Должны приниматься необходимые меры с учетом принципа профилактики, в соответствии с которым, в частности, борьбе с рисками в их источнике, адаптации производственных задач к отдельному человеку, особенно в отношении организации рабочего места, а также замене опасных функций неопасными или менее опасными, следует отдавать предпочтение перед использованием средств индивидуальной защиты для моряков.

4. Кроме того, компетентный орган должен обеспечивать, чтобы принимались во внимание последствия для безопасности и здоровья, особенно в следующих областях:

- a) действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях;
- b) последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- c) профилактика ВИЧ/СПИДа и защита.

Руководящий принцип В4.3.2 – Воздействие шума

1. Компетентный орган совместно с компетентными международными органами и представителями заинтересованных организаций судовладельцев и моряков должен на постоянной основе проводить исследования по проблеме шума на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия шума.

2. В исследованиях, упомянутых в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны приниматься во внимание последствия воздействия чрезмерно высокого уровня шума для органов слуха, здоровья и удобства моряков, а также меры, которые должны предписываться или рекомендоваться для уменьшения шума на борту судов и защиты моряков. Меры, направленные на уменьшение воздействия шума, должны включать следующее:

- a) инструктаж моряков об опасности для органов слуха и для здоровья в целом продолжительного воздействия шума высокого уровня, а также о правильном использовании шумозащитных приспособлений и оборудования;
- b) предоставление, в случае необходимости, морякам шумозащитных приспособлений установленного образца;
- c) оценку рисков и уменьшение уровня шума во всех жилых помещениях и комнатах для отдыха и приема пищи, а также в машинных отделениях и других отсеках, в которых располагаются машины и оборудование.

Руководящий принцип В4.3.3 – Воздействие вибрации

1. Компетентный орган совместно с компетентными международными организациями и представителями заинтересованных организаций судовладельцев и моряков должен на постоянной основе проводить исследования по проблеме вибрации на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия вибрации, принимая во внимание, в зависимости от обстоятельств, соответствующие международные нормы.

2. В исследованиях, упомянутых в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны приниматься во внимание последствия воздействия чрезмерной вибрации для здоровья и удобства моряков, а также меры, которые должны предписываться или рекомендоваться для уменьшения вибрации на борту судов и защиты моряков. Меры, направленные на уменьшение воздействия вибрации, должны включать следующее:

- a) инструктаж моряков об опасности для их здоровья продолжительного воздействия вибрации;
- b) предоставление, в случае необходимости, морякам средств индивидуальной защиты установленного образца;
- c) оценку рисков и уменьшение воздействия вибрации во всех жилых помещениях и комнатах для отдыха и приема пищи посредством принятия мер в соответствии с руководящими принципами, предусмотренными в Своде практических правил МОТ, озаглавленном *Внешние производственные факторы* 2001 года и в его любых пересмотренных вариантах, принимая во внимание разницу между уровнями воздействия в этих помещениях и рабочих отсеках.

Руководящий принцип В4.3.4 – Обязанности судовладельцев

1. Любые обязанности, которые несет судовладелец, касающиеся предоставления защитного оборудования или других средств предупреждения несчастных случаев,

должны, как правило, сочетаться с положением, в соответствии с которым моряки обязаны использовать их и должны соблюдать соответствующие меры, направленные на предупреждение несчастных случаев и охрану здоровья.

2. Следует также принимать во внимание положения статей 7 и 11 Конвенции 1963 года о снабжении машин защитными приспособлениями (119) и соответствующие положения Рекомендации 1963 года о снабжении машин защитными приспособлениями (118), согласно которым обязанность выполнять требования о том, что используемые машины должны иметь соответствующие защитные приспособления и что не могут использоваться машины без наличия защитных приспособлений, лежит на работодателях; в то же время работник не может использовать машины без наличия на месте защитных приспособлений, которыми они снабжены, и не может отключать эти защитные приспособления.

Руководящий принцип В4.3.5 – Уведомление и сбор статистических данных

1. Сведения обо всех несчастных случаях на производстве, случаях травматизма и профессиональных заболеваниях должны представляться в докладах в целях их расследования, а также для обеспечения ведения учета, анализа и публикации полных статистических данных о таких несчастных случаях, принимая во внимание необходимость защиты персональных данных заинтересованных моряков. Доклады не должны ограничиваться только случаями со смертельным исходом или несчастными случаями, причиной которых является судно.

2. Статистический учет, упомянутый в пункте 1 настоящего руководящего принципа, включает число, характер, причины и последствия несчастных случаев, травматизма и профессиональных заболеваний с четким их подразделением, в зависимости от обстоятельств, по службам на борту судна, типам несчастных случаев и с указанием местонахождения судна, например в море или в порту.

3. Каждое государство-член должно соответствующим образом принимать во внимание любую международную систему или модель регистрации несчастных случаев среди моряков, которая могла быть разработана Международной организацией труда.

Руководящий принцип В4.3.6 – Расследования

1. Компетентный орган должен предпринять расследование причин и обстоятельств всех несчастных случаев на производстве, случаев травматизма и профессиональных заболеваний, приведших к смертельному исходу или тяжким телесным повреждениям, а также других несчастных случаев, которые могут быть указаны в национальных законодательствах или нормативных правовых актах.

2. В число вопросов, которые подлежат расследованию, могут быть включены:

- a) производственная среда, включая поверхности, на которых выполняется работа, расположение механизмов, средства доступа, освещение, а также методы работы;
- b) частота несчастных случаев, случаев травматизма и профессиональных заболеваний в различных возрастных группах;

- c) особые физиологические и психологические проблемы, вызываемые средой на борту судна;
- d) проблемы, возникающие в связи с физическим переутомлением на борту судна, в частности, в результате повышения рабочей нагрузки;
- e) проблемы, вызываемые техническими изменениями и их влиянием на состав судовых экипажей;
- f) проблемы, вызываемые любой ошибкой человека.

Руководящий принцип В4.3.7 – Национальные программы защиты и предупреждения

1. В целях создания прочной основы для принятия мер, направленных на содействие безопасности и гигиене труда, а также на предупреждение несчастных случаев, травматизма и заболеваний, причиной которых являются отдельные опасности, свойственные условиям труда моряков, должны проводиться исследования общих тенденций и тех опасностей, на которые указывают статистические данные.
2. Осуществление программ защиты и предупреждения в целях содействия безопасности и гигиене труда должно быть организовано таким образом, чтобы в них могли принимать активное участие компетентный орган, судовладельцы и моряки или их представители, а также другие соответствующие органы, в том числе с помощью таких средств, как проведение информационных сессий или принятие судовых рекомендаций относительно предельно допустимых уровней воздействия потенциально вредных производственных факторов и других опасностей или относительно результатов систематической оценки рисков. В частности, должны создаваться национальные или местные паритетные комитеты или специальные рабочие группы по охране и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев, в которых должны быть представлены заинтересованные организации судовладельцев и моряков.
3. Если такие мероприятия проводятся на уровне компании, то судовладельцем должны быть предусмотрены положения о представительстве моряков в таких судовых комитетах по безопасности.

Руководящий принцип В4.3.8 – Содержание программ защиты и предупреждения

1. Функции комитетов и других органов, упомянутых в пункте 2 руководящего принципа В4.3.7, могли бы включать:
 - a) подготовку национальных руководящих принципов, правил и пособий по системам управления вопросами безопасности и гигиены труда и по предупреждению несчастных случаев;
 - b) организацию обучения и осуществления программ по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев;

с) организацию рекламы по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев, в том числе с помощью фильмов, плакатов, объявлений и брошюр;

д) распространение литературы и информации по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев таким образом, чтобы они доходили до моряков на борту судов.

2. Положения или рекомендации, принятые соответствующими органами власти или организациями страны или компетентными международными организациями, должны учитываться теми лицами, которые готовят инструкции, касающиеся мер обеспечения безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев или рекомендуемых практических мероприятий.

3. При разработке программ, касающихся безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев, каждое государство-член должно надлежащим образом учитывать любой свод практических правил, касающийся техники безопасности и гигиены труда моряков, который мог быть опубликован Международной организацией труда.

Руководящий принцип В4.3.9 – Инструкции по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев на производстве

1. Учебные программы, упомянутые в подпункте а) пункта 1 стандарта А4.3, должны периодически пересматриваться и приводиться в соответствие с современным положением, с учетом эволюции типов и размеров судов и их оборудования, а также изменений в составе, национальности и языке экипажей и в организации труда на борту судна.

2. Пропаганда безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев должна вестись постоянно. Эта пропаганда могла бы вестись в следующих формах:

а) учебные аудиовизуальные программы, такие как фильмы, предназначенные для использования в центрах профессиональной подготовки моряков, и, по возможности, для демонстрации во время киносеансов на борту судна;

б) размещение плакатов на борту судна;

с) помещение в периодических изданиях, предназначенных для моряков, статей об опасностях морской профессии и мерах по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;

д) специальные кампании, в ходе которых используются различные средства пропаганды для обучения моряков, в том числе безопасным методам труда.

3. Такие пропагандистские мероприятия, о которых говорится в пункте 2 настоящего руководящего принципа, должны учитывать национальные, языковые и культурные различия моряков на борту судов.

Руководящий принцип В4.3.10 – Обучение молодых моряков технике безопасности и гигиене труда

1. Правила по технике безопасности и гигиене труда должны охватывать любые общие положения о медицинских освидетельствованиях, проводимых перед устройством на работу и в период занятости, а также о предупреждении несчастных случаев и охране здоровья во время работы, которые могут быть применимы к труду моряков. Эти правила должны диктовать меры, которые будут сводить к минимуму профессиональные опасности для молодых моряков при выполнении своих обязанностей.

2. За исключением тех случаев, когда молодой моряк признается компетентным органом полностью пригодным к соответствующей квалификации, в этих правилах должны устанавливаться ограничения в отношении молодых моряков, выполняющих, без соответствующего надзора и инструкций, определенные виды работ, представляющие особую опасность несчастных случаев или вредного воздействия на их здоровье или физическое развитие, либо требующие особой степени зрелости, опыта или квалификации. При определении видов работ, которые должны быть ограничены этими правилами, компетентный орган может рассматривать, в частности, работы, предусматривающие:

- a) подъем, перемещение или переноску тяжелых грузов или предметов;
- b) вход в котлы, танки и коффердамы;
- c) работу под воздействием вредных уровней шума и вибрации;
- d) работу на подъемных и других силовых установках и приспособлениях или работу в качестве сигнальщика для операторов таких механизмов;
- e) работу со швартовыми или буксирными тросами или с якорно-швартовным устройством;
- f) такелажные работы;
- g) работу на высоте или на палубе в штормовую погоду;
- h) несение вахты в ночное время;
- i) обслуживание электрооборудования;
- j) контакт с потенциально вредными материалами или физическими агентами, такими, как опасные или токсические вещества, и работу под воздействием ионизирующей радиации;
- k) чистку камбузного оборудования;
- l) уход за шлюпками судна или ответственность за них.

3. Компетентный орган непосредственно или через соответствующий механизм должен принимать практические меры с тем, чтобы доводить до сведения молодых моряков информацию о предупреждении несчастных случаев и охране их здоровья при

работе на борту судов. Такие меры могли бы включать соответствующий инструктаж на курсах, официальную пропаганду по предупреждению несчастных случаев, предназначенную для молодых моряков, а также проведение профессионального инструктажа и обеспечение контроля за работой молодых моряков.

