



Международная
организация
труда



Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве

Руководство по проведению инспекций государством флага



Международная организация труда

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

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

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

Публикации МОТ

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

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

**Руководство по проведению инспекций
государством флага в соответствии с Конвенцией
2006 года о труде в морском судоходстве**

Международная организация труда

**Руководство
по проведению инспекций
государством флага
в соответствии с Конвенцией
2006 года о труде
в морском судоходстве**

Международное бюро труда, Женева

© Международная организация труда, 2010
Первое издание, 2009 год

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

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

MOT

Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве / Группа технической поддержки по вопросам достойного труда и Бюро МОТ для стран Восточной Европы и Центральной Азии. – Москва: МОТ, 2010. xi, 89 с.

ISBN 978924217418 (печатное издание);
ISBN 978922421742 (интернет-издание)

merchant marine / seafarer / working conditions / labour inspection / supervisory machinery / ILO Convention / application. 10.05.3

Также опубликовано на английском, французском и испанском языках: *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006* (ISBN 978-92-2-121741-1), Geneva, 2009; *Directives pour les inspections des Etats du pavillon en vertu de la convention du travail maritime, 2006* (ISBN 978-92-2-221741-0), Geneva, 2009; *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006* (ISBN 978-92-2-321741-9), Geneva, 2009.

ILO Cataloguing in Publication Data

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

Ответственность за мнения, выраженные в подписанных статьях, исследованиях и прочих произведениях лежит исключительно на их авторах, и факт публикации не означает, что Международное бюро труда поддерживает мнения, которые в них изложены.

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

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

Предисловие

Когда в феврале 2006 года на девяносто четвертой (морской) сессии Международной конференции труда Международной организации труда (МОТ) была одобрена Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006), это было названо историческим событием. КТМС-2006 рассматривается моряками как хартия прав, которая поможет обеспечить им достойный труд вне зависимости от того, где и под каким флагом ходят суда. Судовладельцы также поддерживают КТМС-2006, считая ее важным новым инструментом обеспечения равных прав для владельцев качественных судов, которые могут оказаться в ситуации, когда им придется конкурировать с судами, где условия не отвечают требованиям стандарта. КТМС-2006 также важна для правительств, поскольку она объединяет около 70 международно-правовых инструментов в один всеобъемлющий современный документ, охватывающий практически все аспекты достойного труда в этой отрасли.

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

Наиболее важным из этих элементов является сделанный в КТМС-2006 акцент на проведении государством флага эффективной инспекции и освидетельствования судов. Инспекторы государства флага, включая инспекторов из признанных организаций, находятся на переднем крае борьбы за обеспечение достойных

Руководство по проведению инспекций государством флага

условий труда моряков. Эффективная и скординированная система регулярных инспекций, мониторинга и других мер по контролю судов, принятая компетентными органами государств флага, является основным инструментом для обеспечения соответствия судов требованиям КТМС-2006, применяемым в рамках национального законодательства, нормативных правовых актов, коллективных договоров и на практике.

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

Этими двумя резолюциями являются резолюция о разработке руководящих принципов проведения государственного портового контроля (резолюция IV) и резолюция о разработке руководящих принципов проведения инспекций государства флага (резолюция XIII). Обе резолюции призывают к организации трехсторонних совещаний экспертов для разработки руководящих принципов проведения инспекций государства флага и оказания помощи сотрудникам служб государственного портового контроля, проводящим инспекции в соответствии с КТМС-2006.

В резолюции XIII, касающейся разработки руководящих принципов проведения инспекций государства флага, содержится адресованная Генеральному директору МОТ просьба созвать трехстороннее совещание экспертов для разработки "...надлежащих руководящих принципов для инспекторов государства фла-

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

га". В резолюции разъясняется, что успешное применение Конвенции будет зависеть, помимо прочего, от единообразного и согласованного проведения в жизнь обязанностей государства флага в соответствии с ее надлежащими положениями и что, учитывая глобальный характер отрасли морского судоходства, важно, чтобы инспекторы государства флага руководствовались соответствующими руководящими принципами при выполнении своих функций.

Определение международных руководящих принципов, порядка проведения соответствующих национальных инспекций государства флага и руководящих принципов для их инспекторов представляет собой важный аспект осуществления КТМС-2006 и ключевой аспект обеспечения широкомасштабного и согласованного применения этой конвенции.

Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве было утверждено в сентябре 2008 года на трехсторонних совещаниях экспертов, в которых приняли участие около 300 человек. Для участия в совещаниях были приглашены эксперты из всех регионов мира. Представленное в этом издании руководство по проведению инспекций государством флага публикуется параллельно с *Рекомендациями по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве*, также принятymi на трехстороннем совещании экспертов в сентябре 2008 года и предназначенными для оказания помощи осуществляющим контроль должностным лицам государства порта в проверке иностранных судов, заходящих в их порты.

В каждой стране может существовать собственная практика проведения инспекций государства флага. Компетентные органы государства флага в различных странах, возможно, пожелают привести данное руководство в соответствие с действую-

Руководство по проведению инспекций государством флага

щей практикой. Это международное руководство предназначено для оказания правительствам практической помощи в разработке руководств в конкретных странах. Следует надеяться, что при этом они достигнут своей главной цели – обеспечат проведение эффективных инспекций государства флага и, в соответствующих случаях, освидетельствование судов на предмет соответствия требованиям КТМС-2006, применяемым на национальном уровне. Если эта цель будет достигнута, моряки получат достойные условия труда не только по закону, но и на практике.

Клеопатра Думбия-Анри,
директор Департамента
международных трудовых норм

Выражение признательности

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

Содержание

Предисловие	V
Выражение признательности	IX
1. Введение	1
1.1. Разъяснение целей и содержания руководства	1
1.2. Краткий обзор КТМС 2006	2
1.3. Ключевые понятия КТМС 2006.....	7
1.4. Определения	11
2. Инспекционная система государства флага.....	15
2.1. Обзор обязанностей государства флага.....	15
2.2. Процедура проведения инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве	28
3. Проверка соблюдения требований в отношении условий труда в морском судоходстве, предусмотренных КТМС-2006	39
3.1. Общее замечание	39
3.2. Требования КТМС 2006, соблюдение которых подлежит проверке и, в соответствующих случаях, освидетельствованию.....	42
4. Меры, принимаемые в случае выявления недостатков	85
4.1. Общее замечание	85
4.2. Рекомендации по определению надлежащих мер	88

1. Введение

1.1. Разъяснение целей и содержания руководства

1. В соответствии с резолюцией XIII, принятой Международной конференцией труда (МКТ) на ее девяносто четвертой (морской) сессии, представленное здесь международное руководство было разработано для оказания помощи административным органам государств флага в эффективном выполнении их обязанностей, касающихся инспектирования судов и выдачи свидетельств, в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006).

2. Руководство должно предоставить государствам флага дополнительную информацию и рекомендации практического характера, которые могут быть адаптированы с целью отражения в них национальных законов и других мер по применению КТМС-2006.

3. Следует подчеркнуть, что данное руководство задумано в качестве практического пособия для любого правительства, которое сочтет его полезным.

4. Соответствующие национальные законы, нормативные правовые акты, коллективные договоры или иные меры по применению КТМС-2006 в государстве флага должны во всех случаях рассматриваться как указание властей о требованиях данного государства флага.

5. В остальных разделах главы 1 представлена общая информация о структуре, ключевых понятиях и терминологии, используемых в КТМС-2006.

6. Глава 2 состоит из двух разделов. В первом разделе дается обзор обязанностей инспекционной системы государства флага, изложенных в КТМС-2006, и содержится информация о мерах

Руководство по проведению инспекций государством флага

и решениях, которые могут быть приняты государствами флага или компетентным органом государства флага в отношении инспекции и освидетельствования судов. Во втором разделе даются более конкретные рекомендации по процедуре проведения инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве в соответствии с КТМС-2006.

7. В главе 3 рассматриваются требования КТМС-2006, соблюдение которых подлежит проверке и, в соответствующих случаях, освидетельствованию на всех судах, подпадающих под действие КТМС-2006. Она содержит рекомендации по поводу того, на что должен обращать внимание инспектор государства флага (или признанная организация (ПО), которой эта функция была делегирована государством флага) при проверке соблюдения установленных требований. В ней также приводятся примеры отдельных недостатков.

8. В главе 4 перечислены меры, которые могут быть приняты в случае выявления недостатков или несоответствий инспекторами государства флага (или представлены государству флага ПО, действующими от его имени).

1.2. Краткий обзор КТМС-2006

9. В преамбуле КТМС-2006 изложены намерения и цели государств – членов Международной организации труда, связанные с принятием Конвенции. Преамбула содержит ссылку на глобальный характер морского судоходства и потребность моряков в особой защите. Она также устанавливает связь КТМС-2006 с другими ключевыми международными конвенциями, определяющими минимальные нормы для морского судоходства, касающиеся безопасности, защиты и охраны морской среды. **КТМС-2006, дополняя другие важные международные конвенции, отражает общую пози-**

цию международного сообщества в отношении минимальных требований, касающихся условий труда и жизни моряков.

10. Как и другие международные трудовые стандарты, КТМС-2006 лишь устанавливает минимальные нормы для международного сообщества. Тем не менее в преамбуле содержится ссылка на пункт 8 статьи 19 Устава Международной организации труда и разъясняется, что принятие какой-либо конвенции и 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 работникам более благоприятные условия, чем условия, которые предусматриваются конвенцией или рекомендацией.

11. КТМС-2006 включает пояснительные примечания, которые были утверждены на девяносто четвертой (морской) сессии МКТ для оказания правительствам помощи в плане их законодательных обязательств и понимания правовой связи между разными разделами КТМС-2006. В примечаниях также дается обзор общей структуры КТМС-2006.

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

1. Настоящие пояснительные примечания, которые не являются частью Конвенции о труде в морском судоходстве, представляют 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,ratифицировавших Конвенцию. Статьи и правила могут быть изменены только Конференцией в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда (см. статью XIV Конвенции).

Руководство по проведению инспекций государством флага

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 А1.1 и руководящий принцип В1.1 (о минимальном возрасте).