4. Общеобразовательная и профессиональная подготовка молодых моряков как на берегу, так и на борту судов, должна включать наставления о вредных последствиях для их здоровья и благополучия злоупотребления алкогольными напитками и наркотиками и другими потенциально вредными веществами, а также о рисках и проблемах, связанных с ВИЧ/СПИДом, и об осуществлении других вредных для здоровья и благополучия молодых моряков видов деятельности.

Руководящий принцип В4.3.11 – Международное сотрудничество

1. Государства-члены с помощью соответствующих межправительственных и иных международных организаций должны стремиться в сотрудничестве друг с другом добиваться как можно большего единообразия действий, направленных на содействие безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев.

2. При разработке программ содействия безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев в соответствии со стандартом А4.3, каждое государство-член должно надлежащим образом принимать во внимание соответствующие своды практических правил, опубликованные Международной организацией труда, а также соответствующие стандарты международных организаций.

3. Государства-члены должны учитывать необходимость международного сотрудничества в деле постоянного проведения деятельности по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев на производстве. Такое сотрудничество могло бы иметь следующие формы:

- a) двусторонние или многосторонние соглашения о единообразии норм в области безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев и защитных устройств;
- b) обмен сведениями об отдельных опасностях, угрожающих морякам, и о методах содействия безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;
- c) содействие в области испытания оборудования и контроля в соответствии с национальными правилами государства флага;
- d) сотрудничество в деле подготовки и распространения положений, правил и руководств по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;
- e) сотрудничество в производстве и использовании учебных пособий;
- f) создание совместных учебных заведений или взаимопомощь в организации подготовки моряков в области безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев и безопасных методов труда.

Правило 4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

Цель: обеспечить, чтобы моряки, работающие на борту судна, имели доступ к береговым объектам и службам для обеспечения ухода за их здоровьем и благополучием

1. Каждое государство-член обеспечивает доступность объектов социально-бытового назначения там, где они существуют. Государство-член содействует также развитию объектов социально-бытового назначения, которые, в частности, перечислены в Кодексе, в установленных портах, чтобы обеспечить морякам на судах, заходящих в его порты, доступ к соответствующим службам и объектам социально-бытового назначения.
2. Обязанности каждого государства-члена, связанные с береговыми объектами и службами быта, культуры, отдыха и информации, излагаются в Кодексе.

Стандарт А4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

1. Каждое государство-член требует, чтобы объекты социально-бытового назначения, если они имеются на его территории, были доступны для всех моряков, независимо от их национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе, либо трудятся.
2. Каждое государство-член содействует развитию объектов социально-бытового назначения в соответствующих портах страны и определяет, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, какие порты следует рассматривать как соответствующие.
3. Каждое государство-член поощряет формирование советов по социально-бытовым вопросам, которые на регулярной основе проводят проверку деятельности социально-бытовых объектов и служб, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся в связи с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.

Руководящий принцип В4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения

Руководящий принцип В4.4.1 – Ответственность государств-членов

1. Каждое государство-член должно:
 - а) принимать меры, обеспечивающие доступность надлежащих социально-бытовых объектов и служб для моряков в установленных портах захода, а также пре-

доставление морякам надлежащей защиты при исполнении ими своих профессиональных обязанностей;

b) при реализации этих мер, учитывать особые нужды моряков, особенно во время их нахождения в иностранных государствах и при вхождении в зоны военных действий, в том что касается их безопасности, охраны здоровья и организации досуга.

2. В мероприятиях по контролю за социально-бытовыми объектами и службами следует предусматривать участие заинтересованных представительных организаций судовладельцев и моряков.

3. Каждое государство-член должно принимать меры, направленные на ускорение свободного обращения между судами, центральными органами снабжения и учреждениями социально-бытового обслуживания таких предметов культурно-бытового назначения, как фильмы, книги, газеты и спортивный инвентарь, предназначенных для использования моряками на своих судах или в центрах социально-бытового обслуживания на берегу.

4. Государства-члены должны сотрудничать друг с другом в обеспечении содействия социально-бытовому обслуживанию моряков в море и в порту. Такое сотрудничество должно включать следующее:

a) консультации между компетентными органами, направленные на предоставление и совершенствование объектов и служб социально-бытового назначения для моряков как в порту, так и соответствующих услуг на борту судов;

b) соглашения об объединении средств и о совместном обеспечении социально-бытового обслуживания в крупных портах во избежание ненужного дублирования;

c) организацию международных спортивных соревнований и поощрение моряков к участию в занятиях спортом;

d) организацию международных семинаров по вопросам социально-бытового обслуживания моряков в море и в порту.

Руководящий принцип В4.4.2 – Объекты и службы социально-бытового назначения в портах

1. Каждое государство-член должно предоставлять или обеспечивать предоставление таких объектов и служб социально-бытового назначения, которые могут потребоваться в соответствующих портах страны.

2. Социально-бытовые объекты и службы должны обеспечиваться, в зависимости от национальных условий и практики, одной или несколькими из перечисленных ниже сторон:

a) органами государственной власти;

b) заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в соответствии с коллективными договорами или в другом согласованном порядке;

с) добровольными организациями.

3. В портах должны создаваться или совершенствоваться необходимые объекты социально-бытового и культурного назначения. Они должны включать:

а) помещения для собраний и комнаты отдыха, в зависимости от потребностей;

б) сооружения для занятий спортом и другие возможности для отдыха на открытом воздухе, в том числе для проведения соревнований;

с) возможности для получения образования; и

д) там, где это уместно, условия для отправления религиозного культа и для личных консультаций.

4. Такие объекты и возможности могут предоставляться морякам посредством их допуска в соответствии с их потребностями к объектам, предназначенным для общественного пользования.

5. Если большому числу моряков различных национальностей требуются такие объекты, как гостиницы, клубы и спортивные сооружения в том или ином порту, компетентные органы или организации стран происхождения моряков и государств флага, а также соответствующие международные ассоциации должны проводить консультации и сотрудничать с компетентными органами и организациями той страны, в которой находится порт, а также друг с другом, в целях объединения средств и во избежание ненужного дублирования.

6. Должны иметься гостиницы или общежития, пригодные для моряков, там, где в них существует потребность; в них должны предоставляться удобства, аналогичные тем, которые обеспечиваются в благоустроенной гостинице и, когда это возможно, они должны быть удобно расположены и не находиться в непосредственной близости от причалов. Следует осуществлять соответствующий надзор за такими гостиницами или общежитиями, взимаемые цены должны быть разумными, и, если необходимо и возможно, следует предусматривать проживание в них семей моряков.

7. Эти жилые объекты должны быть открыты для всех моряков независимо от национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе или трудятся. никоим образом не нарушая этот принцип, в некоторых портах может оказаться необходимым обеспечить несколько видов таких объектов, сопоставимых по своему уровню, но приспособленных к обычаям и потребностям различных групп моряков.

8. Следует принимать меры, обеспечивающие, чтобы, в случае необходимости, на объектах и в службах социально-бытового назначения для моряков, помимо любых добровольных работников, работали на постоянной основе лица, обладающие технической компетентностью.

Руководящий принцип В4.4.3 – Советы по социально-бытовому обслуживанию

1. Следует создавать советы по социально-бытовому обслуживанию, в зависимости от обстоятельств, на уровне портов, на региональном и национальном уровнях. В их функции должны входить:

a) осуществление контроля за обеспечением надлежащего обслуживания со стороны существующих социально-бытовых объектов и мониторинг необходимости предоставления дополнительных видов услуг либо закрытия объектов, используемых в недостаточной мере;

b) оказание содействия и предоставление консультаций лицам, ответственным за социально-бытовое обслуживание и обеспечение координации между ними.

2. В состав советов по социально-бытовому обслуживанию должны входить представители организаций судовладельцев и моряков, компетентных органов и, в случае необходимости, добровольных организаций и социальных органов.

3. В зависимости от обстоятельств, консулы морских государств и местные представители иностранных организаций социально-бытового назначения должны принимать участие в работе портовых, региональных и национальных советов по социально-бытовому обслуживанию в соответствии с национальными законодательством и нормативными правовыми актами.

Руководящий принцип В4.4.4 – Финансирование объектов социально-бытового назначения

1. В соответствии с национальными условиями и практикой, финансовая поддержка портовых объектов социально-бытового назначения должна осуществляться в рамках одной или нескольких следующих форм:

a) выплаты из государственных фондов;

b) сборы или другие особые отчисления из источников судоходных компаний;

c) добровольные взносы судовладельцев, моряков или их организаций;

d) добровольные взносы из других источников.

2. Если налоги, сборы и особые отчисления на социально-бытовое обслуживание носят обязательный характер, то они должны использоваться лишь для целей, на которые они взимаются.

Руководящий принцип В4.4.5 – Распространение информации и меры содействия

1. Морякам следует предоставлять информацию о тех объектах, которые открыты для общественного пользования в портах захода – особенно о транспорте, социально-бытовых и зрелищных заведениях, образовательных учреждениях и о местах отправления культа, а также об объектах, специально предоставляемых для моряков.

2. Для того чтобы моряки могли попасть из соответствующего портового района в город, во всякое разумно оправданное время следует предоставлять за доступные цены надлежащие средства транспорта.

3. Компетентные органы должны принимать все соответствующие меры для информирования судовладельцев и прибывающих в порт моряков о любых особых законах или обычаях, нарушение которых может угрожать их свободе.

4. С целью защиты моряков компетентные органы должны обеспечивать соответствующие освещение, обозначение и регулярное патрулирование портовых районов и подъездных дорог.

Руководящий принцип В4.4.6 – Моряки в иностранных портах

1. В целях защиты моряков в иностранных портах следует принимать меры для содействия:

- a) доступу к консулам стран их гражданства или проживания;
- b) эффективному сотрудничеству между консулами и местными или национальными органами власти.

2. Дело задержанного в иностранном порту моряка должно рассматриваться безотлагательно в соответствии с установленной юридической процедурой и с надлежащей консульской защитой.

3. Всякий раз, когда моряк подвергается по какой-либо причине задержанию на территории государства-члена, компетентный орган должен, по его просьбе, немедленно информировать государство флага и государство, гражданином которого является моряк. Компетентный орган должен безотлагательно информировать моряка о праве обратиться с такой просьбой. Государство, гражданином которого является моряк, должно безотлагательно уведомить ближайших родственников моряка. Компетентный орган должен предоставлять консульским работникам этих государств немедленный доступ к моряку и возможность регулярно навещать его впоследствии до окончания его задержания.

4. Каждое государство-член должно принимать, в случае необходимости, меры для защиты моряков от нападений и других противоправных действий во время нахождения судна в его территориальных водах и особенно на подходах к портам.

5. Ответственные лица в порту и на борту судна должны предпринимать все усилия к тому, чтобы содействовать получению моряками увольнений на берег, по возможности сразу после прибытия судна в порт.

Правило 4.5 – Социальное обеспечение

Цель: обеспечить, чтобы принимались меры для доступа моряков к защите в области социального обеспечения

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы все моряки и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы, имели доступ к защите в области социального обеспечения в соответствии с Кодексом, не ущемляя однако любые более благоприятные условия, упомянутые в пункте 8 статьи 19 Устава.
2. Каждое государство-член обязуется принимать меры в соответствии со своим национальным законодательством, как индивидуально, так и на основе международного сотрудничества, для постепенного достижения всеобъемлющей защиты моряков в области социального обеспечения.
3. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, подпадающие под сферу действия его законодательства в области социального обеспечения, и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы имели право на не менее благоприятную защиту в области социального обеспечения, чем защита, предусмотренная для работников на берегу.