7. Конвенция преследует три основные цели:

- заложить (в своих статьях и правилах) прочный свод прав и принципов;
- обеспечить (посредством Кодекса) значительную степень гибкости в отношении путей осуществления государствами членами этих прав и принципов; и
- 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), выполнить 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 формализации 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 A4.1 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 не что 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 B4.1.1 (пункт 4).

10. Государства члены, ратифицировавшие Конвенцию, не связанны 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 долж-

Руководство по проведению инспекций государством флага

ного 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.

12. В связи с инспекционными обязанностями государства флага и системой освидетельствования судов, которые рассматриваются в данном руководстве, важно учесть три из четырех приложений, приведенных в конце раздела 5 КТМС-2006:

- Приложение А5-І: перечень вопросов, подлежащих проверке государством флага в целях выдачи свидетельств;
- Приложение А5-ІІ: типовые документы, касающиеся действующей в государстве флага системы инспекции и освидетельствования, которая предусмотрена в разделе 5:
 - Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (СвСТН);
 - Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве;
 - Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН (в двух частях: Часть I и Часть II));
- Приложение В5-І: образец возможного заполнения обеих частей ДСТН государством флага (Часть I) и судовладельцем (Часть II).

1.3. Ключевые понятия КТМС-2006

13. В данном разделе главы 1 представлен ряд ключевых понятий, имеющих отношение к применению КТМС-2006. Далее, в разделе 1.4, приводятся определения терминов, используемых в КТМС-2006.

1.3.1. Применение

14. КТМС-2006 применяется в отношении всех моряков на всех судах, подпадающих под действие КТМС-2006. Моряк – это любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется КТМС-2006. Все суда, зарегистрированные в государстве флага, если они подпадают под действие КТМС-2006, подлежат инспекции на предмет соответствия требованиям КТМС-2006. КТМС-2006 включает определения терминов “моряк” и “судно” (см. раздел 1.4, ниже).

1.3.2. Права моряков

15. КТМС-2006 предназначена для оказания содействия в обеспечении достойной работы для всех моряков. Она определяет основополагающие права и принципы, касающиеся условий труда и жизни моряков.

16. Статья III КТМС-2006 посвящена *основополагающим правам и принципам* и требует, чтобы государства – члены МОТ удостоверялись в том, что положения их законодательства и нормативных правовых актов обеспечивают соблюдение, в контексте настоящей Конвенции, основополагающих прав на:

- свободу объединения и единственное признание права на ведение коллективных переговоров;
- упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;

Руководство по проведению инспекций государством флага

- c) эффективное искоренение детского труда; и
- d) ликвидацию дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости.

17. Статья IV касается трудовых и социальных прав моряков и предусматривает следующее:

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.

1.3.3. Суда

18. КТМС-2006 применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются коммерческим морским судоходством. За исключением случаев, когда те или иные положения национального законодательства предусматривают иное, КТМС-2006 не применяется в отношении:

- судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил;

- судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом, и судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки;
- военных кораблей и вспомогательных судов военно-морского флота.

1.3.4. Соблюдение и обеспечение выполнения (инспекция и освидетельствование судов)

19. Государство флага должно осуществлять проверку с помощью эффективной и скоординированной системы регулярных инспекций, мониторинга и других мер контроля того, что на судах соблюдаются требования Конвенции, применяемые в рамках национального законодательства или нормативных правовых актов, коллективных договоров, других мер или практической деятельности по выполнению требований КТМС-2006. Обычно в соответствии с правилом 5.1.3 в дополнение к инспекции суда должны проходить освидетельствование на предмет соответствия требованиям по 14 областям, касающимся условий работы и жизни моряков, которые определены в Приложении А5-І к разделу 5. Государство флага также должно удостовериться в том, что его суда соответствуют всем требованиям КТМС-2006, даже если конкретное требование не предполагает проведения освидетельствования. В отношении судов, которым не требуется освидетельствование (суда валовой вместимостью менее 500 или суда, не занятые в международных рейсах и не эксплуатируемые в портах или между портами другой страны), государство флага должно тем не менее проводить проверку на предмет соблюдения ими тех же требований, что и для судна, подлежащего освидетельствованию.

20. КТМС-2006 признает, что государствам – членам МОТ необходима некоторая степень гибкости для учета особых ситуаций в соответствующих странах, в частности если речь идет

Руководство по проведению инспекций государством флага

о судах меньше определенного размера и судах, которые не осуществляют международные рейсы, или специальных категориях судов. Она также признает, что государства флага не всегда обладают возможностями для выполнения требований КТМС-2006 в порядке, установленном в Части А Кодекса, и позволяет им принимать меры, которые “по существу эквивалентны” ее положениям (см. пункт 37, ниже). КТМС-2006 содержит рекомендации, предназначенные в первую очередь для национальных законодательных органов и касающиеся способов применения странами гибкого подхода в этой сфере. Для судов, занятых в международных рейсах или эксплуатируемых в портах или между портами другой страны, эти вопросы будут изложены в документах по КТМС-2006, которые будут находиться на судах, чтобы с ними могли ознакомиться инспекторы государства флага и уполномоченные должностные лица, осуществляющие контроль в порту государства-члена.

Суда, подлежащие освидетельствованию

21. Для судов валовой вместимостью 500 или более, осуществляющих международные рейсы, или судов валовой вместимостью 500 или более, плавающих под флагом одной страны и эксплуатируемых в портах или между портами другой страны, в КТМС-2006 включен перечень из 14 областей, на которые распространяется система обязательного освидетельствования (см. КТМС-2006, раздел 5, Приложение А5-І). Освидетельствование является обязательным лишь для части судов, которые подпадают под действие КТМС-2006; при этом судовладелец также может обратиться с запросом об освидетельствовании судна даже в тех случаях, когда освидетельствование не требуется.

22. К числу документов, выдаваемых государством флага или ПО, действующей от его имени при наличии таких полномочий, относятся СвСТН и ДСТН. ДСТН состоит из двух ча-

стей. Часть I заполняется государством флага и включает ссылки на соответствующие национальные требования, соблюдение которых должно быть проверено в процессе освидетельствования. Часть II заполняется судовладельцем и содержит описание мер, принятых им для обеспечения текущего соответствия судна этим требованиям государства флага. С образцами документов, которые должны находиться на судах, можно ознакомиться в Приложении А5-II в конце раздела 5 КТМС-2006.

Суда, не подлежащие освидетельствованию

23. Суда, не подлежащие освидетельствованию, должны проходить проверку через интервалы, не превышающие три года, на предмет их соответствия тем же требованиям КТМС-2006 (применимым на национальном уровне), что и суда, подлежащие освидетельствованию. Единственное отличие состоит в том, что таким судам не выдаются СвСТН и ДСТН. Национальные требования по 14 областям, которые обычно оговариваются в Части I ДСТН, также будут применимы к проводимым государствами флага инспекциям судов, не подлежащих освидетельствованию, равно как и все остальные требования КТМС-2006.

1.4. Определения

24. В пункте 1 статьи II КТМС-2006 даны определения следующих терминов:

- компетентный орган означает министра, правительственные 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;
- Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве означает декларацию, о которой упоминается в правиле 5.1.3;

Руководство по проведению инспекций государством флага

- 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 правилах 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 набора и трудоустройства моряков* означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию в государственном или частном секторе, которые занимаются подбором 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 ответ

ственность, 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. Инспекционная система государства флага

2.1. Обзор обязанностей государства флага

2.1.1. Общее замечание

25. Данный раздел руководства предназначен для оказания помощи государствам флага путем представления краткого обзора их обязанностей, касающихся в первую очередь инспекционной системы государства флага. **Во всех случаях главными источниками информации и рекомендаций в отношении конкретных обязанностей государства флага (или компетентных органов) остаются нормативно-правовая база страны, касающаяся применения КТМС-2006, и сама Конвенция.**

26. Большинство положений КТМС-2006 предназначены для национальных законодателей и касаются тех элементов нормативно-правовой базы страны, которые необходимы для применения Конвенции. К ним относится информация о ситуациях, когда государство или его “компетентный орган” могут (или, в некоторых случаях, должны) принимать решения и меры, связанные с обеспечением достойных условий труда и жизни моряков, в частности на судах, плавающих под флагом этого государства¹.

27. Многие национальные решения такого рода относятся к конкретным областям, в которых государство флага может проявлять гибкость в части реагирования на определенные ситуации в стране. В большинстве случаев это относится к решениям, которые должны приниматься “компетентным органом” и требуют

¹ Национальная практика может различаться тем, какое правительственные ведомство (или ведомства) считается “компетентным органом” (как определено в статье II см. пункт 24, выше) для ввода в действие национальных законов, нормативных правовых актов или других мер по выполнению требований КТМС 2006.

Руководство по проведению инспекций государством флага

консультаций с соответствующими организациями моряков и судовладельцев². По этому вопросу предоставлена определенная информация общего характера, однако процесс применения законодательства государством флага (или компетентным органом государства флага) на национальном уровне лежит за рамками настоящего руководства. Вопрос о надлежащем выполнении той или иной страной ее обязанностей по КТМС-2006 рассматривается международной системой контроля, созданной согласно Уставу Международной организации труда.

28. Тем не менее существуют определенные меры более практического характера, которые должны приниматься в целях поддержки деятельности по применению национальных требований в отношении судов. В контексте настоящего руководства, касающегося инспекционных обязанностей государства флага, особенно важны следующие меры:

- назначение инспекторов государства флага или ПО, если они получили от государства флага полномочия для выполнения некоторых задач этого государства;
- инспекция, мониторинг и другие меры контроля;
- выдача, возобновление и изъятие СвСТН и заполнение Части I ДСТН;
- принятие мер по жалобам моряков;

² В тех случаях, когда в государстве члене нет представительных организаций судовладельцев или моряков, любые решения о частичной отмене, изъятии или ином гибком применении КТМС 2006, в отношении которых в соответствии с требованиями Конвенции должны проводиться консультации с организациями судовладельцев и моряков, могут приниматься этим государством членом только на основе консультаций со специальным трехсторонним комитетом, учрежденным согласно Конвенции (статья VII).

Инспекционная система государства флага

- ответы на запросы о предоставлении информации относительно его судов, поступившие от контролирующих органов государства порта;
- принятие мер принуждения в случаях, когда суда признаются не соответствующими требованиям Конвенции.

2.1.2. Обзор использования странами гибкого подхода в связи с КТМС-2006 (решения/изъятия в отношении применения требований)

29. Как отмечалось выше, проявление гибкости и принятие решений относительно применения КТМС-2006 конкретной страной относится к сфере применения национального законодательства и лежит за рамками этого руководства. В данном разделе руководства представлены только самые общие сведения по этому вопросу для информационных целей.

Общее применение в отношении судов и моряков

30. В ряде случаев могут возникать вопросы о том, подпадает ли определенное судно (или категория судов) под действие КТМС-2006 и считается ли определенная категория лиц моряками по смыслу Конвенции, либо о том, в какой степени требования Конвенции применимы к малым судам, не осуществляющим международные рейсы.

31. Решения могут приниматься компетентным органом по данным вопросам (если этот орган имеет соответствующие полномочия согласно национальному законодательству) в процессе либо, в большинстве случаев, после проведения консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Кроме того, любые принимаемые решения должны указываться в докладах, представляемых Генеральному директору Международного бюро труда (пункт 7 статьи II).

32. При возникновении сомнений в отношении того, следует ли рассматривать ту или иную категорию лиц в качестве моря-

Руководство по проведению инспекций государством флага

ков, необходимо руководствоваться пунктом 3 статьи II. Дополнительные рекомендации по этому решению представлены в резолюции VII, принятой на девяносто четвертой сессии МКТ³.

33. Аналогичным образом, при возникновении сомнений в отношении применения КТМС-2006 к какому-либо судну или отдельной категории судов следует руководствоваться пунктом 5 статьи II.

34. В случае если речь идет о судах валовой вместимостью менее 200, не осуществляющих международных рейсов, может возникнуть необходимость в рассмотрении пункта 6 статьи II.

Вопросы конкретного применения

35. Государства флага также могут принимать решения по другим вопросам, связанным с внедрением и применением на национальном уровне, которые учитываются в национальном законодательстве, нормативных правовых актах или иных мерах, включая эквивалентность по существу, решения о применении ряда требований стандарта А3.1, касающихся жилых помещений для моряков и условий для отдыха на борту судов, или изъятия в отношении этих требований.

36. Национальные меры, являющиеся эквивалентными по существу, и изъятия в соответствии со стандартом А3.1, имеющие отношение к подлежащим освидетельствованию требованиям КТМС-2006, должны указываться в Части I ДСТН. В других подлежащих проверке областях необходимо учитывать конкретные национальные требования.

³ Резолюция об информации о профессиональных группах.

Инспекционная система государства флага

Эквивалентность по существу

37. В тех случаях, когда государство флага не обладает возможностями для выполнения того или иного требования разделов 1–4 Конвенции в порядке, установленном в Части А Кодекса (Стандарты), оно может согласно пункту 3 статьи VI КТМС-2006 принять по существу эквивалентное положение в рамках своего законодательства, нормативных правовых актов или иных мер. Любые положения, которые являются эквивалентными по существу и касаются вопросов, предусматривающих проведение освидетельствования, должны отмечаться в Части I ДСТН (см. пункт 36, выше). При рассмотрении возможности принятия по существу эквивалентных положений государство флага должно обратить внимание на пункт 4 статьи VI КТМС-2006, в котором указано, что национальный закон или иная мера будут считаться по существу эквивалентными в контексте данной Конвенции, если государство флага удостоверится в том, что:

- они способствуют полному достижению общей цели и задачи соответствующего положения или положений Части А Кодекса; и
- они обеспечивают выполнение соответствующего положения или положений Части А Кодекса.

Изъятия и применение правила 3.1 и стандарта А3.1

38. Цель минимальных требований правила 3.1 и стандарта А3.1 состоит в обеспечении морякам на борту судна достойных жилых помещений и условий для отдыха. Во многих случаях эти требования касаются вопросов дизайна и конструкции судна (например, размера и расположения кают и т. д.) и его оборудования. Положения этой части КТМС-2006 являются весьма подробными; было признано, что в отдельных случаях строгое соблюдение указанных требований на уже построенных судах, судах,

Руководство по проведению инспекций государством флага

которые меньше определенного размера, или на определенных категориях судов может оказаться невозможным. Кроме того, была признана потребность в учете без дискриминации различных характерных для членов экипажа религиозных и социальных привычек и обычаяев. Изъятия или отклонения (см. пункт 44, ниже) могут разрешаться только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Изъятия должны отмечаться в Части I ДСТН. Наряду с этим рекомендуется отмечать отклонения.

Применение в отношении судов, построенных в момент вступления в силу КТМС-2006 для государства флага

39. Пункт 2 правила 3.1 предусматривает, что требования Кодекса в отношении конструкции и оборудования судна распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу КТМС-2006 для соответствующего государства флага.

40. Для судов, построенных до этой даты, требования в отношении конструкции и оборудования судна, сформулированные в более ранних конвенциях МОТ, применяются в том случае, если они применялись до этого согласно законодательству или практике соответствующего государства-члена (см. пункты 90–92, ниже).

41. Все остальные требования КТМС-2006 (применимые на национальном уровне), включая требования стандарта А3.1, которые не относятся к конструкции и оборудованию судна, применяются к таким судам.

Применение в отношении малых судов и специальных категорий судов

42. Пункты 20 и 21 стандарта А3.1 разрешают государствам флага при определенных обстоятельствах освобождать суда валовой вместимостью менее 200 от соблюдения отдельных

требований этого стандарта в отношении жилых помещений и условий для отдыха.

43. Стандарт А3.1 также содержит особые положения, согласно которым требования для пассажирских судов и судов специального назначения могут быть изменены. Кроме того, от соблюдения некоторых требований могут освобождаться суда валовой вместимостью менее 3000. Национальные законы, нормативные правовые акты или иные меры по применению КТМС-2006 должны тщательно проверяться инспекторами государства флага с целью установления требований, принятых в данном государстве флага.

**Отклонения в отношении различных религиозных
и социальных привычек и обычаяев**

44. Отклонения допустимы при условии, что они не приведут к созданию общих условий, менее благоприятных, чем те, которые были бы созданы в результате применения стандарта А3.1 (пункт 19 стандарта А3.1). Кроме того, при оценке качества и соответствие требованиям находящихся на судне пищевых продуктов необходимо принимать во внимание различные культурные и религиозные особенности экипажа (пункт 1 правила 3.2).

Инспекторы государства флага должны быть осведомлены о любых положениях национального законодательства, касающихся применения, изъятий или отклонений, которые были предусмотрены государством флага по КТМС-2006.

Необходимо, чтобы эта информация сообщалась инспекторам государства флага и любым ПО, уполномоченным выполнять инспекционные обязанности государства флага.

2.1.3. Обязанности государства флага в отношении инспекционной системы

45. Государство флага обязано установить эффективную систему инспекции и освидетельствования условий труда в мор-

Руководство по проведению инспекций государством флага

ском судоходстве на судах, плавающих под его флагом (пункт 2 правила 5.1). Это предполагает обращение к широкому кругу вопросов, к числу которых относятся следующие:

- составление национальных документов, предусмотренных Конвенцией;
- назначение достаточного количества квалифицированных инспекторов (обеспечение подготовки и компетентности);
- разработка правил или положений, обеспечивающих полномочия, статус и независимость инспекторов;
- руководящие принципы, касающиеся задач и конфиденциальности работы инспекторов;
- удостоверения (мандат) инспекторов;
- обязанности по представлению отчетности;
- передача в ведение ПО того или иного аспекта инспекционной системы (при использовании таких организаций);
- введение процедуры приема жалоб или запросов об информации и ответов на них.

46. Следующие разделы посвящены рассмотрению отдельных аспектов указанных сфер ответственности.

Национальные документы, предусмотренные Конвенцией

47. Государству флага (или его компетентному органу) необходимо разработать ряд документов, если таковые отсутствуют. Применительно к системе освидетельствования судов должны быть разработаны национальная форма СвСТН и состоящая из двух частей ДСТН (см. пункты 49–55, ниже).

48. Кроме того, КТМС-2006 требует наличия других документов, к числу которых относятся стандартизованный график с указанием внутреннего трудового распорядка на борту судна

Инспекционная система государства флага

(пункты 10 и 11 стандарта А2.3), стандартное медицинское свидетельство (пункт 2 стандарта А1.2) и форма медицинской карты, используемой на борту судна (пункт 2 стандарта А4.1). Наряду с этим необходимо обеспечить работу системы учета результатов инспекционных проверок, где хранятся соответствующие отчеты (пункт 13 стандарта А5.1.4). Многие из этих документов уже будут в наличии.

Документы системы освидетельствования

49. СвСТН и ДСТН должны находиться на борту судов валовой вместимостью 500 и более, которые заняты в международных рейсах или эксплуатируются в портах или между портами другой страны.

50. СвСТН и ДСТН (вместе с их переводом на английский язык, если они составлены на каком-либо ином языке) должны быть помещены на видное место на борту судна, где с ними могут ознакомиться моряки; при этом их экземпляры предоставляются по запросу морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам государства порта, а также представителям судовладельцев и моряков (пункт 12 стандарта А5.1.3).

51. Требования к свидетельству и ДСТН изложены в правиле 5.1.3 и стандарте А5.1.3. Типовые документы представлены в Приложении А5-II к разделу 5, а образцы их заполнения – в Приложении В5-І к разделу 5. Эти документы должны по своей форме соответствовать типовым документам, приведенным в Приложении А5-II к разделу 5.

Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (правило 5.1.3)

52. СвСТН должно выдаваться компетентным органом или уполномоченной ПО, действующей от его имени, после прове-

Руководство по проведению инспекций государством флага

дения инспекционной проверки, выявившей удовлетворительные результаты в плане соблюдения национальных требований в 14 областях, перечисленных в Приложении А5-І к разделу 5. К свидетельству должна прилагаться ДСТН, обеспечивающая его юридическую силу. Свидетельство должно выдаваться на период, не превышающий пяти лет (уточнения см. в пункте 87).

Временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (правило 5.1.3)

53. В пунктах 5, 6, 7 и 8 стандарта А5.1.3 подробно изложены обстоятельства, при которых может быть выдано временное СвСТН. Такое свидетельство может быть выдано на период, не превышающий шести месяцев. По истечении первых шести месяцев выдача последующих временных свидетельств тому же судовладельцу тем же государством флага не допускается. На период действия временного свидетельства выдавать ДСТН не обязательно. До истечения срока действия временного свидетельства должна быть проведена проверка, позволяющая осуществить выдачу СвСТН.

Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН) (правило 5.1.3)

54. Часть I ДСТН: Часть I заполняется компетентным органом. В ней содержатся ссылки на соответствующие сведения о национальных требованиях по выполнению КТМС-2006. В Части I ДСТН должны быть указаны любые положения национального законодательства, эквивалентные по существу, и любые изъятия, предоставляемые государством флага. С содержанием Части I можно ознакомиться в пункте 10 стандарта А5.1.3; дополнительные рекомендации сформулированы в пункте 1 руководящего принципа В5.1.3. Пример заполнения Декларации приведен в Приложении В5-І к разделу 5.

55. Часть II ДСТН: Часть II должна заполняться судовладельцем и содержать перечень мер, принимаемых в целях обеспечения текущего соответствия национальным требованиям между проверками, и мер, предлагаемых для обеспечения постоянного улучшения ситуации. До проведения освидетельствования Часть II подлежит проверке компетентным органом или ПО, действующей от его имени. С содержанием Части II можно ознакомиться в пункте 10 стандарта А5.1.3; дополнительные рекомендации сформулированы в пунктах 2, 3 и 4 руководящего принципа В5.1.3. Образец заполнения Декларации приведен в Приложении В5-І к разделу 5.

Инспекторы государства флага

56. Информация о назначении, полномочиях, подготовке и необходимом мандате инспекторов государства флага содержится в стандарте А5.1.4. Для выполнения части этих обязанностей могут назначаться ПО. Кроме того, компетентные органы должны разработать указания для инспекторов (см. пункт 7 стандарта А5.1.4) и обеспечить их надлежащую подготовку в отношении задач, которые они будут выполнять.

Предоставление полномочий признанным организациям

57. Согласно пункту 3 правила 5.1.1 государство флага может в соответствии с КТМС-2006 давать общественным институтам или иным организациям, которые оно признает в качестве компетентных и независимых институтов и организаций, полномочия для проведения инспекций или выдачи свидетельств от его имени, либо того и другого. В КТМС-2006 такие организации и институты называются “признанными организациями”.

58. Роль ПО описана в пункте 3 правила 5.1.1 и пункте 1 правила 5.1.2. Стандарт А5.1.2 устанавливает требования к государствам флага, которые могут пожелать назначить общественные

Руководство по проведению инспекций государством флага

институты или иные организации для проведения инспекций, необходимых в соответствии с КТМС-2006, согласно обычной практике. Текущий перечень всех уполномоченных ПО (с указанием объема полномочий) предоставляется Международному бюро труда, которое доводит его до сведения общественности (пункт 4 стандарта А5.1.2).

59. При назначении ПО государство флага (или его компетентный орган) должно указать круг задач такой организации по проверке соблюдения национальных требований. Хотя моряки могут обратить внимание ПО, проводящей инспекцию государства флага, на возможные недостатки на судне и ПО может сообщить о них государству флага, расследование жалоб, предъявленных государству флага в отношении его судов (пункт 5 стандарта А5.1.4), или обеспечение выполнения национальных требований по выполнению КТМС-2006 (см. главу 4 данного руководства) должно осуществляться компетентным органом в каждом государстве флага. Информация о роли ПО и сфере их полномочий также должна предоставляться морякам при наличии у них той или иной жалобы.

60. Государство флага также должно иметь систему надзора за деятельностью ПО, которым оно предоставило соответствующие полномочия. Такая система должна включать процедуры поддержания контактов с ПО и предоставления информации о любых национальных мерах, отличающихся от положений КТМС-2006 (пункт 3 стандарта А5.1.2). В пункте 6 руководящего принципа В5.1.2 представлена дополнительная информация о процедурах надзора и контроля.

Ежегодные отчеты

61. Компетентный орган обязан публиковать ежегодный отчет об инспекционной деятельности в течение шести месяцев после окончания каждого года. При составлении ежегодного отчета

государство флага должно уделить надлежащее внимание содержанию пункта 10 руководящего принципа В5.1.4.

Ответы на запросы об информации

62. Государство флага обязано своевременно отвечать на просьбы о консультациях, предоставлении информации и оказании помощи, поступающие от контролирующего органа государства порта, для обеспечения того, чтобы соответствующее судно не задерживалось органом государства порта без надлежащих оснований.

Ответы на жалобы об условиях труда в морском судоходстве на борту судна

63. Государство флага обязано принимать жалобы, проводить расследования и принимать соответствующие меры принуждения. Пункт 5 стандарта А5.1.4 КТМС-2006 предусматривает следующее:

Если государство член получает жалобу, которую оно не считает явно необоснованной, или располагает доказательствами того, что судно, плавающее под его флагом, не отвечает требованиям на стоящей 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.

64. Информация о несоответствии требованиям или серьезных недостатках условий на судне или деятельности по выполнению на борту судна Части II ДСТН может поступать из различных источников, включая вопросы моряков, заданные ПО во время инспекционной проверки.

Руководство по проведению инспекций государством флага

65. Предполагается, что в государстве флага существуют процедуры приема подобных жалоб и реагирования на них и процедуры обеспечения необходимой конфиденциальности.

66. В определенных обстоятельствах ПО может получить от государства флага особые полномочия для расследования конкретной жалобы, однако ответственность за разрешение жалобы остается за государством флага.

2.2. Процедура проведения инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве

2.2.1. Общее замечание

67. Все суда, на которые распространяется действие КТМС-2006, подлежат проверке на предмет соблюдения всех требований Конвенции (пункт 1 правила 5.1.4). В отношении судов, подлежащих освидетельствованию, также применяются положения правила 5.1.3 и стандарта А5.1.3. Инспекционными стандартами являются национальные требования по выполнению КТМС-2006.

68. Соответствующие положения национального законодательства по выполнению требований КТМС-2006 в 14 областях, по которым отдельные суда должны проходить освидетельствование, будут указаны в Части I ДСТН, которая составляется компетентным органом. Хотя суда, не подлежащие освидетельствованию, не будут иметь на борту ДСТН, инспекторы могут счесть целесообразным обращение к положениям национального законодательства, которые обычно указываются в Части I ДСТН, в качестве базового контрольного перечня по вопросам, охватываемым Декларацией.

69. Инспекторы, знакомые с процедурой организации проверок в морском судоходстве в связи с конвенциями Международной морской организации (ИМО) по вопросам безопасности

судов, их экипажей и пассажиров и предотвращения загрязнения морской среды, отмечая различия в терминологии, используемой в КТМС-2006 применительно к процессу освидетельствования. В конвенциях ИМО говорится об “освидетельствовании” судов в целях выдачи или подтверждения установленного нормативами свидетельства. В КТМС-2006 не проводится различие между обследованием и инспекцией.

70. Инспекционную проверку условий труда в морском судоходстве можно разделить на две части: первая из них касается физических аспектов, таких как условия в жилых помещениях моряков и на камбузе, а вторая связана с другими элементами обеспечения достойного труда или такими гуманитарными и оперативными вопросами, как выплата заработной платы, трудовые договоры моряков, минимальный возраст, медицинское освидетельствование и продолжительность рабочего времени или времени отдыха. Некоторые проблемные области, такие как безопасность и гигиена труда, носят смешанный характер, включая физические аспекты (защитное оборудование/конструкции) и принятую на судне оперативную практику. Вполне возможно, что для удовлетворительного проведения проверки инспектор должен будет применить различные методы, включая анализ документов, визуальное наблюдение, общие беседы с моряками и их интервьюирование в условиях конфиденциальности. При опросе моряков инспекторы должны проявлять деликатность, затрагивая вопросы, которые могут считаться личными или вызывать споры.

71. Кроме того, как указано в пунктах 10 и 11 стандарта А5.1.4:

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, пред-

Руководство по проведению инспекций государством флага

ставителю судовладельца или организации, эксплуатирующей судно, что инспекция проводится на основании такой жалобы или информации.

11.... В частности, инспекторы не должны:...

b) 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.

72. При любых обстоятельствах в ходе проверок условий труда в морском судоходстве участвующие в них инспекторы должны использовать свое профессиональное суждение.

2.2.2. Подготовка к проведению инспекции

73. Наряду с изучением Части II ДСТН судна, особенно при первоначальной проверке, инспектор государства флага должен ознакомиться с различными источниками информации, чтобы узнать историю судна (где применимо). Информацию можно получить из отдельных досье по судну, содержащих отчеты о предыдущих проверках, из баз данных соответствующего государства флага и государственного портового контроля, а также из других баз данных и отчетности МОТ.

74. Если речь идет о существующих судах, подлежащих и не подлежащих освидетельствованию, инспектор государства флага до проведения проверки судна должен, используя доступные источники информации, выяснить наличие каких-либо недостатков, которые не были устранены судовладельцем. При наличии таких не устранных судовладельцем недостатков компетентный орган или инспектор государства флага должен принять меры (см. главу 4, ниже), направленные на их своевременное исправление.

75. Инспектор государства флага также должен быть осведомлен о любых национальных решениях, мерах, эквивалентных по существу, изъятиях и отклонениях, которые были приняты государством флага в соответствии с КТМС-2006.

76. При наличии у судна СвСТН это свидетельство и приложенная к нему ДСТН должны стать отправной точкой в проведении инспекций государства флага: Часть I ДСТН напомнит инспекторам о национальных требованиях в 14 областях, указанных в Приложении А5-1, в отношении которых должна быть проведена проверка для выдачи свидетельства, а Часть II ДСТН содержит информацию о мерах, принятых судовладельцем для обеспечения текущего соответствия этим национальным требованиям.