Стандарт А4.5 – Социальное обеспечение

1. В целях постепенного достижения всеобъемлющей защиты в области социального обеспечения в соответствии с правилом 4.5 необходимо рассматривать следующие его виды: медицинское обслуживание, пособия по болезни, пособия по безработице, пособия по старости, пособия в связи с производственным травматизмом, семейные пособия, пособия по беременности и родам, пособия по инвалидности и пособия в связи с потерей кормильца, дополняющие защиту, предусмотренную в соответствии с правилом 4.1 о медицинском обслуживании и правилом 4.2 об ответственности судовладельцев, а также в рамках других разделов настоящей Конвенции.
2. Защита, которую обеспечивает каждое государство-член на момент ратификации в соответствии с пунктом 1 правила 4.5, включает не менее трех из девяти видов обеспечения, перечисленных в пункте 1 настоящего стандарта.
3. Каждое государство-член принимает меры, в соответствии со своими национальными особенностями, в целях предоставления дополнительной защиты в области социального обеспечения, упомянутой в пункте 1 настоящего стандарта, всем морякам, имеющим обычно постоянное место жительства на его территории. Эту обязанность можно было бы выполнять на основе, например, соответствующих двусторонних или многосторонних соглашений или посредством систем, построенных на выплате взносов. Предоставляемая таким образом защита имеет не менее благоприятный характер, чем защита, которой пользуются работники на берегу, имеющие постоянное место жительства на их территории.
4. Независимо от распределения обязанностей в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, государства-члены могут, на основе двусторонних и многосторонних соглашений и посредством положений, принимаемых в рамках региональных организаций экономической интеграции, определять другие правила, касающиеся законодательства в области социального обеспечения, которые распространяются на моряков.
5. Обязанности каждого государства-члена перед моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, включают обязанности, предусмотренные правилами 4.1 и 4.2, а также соответствующими положениями Кодекса, и обязанности, вытекающие из его общих обязанностей по международному праву.

6. Каждое государство-член изучает различные способы, с помощью которых морякам будут предоставляться сопоставимые льготы и пособия, в соответствии с национальным законодательством и практикой, в случае отсутствия надлежащего охвата теми видами обеспечения, которые упомянуты в пункте 1 настоящего стандарта.

7. Защита, предусмотренная в пункте 1 правила 4.5, может, в зависимости от обстоятельств, обеспечиваться на основе положений законодательства или нормативных правовых актов, частных систем или коллективных договоров, либо на основе их сочетания.

8. В той мере, в какой это соответствует их национальному законодательству и практике, государства-члены развивают сотрудничество на основе двусторонних или многосторонних соглашений или иных мер, чтобы гарантировать сохранение приобретенных или приобретаемых в рамках систем выплаты взносов или иных систем прав в области социального обеспечения для всех моряков независимо от их постоянного места жительства.

9. Каждое государство-член устанавливает справедливые и эффективные процедуры для разрешения споров.

10. Каждое государство-член в момент ратификации уточняет те виды социального обеспечения, по которым предоставляется защита в соответствии с пунктом 2 настоящего стандарта. Впоследствии оно уведомляет Генерального директора Международного бюро труда о предоставлении защиты в области социального обеспечения в отношении одного или нескольких других видов обеспечения, упомянутых в пункте 1 настоящего стандарта. Генеральный директор ведет учет этой информации и предоставляет ее всем заинтересованным сторонам.

11. Доклады, направляемые Международному бюро труда во исполнение статьи 22 Устава, включают также информацию о мерах, принимаемых в соответствии с пунктом 2 правила 4.5 в целях распространения защиты на другие виды социального обеспечения.

Руководящий принцип В4.5 – Социальное обеспечение

1. Защита, предоставляемая в момент ратификации, должна включать, в соответствии с пунктом 2 стандарта А4.5, как минимум, такие виды социального обеспечения, как медицинское обслуживание, пособия по болезни и пособия в связи с производственным травматизмом.

2. В обстоятельствах, упомянутых в пункте 6 стандарта А4.5, могут предоставляться сопоставимые пособия посредством страхования, двусторонних и многосторонних соглашений или иных эффективных средств, принимая во внимание положения соответствующих коллективных договоров. Если принимаются такие меры, то охваченные ими моряки должны быть информированы о средствах, с помощью которых будут предоставляться различные виды защиты в области социального обеспечения.

3. Если на моряков распространяется действие национального законодательства о социальном обеспечении более чем одной страны, то соответствующие государства-члены должны сотрудничать, чтобы определить по взаимному согласию, законодательство какой страны должно применяться, принимая во внимание такие факторы, как

тип и уровень защиты, предусматриваемые законодательством соответствующей страны, которые являются более благоприятными для заинтересованных моряков, а также их предпочтения.

4. Процедуры, устанавливаемые в соответствии с пунктом 9 стандарта А4.5, должны быть направлены на охват всех споров, касающихся требований заинтересованных моряков, независимо от того, каким образом обеспечивается их охват.

5. Каждое государство-член, на судах под флагом которого работают моряки, как являющиеся его гражданами, так и не являющиеся его гражданами, либо и те, и другие, должно предоставлять им предусмотренную в Конвенции защиту в области социального обеспечения в том виде, в каком она применяется, и периодически пересматривать виды защиты в области социального обеспечения, предусмотренные в пункте 1 стандарта А4.5, с целью выявления дополнительных видов социального обеспечения, подходящих для соответствующих моряков.

6. В трудовом договоре моряка должны быть определены средства, с помощью которых моряку будут предоставляться различные виды защиты в области социального обеспечения со стороны судовладельца, а также любая иная соответствующая информация, имеющаяся в распоряжении судовладельца, касающаяся, например, обязательных вычетов из заработной платы моряков и взносов судовладельцев, которые могут осуществляться в соответствии с требованиями отдельных уполномоченных органов во исполнение соответствующих национальных систем социального обеспечения.

7. Государство-член, под флагом которого плавает судно, должно, при эффективном осуществлении своей юрисдикции над социальными вопросами, удостовериться в том, что судовладельцы выполняют свои обязанности, касающиеся защиты в области социального обеспечения, включая выплату требуемых взносов в системы социального обеспечения.

РАЗДЕЛ 5. СОБЛЮДЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЫПОЛНЕНИЯ

1. Правила в настоящем разделе определяют обязанность каждого государства-члена в полной мере осуществлять и обеспечивать выполнение принципов и прав, изложенных в статьях настоящей Конвенции, а также конкретных обязательств, предусмотренных в ее разделах 1, 2, 3 и 4.
2. Положения пунктов 3 и 4 статьи VI, допускающие применение Части А Кодекса посредством эквивалентных по существу положений, не распространяются на Часть А Кодекса в настоящем разделе.
3. В соответствии с пунктом 2 статьи VI, каждое государство-член выполняет свои обязанности, вытекающие из правил, в порядке, предусмотренном в стандартах Части А Кодекса, принимая должным образом во внимание соответствующие руководящие принципы в Части В Кодекса.
4. Положения настоящего раздела применяются с учетом того факта, что моряки и судовладельцы, как все другие лица, равны перед законом и имеют право на равную юридическую защиту; не допускается их дискриминация в отношении их доступа к судам, трибуналам или другим механизмам разрешения споров. Положения настоящего раздела не определяют выбор органа отправления правосудия или судебного органа, в котором должно слушаться дело.

Правило 5.1 – Обязанности государства флага

Цель: обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности по настоящей Конвенции в отношении судов, плавающих под его флагом

Правило 5.1.1 – Общие принципы

1. Каждое государство-член несет ответственность за обеспечение выполнения своих обязанностей в соответствии с настоящей Конвенцией на судах, плавающих под его флагом.
2. Каждое государство-член устанавливает эффективную систему инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве в соответствии с правилами 5.1.3 и 5.1.4, обеспечивая, чтобы условия труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом, удовлетворяли и продолжали удовлетворять нормам, установленным в настоящей Конвенции.
3. При установлении эффективной системы инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве, государство-член может, там, где это уместно, давать полномочия общественным институтам или иным организациям (включая институты и организации другого государства-члена, с согласия последнего), которые он признает в качестве компетентных и независимых институтов и организаций для проведения инспекций или выдачи свидетельств, либо того и другого. Во всех случаях

государство-член продолжает нести полную ответственность за инспекцию и освидетельствование условий труда и жизни соответствующих моряков на судах, плавающих под его флагом.

4. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, дополненное Декларацией о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, составляют первоочередное доказательство того, что судно подверглось надлежащей инспекции со стороны государства-члена, под флагом которого оно плавает, и что требования настоящей Конвенции, касающиеся условий труда и жизни моряков, соблюдаются в той мере, которая установлена данным свидетельством.

5. Информация о системе, упомянутой в пункте 2 настоящего правила, в том числе о методах оценки ее эффективности, включается в доклады, которые государство-член представляет Международному бюро труда в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт А5.1.1 – Общие принципы

1. Каждое государство-член устанавливает четкие цели и нормы, охватывающие вопросы административного управления системой инспекции и освидетельствования, а также общие процедуры ее оценки с точки зрения того, в какой мере достигаются эти цели и нормы.

2. Каждое государство-член требует, чтобы все суда, плавающие под его флагом, имели на своем борту экземпляр настоящей Конвенции.

Руководящий принцип В5.1.1 – Общие принципы

1. Компетентный орган должен принимать надлежащие организационные меры для содействия эффективному сотрудничеству между общественными институтами и другими организациями, о которых говорится в правилах 5.1.1 и 5.1.2, занимающимися вопросами условий труда и жизни моряков на борту судна.

2. Для обеспечения лучшего сотрудничества между инспекторами, судовладельцами, моряками и их соответствующими организациями и для того, чтобы поддерживать или улучшать условия труда и жизни моряков, компетентный орган должен консультироваться с представителями таких организаций через регулярные промежутки времени относительно наиболее эффективных средств достижения этих целей. Методы проведения таких консультаций должны определяться компетентным органом после консультаций с организациями судовладельцев и моряков.

Правило 5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. Общественные институты или иные организации, упомянутые в пункте 3 правила 5.1.1 («признанные организации»), должны получить признание компетентного органа как удовлетворяющие требованиям Кодекса с точки зрения компетентности и независимости. Функции инспекции или освидетельствования, которые признанные организации могут быть уполномочены выполнять, входят в сферу деятельности, четко установленную в Кодексе как функции, выполняемые компетентным органом или признанной организацией.

2. Доклады, упомянутые в пункте 5 правила 5.1.1, содержат информацию о любой признанной организации, о масштабах предоставленных полномочий и о мерах, принимаемых государством-членом для обеспечения того, чтобы деятельность в рамках предоставленных полномочий выполнялась полностью и эффективно.

Стандарт А5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. В целях признания в соответствии с пунктом 1 правила 5.1.2, компетентный орган рассматривает уровень компетентности и независимости соответствующей организации и определяет, продемонстрировала ли данная организация, в той мере, в которой это необходимо для проведения мер, предусмотренных кругом этих возложенных на нее полномочий, что эта организация:

a) обладает необходимым техническим опытом в отношении соответствующих аспектов настоящей Конвенции, а также надлежащими знаниями судовых операций, включая минимальные требования, предъявляемые к морякам для работы на судне, а также вопросы, касающиеся условий найма, жилых помещений для экипажа, условий для отдыха, питания и столового обслуживания, предупреждения несчастных случаев, охраны здоровья, медицинского ухода, социально-бытового обслуживания и защиты в области социального обеспечения;

b) обладает возможностями для поддержания и совершенствования технических навыков своего персонала;

c) обладает необходимыми знаниями в отношении требований настоящей Конвенции, а также применимого национального законодательства, нормативных правовых актов и соответствующих международных актов; и

d) имеет надлежащие размеры, структуру, опыт и потенциал, сопоставимые с типом и уровнем предоставляемых полномочий.