77. Если у судна нет СвСТН, а проверка направлена на то, чтобы сделать возможным его освидетельствование, отправной точкой должны стать Часть I ДСТН и один из следующих документов:

- проект Части II ДСТН, представленный на утверждение компетентному органу, в случае выдачи свидетельства, или
- информация, предоставленная в соответствии с пунктом 7 стандарта А5.1.3, в случае выдачи временного свидетельства.

78. Для судов, не подлежащих освидетельствованию (если освидетельствование не запрашивается), отправной точкой являются требования национальных законов, нормативных правовых актов или коллективных договоров либо иные меры по применению КТМС-2006, хотя для проведения проверки на этих судах могут оказаться полезными положения национального законодательства, которые обычно указываются в Части I ДСТН.

79. Хотя для выдачи свидетельства необходимо проверить 14 областей освидетельствования, подлежащие и не подлежащие освидетельствованию суда должны проходить проверку на пред-

Руководство по проведению инспекций государством флага

мет соблюдения всех требований КТМС-2006, которые по этой причине включены в детальную информацию о проведении инспекций, представленную в разделе 3.2 главы 3, ниже.

2.2.3. Обзор процедуры проведения инспекций и освидетельствования судов

80. Суда могут быть проинспектированы и освидетельствованы либо только проинспектированы при различных обстоятельствах. Одни суда могут находиться в процессе строительства или быть только что построенными, вторые могут переводиться из другого реестра, а трети могут не нуждаться в освидетельствовании. Информация о различных этапах и ситуациях содержится в продолжении данного раздела главы 2.

2.2.4. Инспекции, проводимые до выдачи первого свидетельства

81. В случае если речь идет о судах, находящихся в процессе строительства, которые были или должны быть зарегистрированы в государстве флага, необходимо ознакомиться с соответствующими чертежами в связи с применимыми требованиями КТМС-2006 (правила 3.1 (Жилые помещения и условия для отдыха), 3.2 (Питание и столовое обслуживание) и 4.3 (Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев)) с целью удостовериться в соблюдении национальных требований по осуществлению КТМС-2006.

82. В случае сдачи в эксплуатацию новых судов следует проверить соответствие чертежам позиций, указанных в разделе 3, в заводском исполнении при посещении судна инспектором государства флага. Соблюдение других национальных требований (в том числе требований, которые предусмотрены Частью I ДСТН применительно к подлежащим освидетельствованию судам) должно по возможности проверяться непосредственно перед сдачей судна в эксплуатацию на основе подобной докумен-

тации и имеющейся информации. В этом случае при недостатке информации, обусловленном, например, тем, что моряки еще не поднялись на борт судна, может выдаваться только временное свидетельство (см. пункты 5–8 стандарта А5.1.3).

83. Судовладелец должен определить в Части II ДСТН меры по обеспечению соблюдения соответствующих требований на начальном этапе и в дальнейшей деятельности. Эти меры должны соответствовать национальным требованиям, кратко изложенным в Части I ДСТН. Инспектор должен изучить эти меры, представленные в Части II, чтобы компетентный орган мог подтвердить Часть II в соответствии с пунктом 10 стандарта А5.1.3. В случае выдачи временного свидетельства такой анализ будет касаться информации, представленной в соответствии с пунктом 7 стандарта А5.1.3.

84. До выдачи СвСТН и прилагаемой к нему ДСТН должна быть проведена полная проверка, включающая проверку документов.

85. В ходе последующих инспекций (о которых говорится ниже) основное внимание при проверке Части II ДСТН будет уделяться вопросу о надлежащем осуществлении мер, указанных в Части II.

2.2.5. Промежуточная проверка

86. В целях обеспечения текущего соответствия требованиям КТМС-2006 необходимо проводить промежуточную проверку. Она должна осуществляться в период между второй и третьей ежегодными датами⁴. Объем и степень детализации промежуточ-

⁴ “Ежегодная дата” означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия СвСТН (пункт 2 стандарта А5.1.3).

Руководство по проведению инспекций государством флага

ной проверки должны быть аналогичны объему и степени детализации проверки для возобновления свидетельства. Свидетельство должно подтверждаться после промежуточной проверки, выявившей удовлетворительные результаты. В случае если такая проверка не будет пройдена и зафиксирована в СвСТН, свидетельство утратит свою силу (пункт 14 б) стандарта А5.1.3).

2.2.6. Возобновляющая проверка

87. При проведении инспекции для возобновления СвСТН необходимо проверить соблюдение всех требований. Если возобновляющая проверка была проведена в течение трех месяцев до истечения срока действия существующего свидетельства, новое свидетельство будет иметь силу с даты завершения возобновляющей проверки в течение пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства (пункт 3 стандарта А5.1.3).

88. Возобновляющая проверка может быть завершена более чем за три месяца до истечения срока действия существующего СвСТН. В этом случае новое свидетельство будет иметь силу в течение периода, не превышающего пяти лет, начиная с даты завершения возобновляющей проверки (пункт 4 стандарта А5.1.3).

2.2.7. Смена флага/перерегистрация, смена судовладельца, существенные изменения

89. СвСТН утрачивает силу, требуя выдачи нового свидетельства, при переводе судна под флаг другого государства, при смене судовладельца либо в том случае, если конструкция или оборудование судна, о которых говорится в разделе 3 (Жилые помещения), подверглись существенным изменениям (пункт 14 стандарта А5.1.3). Выдача нового свидетельства потребует проведения проверки, которая должна осуществляться таким же образом, как и проверка при сдаче в эксплуатацию нового судна, рассматривавшаяся в разделе 2.2.4, выше.

2.2.8. Суда, построенные до вступления в силу КТМС-2006 для государства флага

90. Пункт 2 правила 3.1 предусматривает, что требования стандарта А3.1, которые относятся к конструкции и оборудованию судна, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу КТМС-2006 для государства флага. Датой постройки судна считается день закладки киля или день, когда судно находится на аналогичной стадии постройки.

91. В отношении судов, построенных до вступления в силу КТМС-2006 для государства флага, требования, касающиеся конструкции и оборудования судна, установленные в Конвенции (пересмотренной) 1949 года о помещениях для экипажа (№ 92) и Конвенции 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения) (№ 133), применяются в том случае, если они применялись до этой даты согласно законодательству или практике соответствующего государства-члена. Возможно, что одна или обе эти конвенции стали применимыми после их ратификации соответствующей страной либо стали применимыми по сути после ратификации страной Конвенции 1976 года о минимальных нормах в торговом флоте (№ 147) и/или Протокола 1996 года к Конвенции № 147. Наряду с этим возможны случаи, когда конвенции №№ 92 и 133 неratифицированы, но применимы в соответствии с национальным законодательством конкретной страны.

92. Как отмечается в пункте 41, выше, все остальные требования КТМС-2006, применяемые на национальном уровне, включая требования стандарта А3.1, которые не относятся к конструкции и оборудованию, применимы даже к судам, построенным до вступления в силу КТМС-2006 для государства флага.

Руководство по проведению инспекций государством флага

2.2.9. Суда, проходящие свидетельствование по просьбе судовладельцев

93. В случае если речь идет о судах, которые не обязаны иметь СвСТН, судовладельцы могут обратиться с просьбой о включении их судов в систему освидетельствования и выдаче им СвСТН после представления Части II ДСТН и завершения процедуры проведения инспекции.

2.2.10. Суда, не подлежащие освидетельствованию

94. КТМС-2006 применяется в отношении всех моряков на судах, охватываемых Конвенцией, вне зависимости от типа и размера судов или выдачи судну СвСТН. Это означает, что суда валовой вместимостью менее 500 или суда, не занятые в международных рейсах и не эксплуатируемые в портах или между портами другой страны, должны проходить ту же проверку, что и освидетельствованное или требующее освидетельствования судно. Таким образом, положения национального законодательства, обеспечивающие выполнение требований Конвенции по вопросам, предусматривающим проведение освидетельствования, которые обычно указываются в Части I ДСТН, будут применимы к условиям на этих судах.

2.2.11. Доклады инспекторов государства флага

95. Вне зависимости от того, подлежит ли судно освидетельствованию в соответствии с КТМС-2006, после проведения проверки, предусмотренной КТМС-2006, инспектор должен представить доклад об инспекции (пункт 12 стандарта А5.1.4) согласно национальным законам и нормативным правовым актам. В докладе должно оговариваться, что любые недостатки, выявленные в ходе инспекции, исправляются в соответствии со стандартными процедурами представления отчетности о проведении проверок. Одна копия доклада предоставляется капитану суд-

Инспекционная система государства флага

на, а другая вывешивается на доске объявлений судна для сведения моряков. Третья копия должна оставаться у государства флага или ПО, которая будет вести соответствующую отчетность. По запросу от имени моряков копия доклада должна быть направлена им представителям.

96. Для судов, имеющих СвСТН и ДСТН, результаты последующих проверок (после первой инспекции) или освидетельствований, а также любые существенные недостатки, обнаруженные в ходе таких проверок, регистрируются вместе с датой устранения недостатков (пункт 11 стандарта А5.1.3). Такие регистрационные записи на английском языке (или их перевод на английский язык, если они ведутся на другом языке) вносятся в находящуюся на борту судна копию ДСТН или прилагаются к ней, либо каким-то иным способом предоставляются для ознакомления морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам в государстве порта и представителям судовладельцев и моряков.

3. Проверка соблюдения требований в отношении условий труда в морском судоходстве, предусмотренных КТМС-2006

3.1. Общее замечание

97. Как отмечалось ранее, соответствующие национальные законы или нормативные правовые акты, коллективные договоры или иные меры по применению КТМС-2006 во всех случаях представляют собой указание властей о требованиях по тому или иному вопросу. КТМС-2006 устанавливает требования, которые должны выполняться на национальном уровне. Данное руководство касается только требований КТМС-2006 и должно рассматриваться только как общее руководство. Таким образом, хотя в разделе 3.2, ниже, представлены более подробные рекомендации, эти рекомендации не всегда будут в полной мере актуальны для всех стран. Рекомендации раздела 3.2 составлены с учетом требований КТМС-2006, сформулированных в статьях и правилах и в Части А Кодекса, включая адресованное государствам – членам МОТ требование уделять надлежащее внимание выполнению своих обязанностей в порядке, предусмотренном в Части В Кодекса, которая не имеет обязательной силы. Это означает, что между положениями КТМС-2006 и положениями национального законодательства (или иными мерами), которые были приняты в целях выполнения КТМС-2006, могут существовать различия в деталях. Эти различия могут быть обусловлены тем обстоятельством, что национальные законы или нормативные правовые акты, коллективные договоры или иные меры обеспечивают выполнение обязательств по Части А Кодекса в таком порядке, который отличается от рекомендованного в Части В, хотя соответствующим вопросам былоделено надлежащее внимание. Как отмечается в разделе 2.1 главы 2, государство-член также

Руководство по проведению инспекций государством флага

может в соответствии со статьей VI КТМС-2006 принять решение об утверждении законодательных положений, которые “по существу эквивалентны” требованиям Части А. Кроме того, в соответствии с КТМС-2006 могут быть приняты решения об изъятиях из некоторых требований. Любые различия такого рода должны быть указаны в Части I ДСТН государства флага и приниматься во внимание при проведении инспекционной проверки.

98. При этом, однако, возможна ситуация, когда инспекторам государства флага не удается найти положения национального законодательства или иные меры, которые охватывают определенные требования Конвенции. При наличии явных пробелов в охвате требований инспекторы (включая ПО) должны обратиться за разъяснениями к компетентному органу государства флага. Инспекторы должны предупредить компетентный орган обо всех соответствующих недостатках или злоупотреблениях, которые конкретно не охвачены действующими законодательством или нормативными правовыми актами, и внести предложения по их совершенствованию (см. пункт 8 г) руководящего принципа B5.1.4).

99. Соблюдение всех требований, изложенных в разделе 3.2, ниже, подлежит инспекции на всех судах, входящих в сферу действия КТМС-2006. Для судов, подлежащих освидетельствованию, результатом такой инспекции станет выдача этим судам свидетельств о соответствии национальным требованиям в 14 областях, указанных в разделе 3.2, ниже, после проверки:

- соблюдения национальных законов, кратко сформулированных в Части I ДСТН; и
- осуществления мер, которые были приняты судовладельцем с целью обеспечить первоначальное и текущее соблюдение соответствующих норм (т. е. мер, определенных в Части II ДСТН).

100. Для того чтобы подтвердить соблюдение национальных требований и надлежащее осуществление мер, предусмотренных судовладельцем, наряду с их последующим применением (насколько это возможно в отношении только что построенных судов), инспектор государства флага должен получить объективные доказательства путем:

- проверки соответствующих мест на судне;
- изучения дополнительной документации, такой как паспорта или другие официальные документы, медицинские свидетельства, данные о профессиональной подготовке, судовые роли и платежные ведомости, трудовые договоры моряков, свидетельства о минимальном составе экипажа и графики работы;
- проведения частных бесед с репрезентативным числом моряков с учетом необходимости сохранения конфиденциальности и графиков их работы и отдыха.

101. Как отмечалось выше, в разделе 2.2, условия, в которых суда будут проходить проверку, могут сильно отличаться. Например, инспекция нового судна может в силу необходимости быть менее детальной, нежели инспекция судна, уже получившего СвСТН, поскольку информация по эксплуатации новых судов отсутствует, а экипаж судна на момент проведения проверки в ряде случаев не укомплектован и поэтому не может быть опрошен. В таком случае инспекция может быть проведена – в той мере, в которой это целесообразно и практически выполнимо, – для выдачи временного свидетельства (см. пункт 7 стандарта А5.1.3). С другой стороны, при наличии достаточной документации для выдачи СвСТН инспекция может включать проверку мер, принятых судовладельцем, в целях подтверждения Части II ДСТН, физический осмотр судна, анализ документации и проведение частных бесед с моряками. В этой связи инспекторы, возможно,

Руководство по проведению инспекций государством флага

пожелаю обратиться к информации, содержащейся в подразделах “Как проверить соблюдение базовых требований” раздела 3.2, ниже.

102. Если речь идет о судах, подлежащих освидетельствованию или уже имеющих СвСТН, следует проверить Часть II ДСТН. В качестве первого шага при проведении инспекции необходимо удостовериться в применении на судне мер, постоянное соблюдение которых в каждой из 14 подлежащих освидетельствованию областей предусмотрено судовладельцем.

103. Следует отметить, что, хотя проверке должно подвергаться соблюдение всех требований КТМС-2006, любая инспекция проводится на вторичной основе, и инспекторы должны опираться на свое профессиональное суждение и опыт при определении того, насколько тщательной должна быть проверка в отношении каждого требования.

104. Наряду с этим следует учитывать пункт 15 стандарта А5.1.4, который предусматривает, что при проведении инспекций или принятии мер прилагаются все надлежащие усилия во избежание неоправданного задержания или отсрочки выхода судна.

3.2. Требования КТМС-2006, соблюдение которых подлежит проверке и, в соответствующих случаях, освидетельствованию

Правило 1.1 – Минимальный возраст

Стандарт А1.1; руководящий принцип В1.1

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

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

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд моряков в возрасте до 18 лет, если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности (пункт 4 стандарта А1.1).
- Особое внимание должно уделяться вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет в соответствии с национальными законами и нормативными правовыми актами (пункт 2 б) стандарта А4.3).
- Запрещается труд в ночное время* моряков в возрасте до 18 лет, кроме случаев, когда исключение было сделано компетентным органом в соответствии с пунктом 3 стандарта А1.1 в отношении программ профессиональной подготовки (пункт 2 стандарта А1.1).

* Термин “ночное время” определяется в соответствии с национальными законодательством и практикой. Он охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра (пункт 2 стандарта А1.1).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить судовую роль либо паспорта или другие официальные документы, подтверждающие даты рождения моряков.
- Проверить график работы моряков в возрасте до 18 лет для определения продолжительности рабочего времени и характера их работы.
- Проверить, определены ли виды работ на борту судна, которые могут поставить под угрозу безопасность моряков в возрасте до 18 лет.
- Проверить последние доклады о происшествиях и отчеты комитета по безопасности для выявления участия в них моряков в возрасте до 18 лет.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Подтвердить полученную информацию путем проведения частных бесед с репрезентативным числом моряков.

Примеры недостатков

- Лицо в возрасте до 16 лет работает моряком.
- Моряк в возрасте до 18 лет работает в ночное время (что не является частью программы профессиональной подготовки).
- Моряк в возрасте до 18 лет выполняет задачи, которые могут поставить под угрозу его безопасность или здоровье.

Правило 1.2 – Медицинское свидетельство

Стандарт А1.2; руководящий принцип В1.2

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представлят документ*, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.
- Свидетельство для моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, должно выдаваться на английском языке (пункт 10 стандарта А1.2).
- Медицинское свидетельство должно быть выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией, и быть действительным.
- Срок действия свидетельства определяется на основании национального законодательства в соответствии со следующими критериями:
- медицинские свидетельства остаются в силе не более двух лет, однако если моряку не исполнилось 18 лет, максимальный срок действия такого свидетельства равен одному году;

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- свидетельство о цветоощущении остается в силе не более шести лет.

* Свидетельства, выдаваемые в соответствии с применимыми требованиями Международной Конвенции 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенции ПДНВ) с поправками или отвечающие этим требованиям по существу, считаются соответствующими указанным требованиям (пункт 3 стандарта А1.2).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить судовую роль.
- Проверить наличие действительных медицинских свидетельств, в которых указано, что моряки пригодны по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.
- Проверить при необходимости наличие свидетельств о цветоощущении.
- Удостовериться (посредством изучения графиков работы и проведения частных бесед) в том, что медицинские ограничения, касающиеся трудовой деятельности отдельных моряков, соблюдаются и что моряки не направляются на работы в нарушение этих ограничений и не выполняют такие работы.
- В чрезвычайных обстоятельствах, когда компетентный орган государства флага допустил к работе моряка без действительного свидетельства или со свидетельством, срок действия которого истек, необходимо удостовериться в том, что такое разрешение не утратило свою силу (учитывая, что срок его действия не превышает трех месяцев).
- В случае если срок действия медицинского свидетельства истек во время пребывания в море, новое свидетельство должно быть получено не позднее чем через три месяца.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Удостовериться в том, что медицинские свидетельства моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, выданы на английском языке.
- Удостовериться в том, что медицинское свидетельство выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией.

Примеры недостатков

- Наличие на борту моряка без действительного медицинского свидетельства или свидетельства о цветоощущении (в тех случаях, когда оно необходимо) или разрешения от компетентного органа в чрезвычайных обстоятельствах.
- Наличие моряка, который работает на судне или выполняет те или иные задачи в нарушение ограничений, указанных в медицинском свидетельстве.
- Медицинское свидетельство моряка на судне, как правило, выполняющем международные рейсы, составлено не на английском языке.
- Медицинское свидетельство выдано не практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией.

Правило 1.3 – Подготовка и квалификация

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Моряки должны пройти профессиональную подготовку или получить диплом (свидетельство)*, удостоверяющий их компетентность, или иным образом подтвердить свою квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности в соответствии с требованиями государства флага.

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Моряки должны успешно завершить курс подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
 - * Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с Международной конвенцией 1978 года о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (Конвенцией ПДНВ) с по правками считаются соответствующими указанным требованиям.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить Свидетельство о минимальном составе экипажа, с целью удостовериться в надлежащей квалификации моряков.
- Проверить свидетельства и подтверждения к свидетельствам членов экипажа, выданные в соответствии с ПДНВ, подтверждающие компетентность моряков в отношении выполнения их обязанностей (проверить судовую роль для определения обязанностей).
- Проверить документальные доказательства (полученные от судовладельца или, если это применимо к соответствующей должности, от национального или иного органа), подтверждающие, что моряки обладают квалификацией, которая может быть предусмотрена национальным законодательством для лиц, выполняющих другие обязанности на борту судна (например, для судовых поваров – см. правило 3.2, ниже).
- Проверить наличие доказательств успешного завершения всеми моряками курса подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
- Проверить копию соответствующих учебных материалов, предоставляемых экипажу.
- Подтвердить факт прохождения подготовки в частных беседах с репрезентативным числом моряков.