2. Любые полномочия, предоставляемые в отношении инспекций, как минимум, наделяют признанную организацию правом требовать исправления недостатков, выявленных в условиях труда и жизни моряков, а также проводить инспекции по запросу государства порта.

3. Каждое государство-член устанавливает:

a) систему, направленную на обеспечение надлежащей работы признанных организаций, которая включает информацию обо всех применимых национальных законах, нормативных правовых актах и соответствующих международных актах; и

b) процедуры поддержания контактов с такими организациями, а также осуществления контроля за их деятельностью.

4. Каждое государство-член предоставляет Международному бюро труда текущий перечень всех признанных организаций, которым предоставлены полномочия действовать от его имени, и постоянно обновляет его. В перечне указываются те функции, которые этим признанным организациям поручено осуществлять. МБТ обеспечивает доступность этого перечня для общественности.

Руководящий принцип В5.1.2 – Предоставление полномочий признанным организациям

1. Организация, стремящаяся к получению признания, должна продемонстрировать свою техническую, административную и управленческую компетентность и потенциал для обеспечения оказания своевременных услуг удовлетворительного качества.

2. При оценке потенциала организации, компетентный орган должен определить:

- a) обладает ли организация надлежащим техническим, управленческим и вспомогательным персоналом;
- b) обладает ли организация достаточным количеством квалифицированных специалистов для оказания требуемых услуг и обеспечения необходимого географического охвата;
- c) доказала ли организация свою способность оказывать своевременные услуги удовлетворительного качества; и
- d) является ли организация независимой и способна ли она давать отчет о своих действиях.

3. Компетентный орган должен заключать письменное соглашение с любой организацией, которую он признает полномочной. Соглашение должно содержать следующие положения:

- a) сфера применения;
- b) цель;
- c) общие условия;
- d) выполнение функций в соответствии со сферой полномочий;
- e) правовая основа функций, выполняемых в соответствии со сферой полномочий;
- f) направление докладов компетентному органу;
- g) конкретное изложение полномочий, предоставляемых признанной организации компетентным органом;
- h) осуществление надзора со стороны компетентного органа за деятельностью, делегированной признанной организации.

4. Каждое государство-член должно требовать, чтобы признанные организации разрабатывали системы повышения квалификации сотрудников, нанимаемых ими в качестве инспекторов, в целях обеспечения своевременного совершенствования ими своих знаний и технического опыта.

5. Каждое государство-член должно требовать, чтобы признанные организации вели учет оказываемых ими услуг и чтобы они могли продемонстрировать достижение требуемых стандартов в областях, охватываемых их услугами.
6. При разработке процедур надзора и контроля, упомянутых в подпункте b) пункта 3 стандарта А5.1.2, каждое государство-член должно принимать во внимание *Руководящие принципы для предоставления полномочий организациям, действующим от имени администрации*, которые были приняты в рамках Международной морской организации.

Правило 5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. Настоящее правило применяется к судам:
 - a) валовой вместимостью 500 или более, осуществляющим международные рейсы;
 - b) валовой вместимостью 500 или более, плавающим под флагом государства-члена и эксплуатируемым в портах или между портами другой страны.

Применительно к этому правилу «международный рейс» означает рейс из одной страны в порт, расположенный за пределами этой страны.

2. По предложению судовладельца, сформулированному в адрес соответствующего государства-члена, настоящее правило применяется также к любому судну, которое плавает под флагом государства-члена и на которое не распространяется сфера действия пункта 1 настоящего правила.
3. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, удостоверяющее, что условия труда и жизни моряков на борту судна, включая меры, направленные на их постоянное соблюдение, которые должны быть включены в упомянутую в пункте 4 настоящего правила Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, подверглись инспекционной проверке и отвечают требованиям национального законодательства или нормативных правовых актов или иных мер, обеспечивающих выполнение настоящей Конвенции.
4. Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, содержащую национальные требования, обеспечивающие выполнение положений настоящей Конвенции в отношении условий труда и жизни моряков, и устанавливающие меры, принимаемые судовладельцем для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.
5. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве соответствуют образцу, предписанному в положениях Кодекса.
6. Если компетентный орган государства-члена или должным образом уполномоченная в этих целях признанная организация обнаружит с помощью инспекции, что судно, плавающее под флагом государства-члена, удовлетворяет или продолжает удовлет-

ворять стандартам настоящей Конвенции, то он выдает или возобновляет действие соответствующего Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и ведет доступную для общественности регистрацию этого Свидетельства.

7. Подробные требования, касающиеся Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, включая перечень вопросов, которые подлежат инспекции и утверждению, изложены в Части А Кодекса.

Стандарт А5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве выдается судну компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, на период, не превышающий пяти лет. В Приложении А5-1 содержится перечень вопросов, которые должны подлежать проверке и отвечать национальному законодательству, нормативным правовым актам или иным мерам, направленным на выполнение требований настоящей Конвенции, касающихся условий труда и жизни моряков на борту судов, прежде чем будет выдано Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

2. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу при условии проведения промежуточной проверки компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, для обеспечения постоянного соблюдения национальных требований, касающихся выполнения настоящей Конвенции. Если проводится только одна промежуточная проверка в течение пятилетнего срока действия свидетельства, то она осуществляется в период между второй и третьей ежегодными датами данного свидетельства. Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Масштабы и тщательность промежуточной проверки аналогичны возобновляющей проверке. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве подтверждается после промежуточной проверки, выявившей удовлетворительные результаты.

3. Независимо от положений пункта 1 настоящего стандарта, если возобновляющая проверка проведена в течение трех месяцев до истечения срока действия существующего свидетельства, то новое свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу с даты завершения возобновляющей проверки на период, не превышающий пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

4. Если возобновляющая проверка завершается более чем за три месяца до истечения срока действия существующего свидетельства, то новое свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу в течение периода, не превышающего пяти лет, начиная с даты завершения возобновляющей проверки.

5. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано на временной основе:

- a) новым судам во время их сдачи в эксплуатацию;
- b) при переводе судна под флаг другого государства; или
- c) если судовладелец принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое является новым для этого судовладельца.

6. Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано на период, не превышающий шести месяцев, компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях.

7. Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве может быть выдано только после проверки того, что:

- a) на судне проводилась инспекция, в той мере в которой это было целесообразно и практически выполнимо, соблюдения требований, перечисленных в Приложении А5-I, с учетом проверки применения положений, предусмотренных в под-пунктах b), c) и d) настоящего пункта;
- b) судовладелец продемонстрировал компетентному органу или признанной организации, что на судне проводятся надлежащие процедуры, направленные на соблюдение положений настоящей Конвенции;
- c) капитан знаком с требованиями настоящей Конвенции и обязанностями, связанными с их выполнением;
- d) соответствующая информация была представлена компетентному органу или признанной организации для выдачи Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

8. До истечения срока действия временного свидетельства проводится полная проверка в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта, позволяющая осуществить выдачу свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве на полный срок. Никаких последующих временных свидетельств не выдается после истечения первоначальных шести месяцев, упомянутых в пункте 6 настоящего стандарта. На период срока действия временного свидетельства выдавать Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве не обязательно.

9. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве составляются по типовой форме, представленной в Приложении А5-II.

10. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве прилагается к свидетельству о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Она состоит из двух частей:

- a) Часть I составляется компетентным органом, который: i) определяет перечень вопросов, которые должны подвергаться проверке в соответствии с пунктом 1

настоящего стандарта; ii) определяет национальные требования, отражающие соответствующие положения настоящей Конвенции, благодаря наличию ссылки на соответствующие положения национальных правовых актов, а также, по мере необходимости, содержащие краткую информацию об основном содержании национальных требований; iii) указывает на конкретные и зависящие от типа судна требования, предъявляемые национальным законодательством; iv) учитывает любые эквивалентные положения по существу, принятые во исполнение пункта 3 статьи VI; и v) четко указывает на любые изъятия, которые представляются компетентным органом, в соответствии с положениями раздела 3;

b) Часть II составляется судовладельцем, и в ней излагаются меры, принимаемые в целях текущего соответствия национальным требованиям между проверками, и меры, предлагаемые для обеспечения постоянного улучшения ситуации в области применения.

Компетентный орган или признанная организация, должным образом уполномоченная в этих целях, подтверждает Часть II и выдает **Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве**.

11. Результаты всех последующих проверок или других освидетельствований, осуществляемых на соответствующем судне, а также любые существенные недостатки, обнаруженные в ходе таких проверок, регистрируются вместе с датой устранения этих недостатков. В соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами, такие регистрационные записи, сопровождаемые, если они ведутся не на английском языке, переводом на английский язык, вносятся в Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве или прилагаются к ней, либо каким-то иным способом предоставляются морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам в государствах порта, а также представителям судовладельцев и моряков.

12. Действительное на данный момент свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве вместе с переводом их на английский язык, если они составлены на каком-либо ином языке, находятся на судне, а их копия помещается на видном месте на борту судна, где с ней могут ознакомиться моряки. В соответствии с национальными законодательством и нормативными правовыми актами, по запросам, экземпляр свидетельства и декларации предоставляется морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам государства порта, а также представителям судовладельцев и моряков.

13. Требование о переводе на английский язык в соответствии с пунктами 11 и 12 настоящего стандарта не распространяется на суда, не выполняющие международные рейсы.

14. Свидетельство, выданное в соответствии с пунктами 1 или 5 настоящего стандарта, утрачивает свою силу в одном из следующих случаев:

a) если соответствующие проверки не завершены в сроки, установленные в пункте 2 настоящего стандарта;

- b) если свидетельство не подтверждено в соответствии с пунктом 2 настоящего стандарта;
- c) при переводе судна под флаг другого государства;
- d) если судовладелец снимает с себя ответственность за эксплуатацию судна;
- e) если конструкция или оборудование судна, охваченные Разделом 3, подвергаются существенным изменениям.

15. В случаях, упомянутых в подпунктах c), d) и e) пункта 14 настоящего стандарта, новое свидетельство выдается только после того, как компетентный орган или признанная организация, выдающая новое свидетельство, в полной мере удостоверится в том, что судно отвечает требованиям настоящего стандарта.

16. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве изымается компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях в этих целях государством флага, при наличии данных о том, что на соответствующем судне не соблюдаются требования настоящей Конвенции и никакие корректирующие меры для исправления ситуации не были предприняты.

17. При решении вопроса об изъятии свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве согласно пункту 16 настоящего стандарта, компетентный орган или признанная организация принимает во внимание серьезность недостатков или их частоту.

Руководящий принцип В5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве

1. 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.

2. В рамках мер, упомянутых в Части II Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и составленных судовладельцем, следует, в частности, указывать случаи, когда проводится проверка текущего соблюдения особых национальных требований, лиц, ответственных за осуществление проверки и ведение учета результатов проверки, а также процедуры, которым необходимо следовать в случае вскрытия фактов нарушений. Часть II может иметь несколько форм. В ней могут делаться ссылки на другую более полную отчетную документацию, охватывающую вопросы политики и процедур, касающиеся других аспектов сектора морского судоходства,

например, на документы, требуемые в соответствии с *Международным кодексом по управлению безопасностью (МКУБ)* или на информацию, требуемую в соответствии с правилом 5 Главы XI-1 Конвенции СОЛАС, касающейся Журнала непрерывной регистрации истории судна.