Руководство по проведению инспекций государством флага

Примеры недостатков

- Квалификация моряка не соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа.
- На борту судна работает моряк, не прошедший профессиональную подготовку, не получивший диплома (свидетельства) или иным образом не подтвердивший свою квалификацию для выполнения необходимых обязанностей.
- Свидетельства или подтверждающие отметки не были обновлены или утратили силу.
- На борту судна работает моряк, которому не удалось успешно завершить подготовку по вопросам личной безопасности.

Правило 1.4 – Набор и трудоустройство

Стандарт А1.4; руководящий принцип В1.4

* Инспекция и освидетельствование

** Проверка Части II ДСТН

Базовые требования

- В случае использования судовладельцем частной службы набора и трудоустройства моряков* такая служба должна иметь лицензию или сертификат либо регулироваться согласно КТМС-2006.
- С моряков не взимается плата за пользование этими службами.
- Судовладельцы, пользующиеся службами, которые расположены в государствах, не являющихся участниками КТМС-2006, должны обеспечить соответствие этих служб требованиям КТМС-2006, насколько это практически возможно (пункт 9 стандарта А1.4)**.

* Если на территории государства флага действуют частные службы набора и трудоустройства моряков, государства флага несут ответствен

ность за создание эффективной системы инспектирования и мониторинга таких служб (правило 5.3; пункт 1 стандарта А5.3).

** Государства флага несут ответственность за обеспечение надлежащей системы, позволяющей судовладельцам удостовериться в соответствии служб набора и трудоустройства национальным требованиям по выполнению стандарта А1.4, если они пользуются службами набора и трудоустройства, которые находятся в государствах, не являющихся участниками КТМС 2006. Эта обязанность может выполняться путем непрерывного мониторинга соблюдения судовладельцами указанных требований, путем мониторинга деятельности служб набора и трудоустройства в соответствующих странах, не являющихся участниками КТМС 2006, на основе системы контроля качества и путем предоставления информации о том, в какой степени, согласно имеющимся данным, службы таких стран соблюдают требования стандарта А1.4.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить национальные веб-сайты компетентного органа по вопросам лицензирования или регулирования служб набора и трудоустройства моряков (кадровых агентств).
- Проверить документацию или иную информацию, которая позволяет инспектору убедиться в следующем:
 1. Прямой наем
Моряки были отобраны и наняты судовладельцем. В этом случае данный факт должен быть зафиксирован; никаких дальнейших действий не требуется.
 2. Набор через государственную службу
Моряки были наняты через государственную службу набора и трудоустройства моряков в государстве флага либо в другом государстве, в отношении которого применяется КТМС-2006. В этом случае данный факт должен быть зафиксирован; никаких дальнейших действий не требуется.

Руководство по проведению инспекций государством флага

3. Набор через частную службу (или службу, находящуюся в ведении организации моряков) в стране, ратифицировавшей КТМС-2006
 - A. Если моряки были наняты через частную службу набора и трудоустройства моряков в государстве флага, следует проверить документальные доказательства, подтверждающие, что данная служба работает в соответствии с национальными законами или нормативными правовыми актами либо иными мерами по выполнению требований КТМС-2006. В тех случаях, когда надзор за подобными службами поручен другому национальному органу в государстве флага, достаточно заявления указанного органа о том, что данная служба действует согласно соответствующему законодательству.
 - B. Если моряки были наняты через частную службу набора и трудоустройства моряков в другом государстве, ратифицировавшем КТМС-2006, никаких действий не требуется, за исключением случаев, когда инспектор располагает явными свидетельствами нарушения основных прав (например, взимание с моряков платы за пользование такими службами).
4. Набор через службу, находящуюся в стране, которая не ратифицировала КТМС-2006
Если моряки были наняты через службу набора и трудоустройства моряков, находящуюся в стране, которая не ратифицировала КТМС-2006, следует проверить документацию, свидетельствующую о том, что судовладелец, насколько это практически возможно, удостоверился в соответствии работы данной службы КТМС-2006, используя надлежащую систему. Эта система может,

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

в частности, обеспечивать учет информации, собранной государством флага, и результатов любых инспекционных проверок или освидетельствований качества работы службы в странах, которые не ратифицировали КТМС-2006. К числу других доказательств, которые могут быть представлены судовладельцами, относятся ведомости результатов проверки соответствия требованиям КТМС или результаты проведенной ПО инспекционной проверки службы набора и трудоустройства в стране, не ратифицировавшей КТМС-2006.

- Проверить путем проведения частных бесед с репрезентативным числом моряков, что они не платили службе набора и трудоустройства комиссионных или иных сборов и были проинформированы о своих правах и обязанностях.
- Удостовериться путем проведения частных бесед с репрезентативным числом моряков в отсутствии у службы набора и трудоустройства, в которую они обратились, черного списка.

Примеры недостатков

- Отсутствуют документальные свидетельства, указывающие на то, что служба или агентство действуют в соответствии с КТМС-2006.
- Моряк нанят через частную службу набора и трудоустройства моряков, которая не имеет лицензии или сертификата либо не регулируется в соответствии с КТМС-2006, либо имеет лицензию, сертификат или любой другой аналогичный документ, утративший силу.
- Использование службы набора и трудоустройства, которая требует от моряка оплаты комиссионных или иных издержек за услуги по трудоустройству (если такая возможность

Руководство по проведению инспекций государством флага

существует, следует также сообщить об этом компетентному органу государства, в котором находится данная служба).

- На борту судна работает моряк, нанятый через службу набора и трудоустройства в стране, которая не ратифицировала КТМС-2006, в случаях, когда судовладелец не может подтвердить заключение о соответствии данной службы требованиям КТМС-2006.

Правило 2.1 – Трудовые договоры моряков

Стандарт А2.1; руководящий принцип В2.1

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

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

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить экземпляр ТДМ и любые действующие коллективные договоры моряков, а также, как минимум, стандартную форму ТДМ (на английском языке) для данного судна.
- Проверить, где это возможно, с учетом времени проведения инспекции по отношению к сроку занятости, наличие у моряков записей в Мореходной книжке (или потребовать, чтобы такие документы были представлены инспектору позднее).
- Удостовериться в том, что записи в мореходных книжках не содержат никакой оценки качества работы моряков или сведений о размере их заработной платы.
- Провести частные беседы с представительным числом моряков, чтобы подтвердить, что при подписании ТДМ морякам была предоставлена возможность изучить договор и получить соответствующие консультации и что моряки без принуждения приняли условия договора до его подписания.

Примеры недостатков

- На судне работает моряк без ТДМ.
- На судне есть моряк с ТДМ, который не содержит всех данных, указанных в пункте 4 а)–к) стандарта А2.1.
- На судне есть моряк с ТДМ, который не согласуется с национальными требованиями.
- Отсутствует система или положения, касающиеся ведения записей в Мореходной книжке.
- По завершении работы на судне морякам не выдается Мореходная книжка.
- Коллективный договор, полностью или частично включенный в ТДМ, отсутствует на борту судна либо оформлен не на английском языке для судна, осуществляющего международные рейсы.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Стандартная форма ТДМ составлена не на английском языке.
- ТДМ содержит положения, нарушающие права моряков.

Правило 2.2 – Заработка плата

Стандарт А2.2; руководящий принцип В2.2

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Моряки должны получать плату за свой труд в полном объеме не реже одного раза в месяц в соответствии со своими трудовыми договорами*.
- Моряки имеют право на получение ежемесячного отчета с указанием их заработной платы за месяц и любых разрешенных вычетов, таких как выплата семьи части заработной платы.
- Не допускаются неразрешенные вычеты, такие как оплата транспортных расходов, связанных с приездом на судно или отъездом с него.
- Комиссии за пересылку денежных переводов/выплат семье** должны быть разумными, а курсы обмена валюты должны соответствовать национальным требованиям.

* Возможно, государства флага пожелают рассмотреть вопрос о том, чтобы обязать судовладельцев обеспечить наличие на борту таких судовых документов, как копия платежной ведомости или электронная отчетность.

** Выплата семьи части заработной платы – это система, в соответствии с которой часть заработка моряков по их просьбе регулярно списывается их семьям или иждивенцам, либо имеющим на то юридическое право доверенным лицам, пока моряки находятся в море (пункты 3 и 4 стандарта А2.2).

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить ТДМ и другую документацию, например платежные ведомости, для подтверждения того, что заработка плаата выплачивается не реже одного раза в месяц, как оговорено в ТДМ или соответствующих коллективных договорах.
- Проверить соответствующие документы с информацией о тарифах за обслуживание и курсах обмена валюты, применяемых в отношении любых осуществляемых по просьбе моряков денежных переводов в пользу их семей или иждивенцев, либо имеющих на то юридическое право доверенных лиц.
- Проверить соответствующие документы, подтверждающие выплату заработной платы, включая соблюдение требования о предоставлении морякам ежемесячного отчета (такого как выписка из платежной ведомости). Копии индивидуальных счетов должны предоставляться инспекторам по их требованию.
- Проверить соответствие установленных в ТДМ размеров заработной платы уровню оплаты труда моряков в данной стране, в случае если приняты национальные законы или нормативные правовые акты либо коллективные договоры, регулирующие заработную плату моряков.
- Провести частные беседы с представительным числом моряков, чтобы подтвердить соблюдение требований по выплате заработной платы.

Примеры недостатков

- Выплата заработной платы тому или иному моряку осуществляется нерегулярно (реже одного раза в месяц) и не в полном объеме, как это предусмотрено ТДМ или коллективным договором.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Моряку не представляется ежемесячный отчет по заработной плате (такой как выписка из платежной ведомости).
- Выплаты семьям не перечисляются либо не соответствуют инструкциям моряка.
- Комиссия за конвертацию и перевод валюты не соответствует национальным требованиям.
- Используется более одного набора выписок из платежных ведомостей.