3. Меры по обеспечению непрерывного соблюдения должны включать общие международные требования о том, чтобы судовладелец и капитан получали информацию о новейших достижениях в области технологии и научных открытий, касающихся организации рабочего места, принимая во внимание опасности, присущие работе моряков, и соответствующим образом информировали представителей моряков, гарантируя тем самым более высокий уровень защиты условий труда и жизни моряков на борту судов.

4. Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве должна включать, прежде всего, четкие формулировки, чтобы все заинтересованные лица, в частности, инспекторы государства флага, уполномоченные должностные лица в государствах порта и моряки, могли проверять надлежащее выполнение соответствующих требований.

5. Образец такого типа информации, который мог бы содержаться в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, приводится в Приложении В5-1.

6. В том случае если судно меняет флаг, о чем идет речь в подпункте с) пункта 14 стандарта А5.1.3, и оба государства ратифицировали настоящую Конвенцию, государство-член, под чьим флагом первоначально имело право плавать судно, должно как можно быстрее направить компетентному органу другого государства-члена копии Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, имевшихся на судне до смены флага, а также, там где это применимо, копии соответствующих отчетов о проверках, проведенных по требованию компетентного органа в течение трех месяцев после смены флага.

Правило 5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Каждое государство-член осуществляет проверку с помощью эффективной и скоординированной системы регулярных инспекций, мониторинга и других мер контроля того, что на судах, плавающих под его флагом, соблюдаются требования настоящей Конвенции, применяемые в рамках национального законодательства и нормативных правовых актов.

2. Подробные требования, касающиеся системы инспекции и обеспечения выполнения, упомянутой в пункте 1 настоящего правила, излагаются в Части А Кодекса.

Стандарт А5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Каждое государство-член поддерживает систему инспекции условий, в которых находятся моряки на борту судна, плавающего под его флагом, включающую проверку того, чтобы соблюдались меры, касающиеся условий труда и жизни моряков, как они изложены в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, там где это применимо, и чтобы выполнялись требования настоящей Конвенции.

2. Компетентный орган назначает достаточное количество квалифицированных инспекторов для выполнения своих обязанностей в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта. Если полномочия на проведение инспекций предоставляются признанной организацией, то государство-член требует, чтобы персонал, проводящий инспекцию, обладал квалификацией, необходимой для выполнения этих обязанностей, и наделяет их правовыми полномочиями, необходимыми для выполнения своих обязанностей.

3. Принимаются надлежащие положения для обеспечения того, чтобы инспекторы проходили подготовку, были компетентными и обладали полномочиями, властью, статусом и независимостью, которые необходимы или желательны для того, чтобы они могли осуществлять проверку и обеспечивать соблюдение норм, закрепленных в пункте 1 настоящего стандарта.

4. Где это применимо, такие инспекции проводятся в надлежащие сроки, устанавливаемые в соответствии с требованиями стандарта А5.1.3. Промежутки времени между инспекциями ни в коем случае не превышают трех лет.

5. Если государство-член получает жалобу, которую оно не считает явно необоснованной, или располагает доказательствами того, что судно, плавающее под его флагом, не отвечает требованиям настоящей Конвенции или что отмечаются серьезные недостатки в выполнении мер, предусмотренных в Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, то такое государство-член принимает необходимые шаги для расследования данного вопроса и обеспечения принятия мер для устранения обнаруженных недостатков.

6. Каждым государством-членом разрабатываются и эффективно проводятся в жизнь надлежащие правила, чтобы гарантировать инспекторам статус и условия службы, обеспечивающие их независимость от изменений в правительстве и от неправомерного внешнего давления.

7. Инспекторы получают четкие указания относительно задач, которые они должны выполнять, и наделяются надлежащими полномочиями, предоставляющими им право:

- a) подниматься на борт судна, плавающего под флагом государства-члена;
- b) осуществлять осмотр, проверку или расследование, которые, по их мнению, необходимы для того, чтобы убедиться в строгом соблюдении норм; и
- c) требовать, чтобы были устранены любые недостатки, а если у них имеются основания полагать, что выявленные недостатки представляют собой серьезное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков) или значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков, то запрещать судну покидать порт до принятия необходимых мер.

8. Любые действия, предпринятые во исполнение подпункта c) пункта 7 настоящего стандарта, подчинены праву на обжалование в судебной или административной инстанции.

9. Инспекторы имеют право по своему усмотрению давать инструкции вместо того, чтобы начинать расследование или рекомендовать возбуждение дела, если отсутствует явное нарушение требований настоящей Конвенции, угрожающее охране труда, здоровья или безопасности соответствующих моряков, и если ранее подобные нарушения зафиксированы не были.

10. Инспекторы сохраняют конфиденциальность источника жалобы или информации об опасности или недостатках, касающихся условий труда и жизни моряков или нарушения законодательства и нормативных правовых актов, и не сообщают судовладельцу, представителю судовладельца или организации, эксплуатирующей судно, что инспекция проводится на основании такой жалобы или информации.

11. На инспекторов не должны возлагаться обязанности, которые могут по причине их числа или характера помешать эффективному проведению инспекции или нанести каким-либо образом ущерб их авторитету или беспристрастности в их отношениях с судовладельцами, моряками или другими заинтересованными сторонами. В частности, инспекторы не должны:

а) быть прямым или косвенным образом заинтересованы в оперативной деятельности, которую они призваны инспектировать;

б) раскрывать даже после ухода со службы, под угрозой соответствующих санкций или мер дисциплинарного воздействия, какие-либо коммерческие тайны или конфиденциальную информацию о производственных процессах, либо информацию персонального характера, которая может стать им известна в ходе выполнения ими своих служебных обязанностей.

12. Инспекторы представляют компетентному органу доклад о каждой инспекции. Одна копия доклада на английском языке или на рабочем языке судна представляется капитану судна, а другая вывешивается на доске объявлений судна для сведения моряков, а также направляется их представителям по запросу.

13. Компетентный орган каждого государства-члена ведет учет результатов инспекционных проверок условий, обеспечиваемых морякам на судах, плавающих под его флагом. Он публикует ежегодный отчет об инспекционных проверках в течение разумно приемлемого промежутка времени, не превышающего шести месяцев, после окончания года.

14. В случае проведения расследования после значительного происшествия, отчет должен представляться в кратчайшие сроки, но не позднее чем через один месяц после завершения расследования.

15. При проведении инспекции или принятии мер в соответствии с положениями настоящего стандарта, прилагаются все надлежащие усилия во избежание неоправданного задержания или отсрочки выхода судна.

16. В соответствии с национальным законодательством и нормативными правовыми актами выплачивается компенсация за любой ущерб или убытки, понесенные в результате неправомерных или необоснованных действий, связанных с выполнением инспекторами своих полномочий. Бремя доказывания в каждом таком случае возлагается на сторону, подающую жалобу.

17. Каждое государство-член предусматривает и эффективно применяет надлежащие штрафные санкции и другие меры исправительного характера за нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), а также за создание препятствий инспекторам при исполнении ими своих обязанностей.

Руководящий принцип В5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

1. Компетентный орган и любая иная служба или орган, которые полностью или частично ведают вопросами инспекции условий труда и жизни моряков, должны располагать ресурсами, необходимыми для выполнения ими своих функций. В частности:

a) каждое государство-член должно принимать меры, требуемые для того, чтобы, в случае необходимости, инспекторы в своей работе могли привлекать себе в помощь имеющих должную квалификацию технических экспертов и специалистов;

b) инспекторы должны быть обеспечены удобно расположенными помещениями, оборудованием и средствами транспорта, отвечающими требованию об эффективном исполнении ими своих обязанностей.

2. Компетентный орган должен разработать политику в области соблюдения и обеспечения выполнения, чтобы добиться последовательного характера касающейся настоящей Конвенции деятельности в области инспекции и обеспечения выполнения, и воздействовать на такую деятельность с помощью иных мер. Копии документов с изложением этой политики должны предоставляться всем инспекторам и соответствующим должностным лицам органов, обеспечивающих выполнение, а также быть доступными для общественности, судовладельцев и моряков.

3. Компетентный орган должен устанавливать простые процедуры, дающие ему возможность получать информацию доверительного характера относительно возможного несоблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), предоставляемую моряками непосредственно или через представителей моряков, и позволяющие инспекторам незамедлительно проводить расследования по таким вопросам, а также:

a) дающие право капитанам, морякам или представителям моряков подавать запросы о проведении инспекции, если они считают это необходимым;

b) обеспечивающие технической информацией и предусматривающие консультирование судовладельцев и моряков, а также заинтересованные организации относительно эффективных средств соблюдения требований настоящей Конвенции и постоянного улучшения условий пребывания моряков на борту судов.

4. Инспекторы должны получать всестороннюю подготовку и их численность должна быть достаточной для обеспечения эффективного исполнения ими своих обязанностей с должным учетом:

a) важности обязанностей, которые должны исполнять инспекторы, в частности количества, характера и размера судов, подлежащих инспекции, и объема и сложности правовых положений, соблюдение которых необходимо обеспечить;

b) ресурсов, предоставляемых в распоряжение инспекторов; и

с) практических условий, в которых должны проходить проверки, с тем чтобы они были эффективными.

5. С учетом требований, предъявляемых национальным законодательством и нормативными правовыми актами в отношении найма на государственную службу, инспекторы должны обладать квалификацией и надлежащей подготовкой для исполнения своих служебных обязанностей и, по мере возможности, должны иметь морское образование или опыт работы в качестве моряка. Они должны обладать надлежащим уровнем знаний об условиях труда и жизни моряков, а также английского языка.

6. Следует принимать меры для предоставления инспекторам надлежащей дальнейшей профессиональной подготовки в течение их работы в этом качестве.

7. Все инспекторы должны иметь четкое представление об условиях, в которых должна проводиться инспекция, о масштабах проводимой инспекции в различных упомянутых условиях и об общих методах проведения инспекции.

8. Инспекторы, обладающие надлежащими полномочиями в соответствии с национальным законодательством, должны, как минимум, иметь право:

a) беспрепятственно и без предварительного уведомления подниматься на борт судна; однако, начиная инспектирование судна, инспекторы должны уведомлять о своем присутствии капитана или ответственное лицо и, в соответствующих случаях, моряков или их представителей;

b) опрашивать капитана, моряка или любое другое лицо, включая судовладельца или представителя судовладельца, по любому вопросу, касающемуся выполнения требований в соответствии с законодательством и нормативными правовыми актами, в присутствии любого свидетеля, который может быть приглашен по просьбе этого лица;

c) требовать представления всех записей, вахтенных журналов, регистрационных книг, свидетельств или иных документов или информации, касающихся непосредственно вопросов, подлежащих инспектированию, с целью проверки их соответствия национальному законодательству и нормативным правовым актам, обеспечивающим выполнение настоящей Конвенции;

d) следить за тем, чтобы в обязательном порядке вывешивалась информация и объявления, предусматриваемые национальным законодательством и нормативными правовыми актами, обеспечивающими выполнение настоящей Конвенции;

e) брать или изымать для целей анализа образцы используемых или перевозимых товаров, грузов, питьевой воды, пищевых продуктов, материалов и веществ;

f) после инспекции незамедлительно доводить до сведения судовладельца, компании, эксплуатирующей судно, или капитана все недостатки, которые могут повлиять на состояние здоровья или на безопасность людей, находящихся на борту судна;

g) предупреждать компетентный орган и, там, где это применимо, признанную организацию обо всех недостатках или злоупотреблениях, которые конкретно не охвачены действующими законодательством или нормативными правовыми актами, и

вносить соответствующие предложения в целях совершенствования законодательства или нормативных правовых актов;

h) уведомлять компетентный орган обо всех имевших место среди моряков производственных травмах или профессиональных заболеваниях в тех случаях и в такой форме, которые могут предписываться национальным законодательством и нормативными правовыми актами.

9. Судовладелец или представитель судовладельца, и в соответствующих случаях моряк, должны извещаться о том, что производится отбор или изъятие, упомянутые в подпункте е) пункта 8 настоящего руководящего принципа, или должны присутствовать во время отбора или изъятия такого образца. Инспектор обязан должным образом регистрировать количество таких образцов.

10. Ежегодный отчет, публикуемый компетентным органом каждого государства-члена в отношении судов, плавающих под его флагом, должен также содержать:

a) перечень действующих законов и нормативных правовых актов, касающихся условий труда и жизни моряков, а также всех поправок, которые вступили в силу в течение года;

b) подробную информацию об организации системы инспекций;

c) статистические данные о судах или других объектах, подлежащих инспектированию, а также о судах и других объектах, на которых фактически проводились инспекции;

d) статистические данные обо всех моряках, на которых распространяется действие его национального законодательства и нормативных правовых актов;

e) статистические данные и информацию о нарушениях законодательства, о наложенных санкциях и случаях задержания судов;

f) статистические данные о зарегистрированных случаях производственного травматизма и профессиональных заболеваний среди моряков.

Правило 5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. Каждое государство-член требует, чтобы на судах, плавающих под его флагом, действовали процедуры для справедливого, эффективного и быстрого рассмотрения на борту судна жалоб моряков о возможных нарушениях требований настоящей Конвенции (включая права моряков).

2. Каждое государство-член запрещает любые преследования моряков в связи с подачей жалобы и подвергает наказанию за такие преследования.

3. Положения, содержащиеся в настоящем правиле и в соответствующих частях Кодекса, никоим образом не ущемляют право моряка настаивать на исправлении ситуации с помощью любых правовых средств, которые моряк сочтет целесообразными.

Стандарт А5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. Без ущерба для более широкой сферы действия, которую могут иметь национальное законодательство или нормативные правовые акты, либо коллективные договоры, процедуры на борту судна могут использоваться моряками для подачи жалоб, касающихся любых вопросов, которые, по их мнению, составляют нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков).
2. Каждое государство-член обеспечивает в своем законодательстве или в нормативных правовых актах, чтобы были приняты соответствующие процедуры рассмотрения жалоб на борту судна в соответствии с требованиями правила 5.1.5. Такие процедуры направлены на разрешение жалоб на как можно более низком уровне. Однако во всех случаях моряки имеют право подавать жалобу непосредственно капитану и соответствующим внешним органам власти, если они считают это необходимым.
3. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна включают право моряка на его сопровождение или представление во время процедуры разрешения жалобы, а также гарантии от возможных преследований моряков в связи с подачей жалобы. Термин «преследование» охватывает любые неблагоприятные меры, принимаемые любым лицом в отношении моряка в связи с подачей жалобы, которая не имеет ярко выраженный предвзятый или злоумышленный характер.
4. Помимо экземпляра своего трудового договора моряка все моряки получают экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна. Такой документ включает информацию о контактах с компетентным органом в государстве флага или в стране постоянного места жительства моряка, если они не совпадают, а также фамилию лица или фамилии лиц на борту судна, которые могут на конфиденциальной основе предоставить морякам объективные консультации по поводу их жалобы или помочь им каким-либо иным образом в осуществлении процедуры рассмотрения жалобы, имеющейся в их распоряжении на борту судна.

Руководящий принцип В5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

1. С учетом соответствующих положений применяемого коллективного договора компетентный орган должен, после тесных консультаций с организациями судовладельцев и моряков, разработать модель для рассмотрения жалоб на борту судна на основе справедливой, быстрой и хорошо документированной процедуры для всех судов, плавающих под флагом государства-члена. При разработке этих процедур должны учитываться следующие факторы:
 - а) многие жалобы могут касаться тех лиц, которым эти жалобы должны подаваться, и даже капитана судна. В любом случае моряки должны иметь возможность подавать жалобу непосредственно капитану, а также подавать жалобу внешнему органу;
 - б) во избежание проблем, связанных с преследованием моряков, подающих жалобы по вопросам, входящим в сферу действия настоящей Конвенции, эти процедуры должны поощрять назначение лица на борту судна, которое может консультировать моряков относительно имеющихся в их распоряжении процедур, а также присутствовать на любых совещаниях или слушаниях по сути жалобы, по просьбе моряка, подающего эту жалобу.

2. Процедуры, обсуждаемые в ходе консультаций, о которых идет речь в пункте 1 настоящего руководящего принципа, должны, как минимум, содержать следующие положения:

- a) жалобы должны подаваться начальнику службы, в которой работает моряк, подающий жалобу, или непосредственному начальнику моряка из числа командного состава судна;
- b) начальник службы или непосредственный начальник моряка должен затем попытаться разрешить проблему в установленный срок, соответствующий серьезности рассматриваемых вопросов;
- c) если начальник службы или непосредственный начальник моряка не может разрешить жалобу по существу к удовлетворению моряка, то последний может обратиться с ней к капитану, который должен лично рассмотреть этот вопрос;
- d) моряки должны в любое время иметь право на то, чтобы их сопровождал или представлял другой моряк по их выбору на борту соответствующего судна;
- e) все жалобы и решения по ним должны регистрироваться, а копии должны предоставляться заинтересованному моряку;
- f) если жалоба не может быть разрешена на борту судна, то этот вопрос должен быть направлен на рассмотрение судовладельца на берегу, которому необходимо предоставить соответствующее время для разрешения этого вопроса, в зависимости от обстоятельств, на основе консультаций с заинтересованными моряками или с любым лицом, которого они могут назначить в качестве своего представителя;
- g) в любом случае моряки должны иметь право подавать жалобу непосредственно капитану, а также судовладельцу и компетентным органам.

Правило 5.1.6 – Несчастные случаи на море

1. Каждое государство-член проводит официальные расследования в отношении любого серьезного несчастного случая на море, повлекшего за собой травму или гибель человека, который затрагивает судно, плавающее под его флагом. Заключительный доклад о таком расследовании обычно имеет открытый характер.
2. Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях содействия проведению расследования серьезных несчастных случаев на море, упомянутых в пункте 1 настоящего правила.

Стандарт А5.1.6 – Несчастные случаи на море

(Положения отсутствуют)

Руководящий принцип В5.1.6 – Несчастные случаи на море

(Положения отсутствуют)

Правило 5.2 – Обязанности государства порта

Цель: предоставить возможность каждому государству-члену выполнять свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией, касающиеся международного сотрудничества при применении и обеспечении выполнения на иностранных судах содержащихся в Конвенции норм

Правило 5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Каждое иностранное судно, которое заходит в порт государства-члена, ратифицировавшего настоящую Конвенцию, выполняя свои обычные функции в рамках своей деятельности или по причинам оперативного характера, может быть подвергнуто инспекции в соответствии с пунктом 4 статьи V в целях проверки соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), касающихся условий труда и жизни моряков на борту судна.
2. Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, принимает Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, требуемые в соответствии с положениями правила 5.1.3, в качестве первоочередного доказательства соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков). Соответственно, инспекция в его портах, за исключением предусмотренных в Кодексе случаев, ограничивается проверкой этого Свидетельства и Декларации.
3. 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. Любая такая инспекция ограничивается проверкой того, соответствует ли инспектируемый объект надлежащим требованиям, содержащимся в статьях и правилах настоящей Конвенции и только в Части А Кодекса.
4. Инспекции, которые могут проводиться в соответствии с настоящим правилом, основываются на действующей системе контроля и мониторинга государства порта, позволяющей убедиться в том, что условия труда и жизни моряков на борту судна, заходящего в порт соответствующего государства-члена, отвечают требованиям настоящей Конвенции (включая права моряков).
5. Информация о системе, упомянутой в пункте 4 настоящего правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт А5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Если уполномоченное должностное лицо, поднявшееся на борт судна для проведения контроля и запросившее, в тех случаях когда это применимо, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, обнаружит, что:
 - а) 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 для того, 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).

2. Если более детальная инспекция проводится на борту иностранного судна в порту государства-члена уполномоченными на то должностными лицами в обстоятельствах, изложенных в подпунктах a), b) или c) пункта 1 настоящего стандарта, то она, в принципе, охватывает вопросы, перечисленные в Приложении А5-III.

3. В случае поступления жалобы в соответствии с подпунктом d) пункта 1 настоящего стандарта, инспекция, как правило, ограничивается вопросами, являющимися предметом этой жалобы, хотя жалоба или ее расследование могут дать явные основания для проведения более детальной инспекции в соответствии с подпунктом b) пункта 1 настоящего стандарта. В целях подпункта d) пункта 1 настоящего стандарта термин «жалоба» означает информацию, представленную каким-либо членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или вообще любым лицом, заинтересованным в безопасности судна, включая заинтересованность в безопасности или здоровье моряков на борту судна.

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:

a) уведомить представителя государства флага;

b) направить соответствующую информацию компетентным органам в следующем порту захода.

5. Государство-член, в котором проводится инспекция, имеет право передать копию доклада должностного лица, который должен сопровождаться ответом, полученным от компетентного органа государства флага в предписанные сроки, Генеральному директору Международного бюро труда с целью принятия таких мер, какие могут оказаться целесообразными и безотлагательными в целях обеспечения учета такой информации и привлечения к ней внимания сторон, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.

6. Если в результате проведения более детальной инспекции уполномоченным должностным лицом обнаружено, что судно не соответствует требованиям настоящей Конвенции и:

а) условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков; или

б) это несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков),

то уполномоченное должностное лицо принимает меры, направленные на обеспечение того, чтобы судно не выходило в море до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям подпунктов а) или б) настоящего пункта, либо до тех пор, пока уполномоченное должностное лицо не утвердит план действий для устранения таких несоответствий и не убедится в том, что этот план будет выполнен безотлагательным образом. Если судно не может продолжать плавание, то уполномоченное должностное лицо немедленно информирует об этом государство флага и предлагает представителю государства флага присутствовать при этом, по возможности, запрашивая от государства флага ответ, который должен быть получен в предписанные сроки. Уполномоченное должностное лицо также немедленно информирует соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта, в котором проводится инспекция.

7. 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.

8. При выполнении своих обязанностей в соответствии с настоящим стандартом, каждое государство-член прилагает все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или его отсрочки выхода из порта. Если судно неоправданно задержано или произошла неоправданная отсрочка его выхода, то выплачивается компенсация любых понесенных потерь или ущерба. Бремя доказывания в каждом случае возлагается на истца.

Руководящий принцип В5.2.1 – Контроль судов в порту

1. Компетентный орган должен разработать и проводить политику в области инспекции для уполномоченных должностных лиц, проводящих проверки в соответствии с правилом 5.2.1. Цель этой политики должна заключаться в том, чтобы обеспечивать последовательный характер инспекционной и правоприменительной деятельности, касающейся требований настоящей Конвенции (включая права моряков). Копии

положений этой политики должны предоставляться всем уполномоченным должностным лицам, а также должны быть доступны для общественности, судовладельцев и моряков.

2. При разработке политики, касающейся обстоятельств, требующих задержания судна в соответствии с пунктом 6 стандарта А5.2.1, компетентный орган должен учитывать, что в отношении нарушений, о которых идет речь в подпункте b) пункта 6 стандарта А5.2.1, их серьезный уровень может объясняться характером соответствующего недостатка. Это, в частности, может относиться к случаям нарушения основополагающих прав и принципов, либо социальных прав и прав моряков в области занятости в соответствии со статьями III и IV. Например, занятость лица, не достигшего совершеннолетия, следует рассматривать 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, либо пищевых продуктов и столового обслуживания, которые не ставят под угрозу охрану труда или здоровье, прежде чем они станут рассматриваться в качестве серьезного нарушения.

3. 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.

Правило 5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки на судах, заходящих в порт, расположенный на территории этого государства-члена, которые заявляют о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), имели право подавать такую жалобу в целях содействия скорейшему и практическому исправлению ситуации.

Стандарт А5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Жалоба, подаваемая моряком о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), может быть доложена уполномоченному должностному лицу в порту, в который заходит судно, на котором занят моряк. В таких случаях уполномоченное должностное лицо проводит первоначальное расследование.

2. В тех случаях, когда это применимо, учитывая характер жалобы, первоначальное расследование включает выяснение того, были ли применены в полном объеме процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, предусмотренные правилом 5.1.5. Уполномоченное должностное лицо может также провести более детальную инспекцию в соответствии со стандартом А5.2.1.

3. Уполномоченное должностное лицо, в тех случаях, когда это применимо, стремится к урегулированию разногласий, возникших в связи с жалобой, на борту судна.

4. Если в ходе расследования или инспекции, проводимой в соответствии с настоящим стандартом, вскрывается факт несоответствия нормам, которое предусмотрено пунктом 6 стандарта А5.2.1, то применяются положения данного пункта.

5. Если положения пункта 4 настоящего стандарта не применимы и разногласия по жалобе не были урегулированы на борту судна, то уполномоченное должностное лицо немедленно уведомляет об этом государство флага, обращаясь к нему с просьбой о консультативной помощи и проведении мер по исправлению ситуации в предписанные сроки.

6. Если жалоба не разрешена в результате принятых в соответствии с пунктом 5 настоящего стандарта мер, то государство порта направляет копию доклада уполномоченного должностного лица Генеральному директору. Этот доклад должен сопровождаться любым ответом, полученным в предписанные сроки от компетентного органа государства флага. Аналогичным образом информируются соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта. Кроме того, Генеральному директору государством порта регулярно направляются статистические данные и информация относительно жалоб, рассмотрение которых было завершено. Те и другие документы направляются с тем, чтобы на основе тех действий, которые могут быть сочтены надлежащими и безотлагательными, проводился учет такой информации и она доводилась до сведения сторон, включая организации судовладельцев и моряков, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.

7. Принимаются надлежащие меры для обеспечения конфиденциального характера жалоб, поступающих от моряков.

Руководящий принцип В5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1. Если жалоба, упомянутая в стандарте А5.2.2, рассматривается уполномоченным должностным лицом, то это должностное лицо должно сначала проверить, имеет ли эта жалоба общий характер и касается всех моряков на борту судна или какой-либо отдельной их категории, либо она представляет собой исключительно индивидуальное дело соответствующего моряка.

2. Если жалоба имеет общий характер, то должны быть приняты меры для проведения более детальной инспекции в соответствии со стандартом А5.2.1.

3. Если жалоба касается индивидуального дела, то должно быть предпринято изучение результатов действующей на борту судна процедуры рассмотрения жалоб в целях разрешения данной конкретной жалобы. Если такая процедура не применялась, то уполномоченное должностное лицо должно предложить, чтобы лицо, подавшее жалобу, воспользовалось преимуществами любых подобных действующих процедур. Должны существовать веские основания для рассмотрения жалобы до того, пока не будут исчерпаны все возможности процедуры рассмотрения жалоб на борту судна. Такими основаниями могут служить неадекватный характер или неоправданное затягивание внутренних процедур или опасения лица, подавшего жалобу, в отношении преследований в связи с подачей жалобы.

4. При любом расследовании жалобы уполномоченное должностное лицо должно предоставлять капитану, судовладельцу и любому другому лицу, затронутому жалобой, надлежащие возможности для высказывания своих соображений.

5. Если государство флага продемонстрирует, в ответ на уведомление со стороны государства порта, направленное в соответствии с пунктом 5 стандарта А5.2.2, что оно намерено урегулировать этот вопрос и что оно обладает для этого эффективными процедурами и предложило приемлемый план действий, то уполномоченное должностное лицо может воздержаться от дальнейшего участия в рассмотрении этой жалобы.

Правило 5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

Цель: обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией, касающиеся найма и трудоустройства моряков, а также социальной защиты своих моряков

1. Без ущерба для принципа ответственности государства-члена за условия труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом, государство-член также несет ответственность за обеспечение выполнения требований настоящей Конвенции, касающихся найма и трудоустройства моряков, а также защиты в области социального обеспечения моряков, которые являются его гражданами, либо имеют постоянное место жительства или каким-либо иным образом проживают на его территории, в той мере, в какой эта ответственность предусматривается положениями настоящей Конвенции.

2. Подробные требования в отношении выполнения положений пункта 1 настоящего правила излагаются в Кодексе.

3. Каждое государство-член формирует эффективную систему инспектирования и мониторинга для обеспечения соблюдения обязанностей по обеспечению рабочей силой, в соответствии с настоящей Конвенцией.

4. Информация о системе, упомянутой в пункте 3 настоящего правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава.

Стандарт А5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

1. Каждое государство-член обеспечивает выполнение требований настоящей Конвенции, применяемых в отношении оперативной деятельности и практики служб найма и трудоустройства моряков, учрежденных на его территории, посредством системы инспектирования и мониторинга, правового преследования за нарушения в области лицензирования, а также других оперативных требований, предусмотренных в стандарте А1.4.

Руководящий принцип В5.3 – Обязанности, связанные с обеспечением рабочей силой

1. Частные службы найма и трудоустройства моряков, учреждаемые на территории государства-члена и обеспечивающие предоставление услуг моряков судовладельцам,

где бы они ни были расположены, должны также выполнять требования и нести обязательства по обеспечению надлежащего соблюдения судовладельцами условий трудовых договоров, заключаемых между ними и моряками.

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-1

Условия труда и жизни моряков, которые должны проверяться и утверждаться государством флага перед выдачей свидетельства судну в соответствии с пунктом 1 стандарта А5.1.3:

минимальный возраст;

медицинское освидетельствование;

квалификация моряков;

трудовые договоры моряков;

пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства;

продолжительность рабочего времени или времени отдыха;

уровень укомплектования судна экипажем;

помещения для экипажа;

условия для отдыха на борту судна;

питание и столовое обслуживание;

охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;

медицинское обслуживание на борту судна;

процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;

выплата заработной платы.

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-II

Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве

(Примечание: К настоящему Свидетельству должна прилагаться Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве)

Выдано в соответствии с положениями статьи V и Раздела 5
Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве
(далее – «Конвенция»)
на основании разрешения правительства:

.....

(полное название государства, под флагом которого судно имеет право плавать)

Свидетельство выдано

(полное название и адрес компетентного органа или признанной организации,
должным образом уполномоченной в соответствии с положениями Конвенции)

Сведения о судне

Название судна

Отличительные номер или буквы

Порт регистрации

Дата регистрации

Валовая вместимость^[1]

.....

Номер ИМО

Тип судна

Имя и адрес судовладельца^[2]

.....

.....

.....

Настоящим удостоверяется, что:

1. Настоящее судно прошло проверку на соответствие требованиям Конвенции и положениям прилагаемой Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

2. Условия труда и жизни моряков, указанные в Приложении А5-І Конвенции, признаны соответствующими национальным требованиям страны, упомянутой выше, в части применения Конвенции. Эти национальные требования кратко изложены в Части І Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Настоящее Свидетельство действительно до при условии проведения проверок в соответствии со стандартами А5.1.3 и А5.1.4 Конвенции.

Настоящее Свидетельство действительно лишь в том случае, если к нему прилагается Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, выданная

в (место) дата

Дата проведения проверки, на основании которой выдано настоящее Свидетельство

Совершено в (место) дата

Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего Свидетельство

(Печать или, в соответствующих случаях, штамп органа, выдавшего Свидетельство)

Подтверждения в отношении проведения обязательной промежуточной проверки и, в случае необходимости, любой дополнительной проверки

Настоящим удостоверяется, что судно было проинспектировано в соответствии с положениями стандартов А5.1.3 и А5.1.4 Конвенции и что условия труда и жизни моряков, указанные в Приложении А5-І Конвенции, признаны соответствующими национальным требованиям страны, упомянутой выше, в части применения Конвенции.

Промежуточная проверка:
(должна быть совершена в период между второй и третьей ежегодными датами Свидетельства)

Подпись
(подпись уполномоченного должностного лица)

Место

.....

Дата

.....

(печать или, в соответствующих случаях, штамп органа)

-

-

Дополнительные подтверждения (в случае необходимости)

Настоящим удостоверяется, что судно подверглось дополнительной проверке с целью удостоверения того, что оно по-прежнему соответствует национальным требованиям, касающимся применения Конвенции, как это предусмотрено в соответствии с пунктом 3 стандарта А3.1 Конвенции (перерегистрация или существенное изменение помещений для экипажа), либо по другим причинам.

Дополнительная проверка:
(в случае необходимости)

.....

.....

Подпись
(подпись уполномоченного должностного
лица)

Место

Дата

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

Дополнительная проверка:
(в случае необходимости)

.....

.....

Подпись
(подпись уполномоченного должностного
лица)

Место

Дата

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

Дополнительная проверка:
(в случае необходимости)

.....

.....

Подпись
(подпись уполномоченного должностного
лица)

Место

Дата

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – Часть I

(Примечание: Настоящая Декларация должна прилагаться к Свидетельству о соответствии судна трудовым нормам в морском судоходстве)

Выдана на основании разрешения: (указать название компетентного органа, как это определено в подпункте а) пункта 1 статьи II Конвенции)

В соответствии с положениями Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, указанное ниже судно:

Название судна	Номер ИМО	Валовая вместимость

содержится согласно стандарту А5.1.3 Конвенции.

Нижеподписавшийся заявляет от имени вышеуказанного компетентного органа, что:

- a) положения Конвенции о труде в морском судоходстве полностью включены в национальные требования, о которых говорится ниже;
- b) эти национальные требования содержатся в национальных положениях, на которые ссылка сделана ниже; разъяснения, касающиеся содержания этих положений, представляются в случае необходимости;
- c) подробности, касающиеся любых эквивалентных по существу положений, предусмотренных пунктами 3 и 4 статьи VI, представлены <в соответствующих национальных требованиях, перечисленных ниже> <в разделе, посвященном этим целям ниже> *(ненужное зачеркнуть)*;
- d) любые изъятия, предоставленные компетентным органом в соответствии с положениями Раздела 3, четко указываются в предусмотренном для этого подразделе ниже; и
- e) все конкретные, зависящие от типа судна требования, предусмотренные национальным законодательством, упоминаются также в соответствующих требованиях.

1. Минимальный возраст (правило 1.1)

.....

2. Медицинское освидетельствование (правило 1.2)

.....

3. Квалификация моряков (правило 1.3)

.....

4. Трудовые договоры моряков (правило 2.1)

.....

5. Пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства (правило 1.4)

.....
.....
6. Продолжительность рабочего времени или времени отдыха (правило 2.3)
.....

.....
7. Уровень укомплектования судна экипажем (правило 2.7)
.....

8. Жилые помещения (правило 3.1)
.....

9. Условия для отдыха на борту судна (правило 3.1)
.....

10. Питание и столовое обслуживание (правило 3.2)
.....

11. Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев (правило 4.3)
.....

12. Медицинское обслуживание на борту судна (правило 4.1)
.....

13. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна (правило 5.1.5)
.....

14. Выплата заработной платы (правило 2.2)
.....

Ф.И.О.:

.....

Должность:

.....

Подпись:

.....

Место:

.....

Дата:

.....

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

Эквивалентные по существу положения

(Примечание: ненужное зачеркнуть)

Принимаются к сведению следующие эквивалентные по существу положения, предусмотренные в соответствии с пунктами 3 и 4 статьи VI Конвенции, за исключением положений, указанных выше: *(в случае необходимости дать описание)*:

.....

.....
Эквивалентность не была предоставлена.

Ф.И.О.:

.....
Должность:

.....
Подпись:

.....
Место:

.....
Дата:

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

Изъятия

(Примечание: ненужное зачеркнуть)

Принимаются к сведению следующие изъятия, предоставленные компетентным органом в соответствии с Разделом 3 Конвенции:

.....
.....
Никакие изъятия не предоставлены.

Ф.И.О.:

.....
Должность:

.....
Подпись:

.....
Место:

.....
Дата:

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

-

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – Часть II

Меры, принятые в обеспечение постоянного соблюдения положений между проверками

В целях обеспечения постоянного соблюдения положений Конвенции между проверками следующие меры были разработаны судовладельцем, имя которого указано в Свидетельстве о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, к которому прилагается настоящая Декларация:

(Ниже укажите разработанные меры, направленные на обеспечение соблюдения каждой из позиций, включенных в Часть I)

1. Минимальный возраст (правило 1.1)
-
2. Медицинское освидетельствование (правило 1.2)
-
3. Квалификация моряков (правило 1.3)
-
4. Трудовые договоры моряков (правило 2.1)
-
5. Пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства (правило 1.4)
-
6. Продолжительность рабочего времени или времени отдыха (правило 2.3)
-
7. Уровень укомплектования судна экипажем (правило 2.7)
-
8. Жилые помещения (правило 3.1)
-
9. Условия для отдыха на борту судна (правило 3.1)
-
10. Питание и столовое обслуживание (правило 3.2)
-
11. Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев (правило 4.3)
-
12. Медицинское обслуживание на борту судна (правило 4.1)
-
13. Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна (правило 5.1.5)
-
14. Выплата заработной платы (правило 2.2)
-

Я настоящим удостоверяю, что вышеперечисленные меры были приняты для обеспечения в период между проверками постоянного соблюдения требований, перечисленных в Части I.

Имя судовладельца: 1

.....

.....

.....

Адрес компании:

.....

.....

.....

Имя лица, уполномоченного ставить

ПОДПИСЬ:

.....

.....

Должность:

.....

Подпись уполномоченного лица:

.....

.....

Дата:

.....

(печать или штамп судовладельца¹)

Упомянутые выше меры рассмотрены (*вставить название компетентного органа или должным образом признанной организации*) и, после проверки судна, сочтены удовлетворяющими целям, изложенным в подпункте b) пункта 10 стандарта А5.1.3, в отношении мер, направленных на обеспечение первоначального и постоянного соблюдения требований, содержащихся в Части I настоящей Декларации.

Ф.И.О:

.....

Должность:

.....

Адрес:

.....

.....

.....

.....

.....

Подпись:

.....

Место:

.....

Дата:

.....

(печать или, в соответствующих случаях,
штамп органа)

**Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам
в морском судоходстве**

В соответствии с положениями статьи V и Раздела 5
Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве
(далее – «Конвенция»)
на основании разрешения правительства:

.....

(полное название государства, под флагом которого судно имеет право плавать)

Свидетельство выдано

(полное название и адрес компетентного органа или признанной организации,
должным образом уполномоченной в соответствии с положениями Конвенции)

Сведения о судне

Название судна

Отличительные номер или буквы

Порт регистрации

Дата регистрации

Валовая вместимость¹

Номер ИМО

Тип судна

Имя и адрес судовладельца²

.....

Для целей пункта 7 стандарта А5.1.3 Конвенции, настоящим удостоверяется, что:

- a) настоящее судно прошло проверку в той мере, в которой это было целесообразно и практически выполнимо, на предмет соответствия требованиям Приложения А5-I Конвенции, с учетом осуществления контроля за соблюдением положений, включенных в подпункты b), c) и d) ниже;

b) судовладелец продемонстрировал компетентному органу или признанной организации, что на настоящем судне предусмотрены надлежащие процедуры для обеспечения соблюдения положений Конвенции;

c) капитан судна знаком с требованиями Конвенции и с обязанностями по ее применению;

d) соответствующая информация представлена компетентному органу или признанной организации для выдачи Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Настоящее Свидетельство действительно до при условии проведения проверок в соответствии со стандартами А5.1.3 и А5.1.4 Конвенции.

Дата совершения проверки, упомянутой в пункте а) выше

Выдано в дата

Подпись надлежащим образом уполномоченного должностного лица, выдавшего настоящее временное свидетельство

(печать или, в соответствующих случаях, штамп органа, выдавшего Свидетельство)

ПРИЛОЖЕНИЕ А5-III

Основные области, которые подлежат детальной инспекции уполномоченным должностным лицом в порту государства-члена, осуществляющим государственный портовый контроль в соответствии со стандартом А5.2.1:

минимальный возраст;

медицинское освидетельствование;

квалификация моряков;

трудовые договоры моряков;

пользование услугами любой лицензированной, сертифицированной или иным образом регулируемой частной службы найма и трудоустройства;

продолжительность рабочего времени или времени отдыха;

уровень укомплектования судна экипажем;

жилые помещения;

условия для отдыха на борту судна;

питание и столовое обслуживание;

охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев;

медицинское обслуживание на борту судна;

процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;

выплата заработной платы.

ПРИЛОЖЕНИЕ В5-1 – ОБРАЗЕЦ НАЦИОНАЛЬНОЙ ДЕКЛАРАЦИИ

См. пункт 5 руководящего принципа В5.1.3

Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве
Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – Часть I

(Примечание: настоящая Декларация должна прилагаться к Свидетельству о соответствии судна трудовым нормам в морском судоходстве)

Выдана на основании разрешения: **Министерства морского транспорта ...**

В соответствии с положениями Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве, указанное ниже судно:

Название судна	Номер ИМО	Валовая вместимость
M.S. EXAMPLE	12345	1.000

содержится в соответствии со стандартом А5.1.3 Конвенции.

Нижеподписавшийся заявляет от имени вышеуказанного компетентного органа, что:

ОБРАЗЕЦ

- а) положения Конвенции о труде в морском судоходстве полностью включены в национальные требования, упомянутые ниже;
- б) эти национальные требования содержатся в национальных положениях, упомянутые ниже; разъяснения, касающиеся содержания этих положений, представляются в случае необходимости;
- с) подробная информация, касающаяся любых эквивалентных по существу положений, предусмотренных пунктами 3 и 4 статьи VI, представлена <в соответствующих национальных требованиях, перечисленных ниже,> (в разделе, посвященном этим целям ниже) *(ненужное зачеркнуть)*;

- d) любые изъятия, предоставляемые компетентным органом в соответствии с положениями Раздела 3, четко указываются в предусмотренном для этого разделе ниже; и
- e) все конкретные, зависящие от типа судна требования, предусмотренные национальным законодательством, упоминаются также в соответствующих требованиях.

1. Минимальный возраст (правило 1.1)

Закон о морском судоходстве № 123 1905 года с поправками – («Закон»), Глава X; Сборник правил о морском судоходстве («Сборник правил»), 2006 г., правила 1111-1222.

Минимальный возраст устанавливается в соответствии с положениями Конвенции.

Термин «ночное время» охватывает период с 21.00 до 6.00, если Министерство морского транспорта («Министерство») не утвердит иной период времени.

Приложение А содержит примеры опасных видов работ, запрещенных для лиц моложе 18 лет. На грузовых судах лица до 18 лет не имеют права работать в зонах, обозначенных в качестве «опасных» на плане судна (прилагается к настоящей Декларации).

2. Медицинское освидетельствование (правило 1.2)

Закон, Глава XI; Сборник правил, правила 1223-1233.

Медицинские свидетельства соответствуют предписаниям Конвенции ПДНВ в тех случаях, когда это применимо; в остальных случаях предписания Конвенции ПДНВ применяются с любыми необходимыми уточнениями.

..... Квалифицированные окулисты, включенные в список, утвержденный Министерством, могут выдавать свидетельства об остроте зрения.

..... Медицинский осмотр соответствует предписаниям Руководства МОТ/ВОЗ, упомянутого в руководящем принципе В1.2.1

.....
.....

ОБРАЗЕЦ

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве – Часть II

Меры, принятые для обеспечения постоянного соблюдения положений между проверками

Приведенные ниже меры приняты судовладельцем, имя которого указано в Свидетельстве о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, к которому прилагается настоящая Декларация, в целях обеспечения текущего применения положений между проверками:

(Ниже укажите разработанные меры, направленные на обеспечение соблюдения каждой из позиций, включенных в Часть I)

1. Минимальный возраст (правило

1.1)



Дата рождения каждого моряка проставляется рядом с его/ее фамилией в судовой роли.

Капитан или должностное лицо, действующее от его имени («компетентное должностное лицо»), проверяет судовую роль в начале каждого рейса и фиксирует дату этой проверки.

Каждый моряк моложе 18 лет получает в момент приема на работу памятку, запрещающую ему/ей трудиться в ночное время или выполнять опасные виды работ, перечисленные в Приложении (см. Часть I, Раздел I выше), или любую иную опасную работу. В этой памятке также моряку предписывается консультироваться с компетентным должностным лицом в случае возникновения сомнений по этому вопросу. Компетентное должностное лицо хранит копию памятки с подписью моряка под пометкой «получил и ознакомился», а также с датой подписания.

2. Медицинское освидетельствование (правило

1.2)



Компетентное должностное лицо хранит медицинские свидетельства в условиях конфиденциальности, а также список, разработанный под его руководством, в котором указываются в отношении каждого моряка на борту судна: его

функции, дата выдачи медицинского свидетельства/медицинских свидетельств, остающихся действительными, а также состояние здоровья, указанное в свидетельстве.

В случае возможных сомнений в отношении пригодности моряка по состоянию здоровья к исполнению конкретной функции или функций, компетентное должностное лицо проводит консультации с лечащим врачом моряка или с любым иным практикующим квалифицированным врачом и составляет резюме его заключений, а также его фамилию, номер телефона и дату проведения консультации.

.....
.....

[1] Валовой вместимостью для судов, охваченных временными положениями, касающимися измерения вместимости, принятыми ИМО, является валовая вместимость, включенная в графу ПРИМЕЧАНИЯ Международного мерительного свидетельства (1969 г.). См. подпункт с) пункта 1) статьи II Конвенции.

[2] 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. См. подпункт j) пункта 1) статьи II Конвенции.

1 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. См. подпункт j) пункта 1) статьи II Конвенции.

1 Валовой вместимостью для судов, охваченных временными положениями, касающимися измерения вместимости, принятыми ИМО, является валовая вместимость, включенная в графу ПРИМЕЧАНИЯ Международного мерительного свидетельства (1969 г.). См. подпункт с) пункта 1) статьи II Конвенции.

2 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. См. подпункт j) пункта 1) статьи II Конвенции