Правило 2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

Стандарт А2.3; руководящий принцип В2.3

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Минимальная продолжительность времени отдыха* должна составлять не менее десяти часов в течение любого 24-часового периода и 77 часов в течение любого периода в семь дней, если соответствующий национальный закон касается времени отдыха; если же в национальном законе говорится о рабочем времени, то максимальная продолжительность рабочего времени** не должна превышать 14 часов в течение любого 24-часового периода и 72 часов в течение любого периода в семь дней (пункт 5 стандарта А2.3 в форме, зафиксированной в национальных стандартах)***.
- Время отдыха можно делить не более чем на два периода, продолжительность одного из которых должна составлять не менее шести часов; интервал между последовательными

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

периодами отдыха не должен превышать 14 часов (пункт 6 стандарта A2.3 в форме, зафиксированной в национальных стандартах)***.

- Необходимо принимать во внимание опасность, связанную с усталостью моряков (пункт 4 стандарта A2.3).

* “Время отдыха” означает время, выходящее за рамки рабочего времени; этот термин не включает короткие перерывы (пункт 1 б) стандарта A2.3).

** “Рабочее время” означает время, в течение которого моряк обязан выполнять работу в интересах судна (пункт 1 а) стандарта A2.3).

*** В отношении национальных стандартов, касающихся применения стандарта A2.3, необходимо отметить следующее:

Пункт 3 стандарта A2.3 предусматривает, что “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 отдыше в праздничные нерабочие дни. Однако это не препятствует устав новлению государством членом процедур, дающих право на заключение или регистрацию коллективного договора, в котором нормальное рабочее время моряков устанавливается на не менее благоприятной основе, чем в настоящем стандарте”.

Пункт 13 стандарта A2.3 предусматривает, что “ничто в пунктах 5 и 6 настоящего стандарта не препятствует государству члену иметь национальные законодательство, нормативные правовые акты или процедуру, посредством которых компетентный орган разрешал бы или регистрировал коллективные договоры, позволяющие отступать от устав новленных 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”.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить наличие одобренного и соответствующего стандарту графика внутреннего трудового распорядка на борту судна, устанавливающего национальные требования в отношении максимальной продолжительности рабочего времени или минимальной продолжительности времени отдыха и режим работы в море и в порту, который должен быть вывешен в легкодоступном месте на борту судна.
- Проверить внутренний трудовой распорядок, зафиксированный в графике.
- Проверить документы (ТДМ или соответствующий коллективный договор и другие документы, такие как судовой и машинный журналы, которые также можно проверить) с целью подтвердить соблюдение базовых требований относительно минимальной продолжительности времени отдыха или максимальной продолжительности рабочего времени.
- Проверить график внутреннего трудового распорядка или расписание на рабочем языке или языке, используемом на судне, и на английском языке.
- Проверить наличие обновленной отчетности, предусмотренной национальными стандартами и касающейся времени работы или времени отдыха каждого моряка, который служит на судне.
- Проверить, имеет ли место усталость моряков, о которой могут свидетельствовать продолжительность рабочего времени, постоянно находящаяся у верхних пределов, и другие факторы, способствующие ее накоплению, такие как перерывы в периодах отдыха. Если на судне есть моряки с такими симптомами, как отсутствие концентрации, несоответствующие и противоречивые ответы на вопросы, зевота

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

и замедленная реакция, можно рассмотреть возможность проведения более тщательного расследования.

Примеры недостатков

- Расписание работы моряков не соответствует применимым стандартам.
- График внутреннего трудового распорядка не вывешен или не содержит необходимой информации.
- График внутреннего трудового распорядка составлен не на английском языке и не на рабочем/-их языке/-ах судна.
- Отчетность, касающаяся времени работы или времени отпуска, отсутствует или не ведется.
- Найдены доказательства превышения пределов рабочего времени при отсутствии в судовом журнале или ином документе записей о приостановлении действия графика в соответствии с пунктом 14 стандарта А2.3.

Правило 2.4 – Право на отпуск

Стандарт А2.4; руководящий принцип В2.4

*** Инспекция**

Базовые требования

- Морякам должен предоставляться ежегодный оплачиваемый отпуск* в соответствии с национальными законами и нормативными правовыми актами по выполнению КТМС-2006.
- Запрещается несанкционированное согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск (пункт 3 стандарта А2.4).
- Морякам должно предоставляться увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимаемой ими должности.

3

Руководство по проведению инспекций государством флага

* КТМС 2006 допускает разные методы исчисления, но устанавливает минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск из расчета 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Наряду с минимальным ежегодным отпуском моряки также могут иметь право на ряд официальных и традиционных праздников, признаваемых государством флага, независимо от того, приходятся ли они на период ежегодного отпуска отдельного моряка. Дополнительные указания приведены в пункте 4 руководящего принципа В2.4.1.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить документы, такие как ТДМ или соответствующий коллективный договор, для подтверждения того, что морякам предоставляется право на ежегодный оплачиваемый отпуск в соответствии с требованиями государства флага (как минимум из расчета 2,5 календарных дней за каждый месяц работы).
- Удостовериться в том, что записи в мореходных книжках и платежные ведомости моряков подтверждают соблюдение этого требования.
- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков для подтверждения того, что им предоставляется ежегодный оплачиваемый отпуск и что судовладелец с надлежащей периодичностью дает им увольнение на берег.

Примеры недостатков

- Моряку не предоставляется ежегодный оплачиваемый отпуск.
- На судне есть моряк, имеющий право на ежегодный отпуск, продолжительность которого меньше предусмотренной национальными требованиями (если исчисление производится из расчета более 2,5 календарных дней за месяц) или меньше 2,5 календарных дней за каждый месяц работы.

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Моряку не предоставлено право на ежегодный оплачиваемый отпуск в соответствии с ТДМ.
- Моряк дал согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск (в отсутствие соответствующей санкции компетентного органа) (пункт 3 стандарта А2.4).
- Моряку не предоставляется увольнение на берег (хотя такое увольнение соответствует оперативным требованиям занимаемой им должности).

Правило 2.5 – Репатриация

Стандарт А2.5; руководящий принцип В2.5

* Инспекция

Базовые требования

- Моряки должны быть репатриированы без каких-либо затрат с их стороны в соответствии с положениями национального законодательства, обеспечивающими выполнение КТМС-2006.
- Судовладельцы обязаны предоставить финансовые гарантии, обеспечивающие такую репатриацию.
- Суда должны иметь на борту и предоставлять морякам копию соответствующих положений национального законодательства, регулирующих вопросы репатриации, составленную на соответствующем языке (пункт 9 стандарта А2.5).
- Моряки имеют право на репатриацию как минимум в следующих обстоятельствах:
 - если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей;
 - если трудовой договор моряка расторгается;

Руководство по проведению инспекций государством флага

- по инициативе судовладельца; или
- по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
- если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах (пункты 1 и 2 стандарта А2.5).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить соответствующие документы, подтверждающие, что судовладелец предоставил финансовые гарантии.
- Проверить доступность для моряков копии положений национального законодательства, ТДМ или соответствующего коллективного договора, касающихся репатриации (на соответствующем языке).
- Проверить соблюдение любого положения национального законодательства, в соответствии с которым моряки в возрасте до 18 лет, прослужившие на судне в течение установленного периода времени, должны быть репатриированы, если становится очевидным, что они непригодны к службе в море (пункт 3 руководящего принципа В2.5.2).

Примеры недостатков

- Моряк не был репатриирован в соответствии с национальными требованиями, ТДМ или коллективным договором.
- На борту судна отсутствует копия положений национального законодательства, касающихся репатриации, и они недоступны для моряков.
- Ничто не свидетельствует о предоставлении финансовых гарантий для обеспечения репатриации.
- Отсутствует положение о репатриации моряков.

Правило 2.7 – Укомплектование судов экипажами

Стандарт А2.7; руководящий принцип В2.7

* Инспекция и освидетельствование

** Проверка Части II ДСТН

Базовые требования

- Судно должно иметь на борту достаточное количество моряков для обеспечения безопасной и эффективной эксплуатации судов с должным учетом вопросов охраны при любых условиях, принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью, а также особый характер и условия рейса.
- На судне должны соблюдаться уровни укомплектования судов экипажами, указанные в Свидетельстве о минимальном составе экипажа или равнозначном ему документе, принятом компетентным органом (пункт 1 стандарта А2.7).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить Свидетельство о минимальном составе экипажа или применимый равнозначный документ.
- Проверить судовую роль на предмет числа, категории (например, судовые повара и лица, отвечающие за приготовление пищи, а также лица, отвечающие за оказание медицинских услуг) и квалификации моряков, работающих на борту судна.
- Проверить находящийся на борту график внутреннего трудового распорядка с целью подтвердить выполнение требований относительно состава экипажа судна, обеспечивающего безопасность.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков с целью подтвердить соблюдение установленных требований.

Примеры недостатков

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

Правило 3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

Стандарт А3.1; руководящий принцип В3.1

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Суда должны соответствовать минимальным нормам, установленным в КТМС-2006 и касающимся предоставления и поддержания достойных жилых помещений и условий для отдыха для моряков, работающих или живущих, либо работающих и живущих на борту судна, в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков.
- Жилые помещения для моряков должны быть безопасными и достойными и соответствовать национальным требованиям по выполнению КТМС-2006 (пункт 1 стандарта А3.1).
- Частные инспекции жилых помещений для моряков проводятся капитаном судна или назначенным им лицом (пункт 18 стандарта А3.1), а их результаты фиксируются и предоставляются для проверки.

Для судов, сдаваемых в эксплуатацию:

- Проводящий проверку инспектор государства флага должен быть знаком с процедурой утверждения плана, которая осуществляется во время строительства судна применительно к устройству жилых помещений для моряков. В рамках проведения первой проверки судна инспектор должен будет удостовериться в том, что жилые помещения и условия для отдыха соответствуют утвержденным чертежам. То же самое применимо к судам, которые подверглись существенным изменениям. При проведении последующих инспекций эту процедуру можно не повторять.

Для судов, построенных до вступления в силу КТМС-2006 для государства флага:

- Необходимо учитывать любые положения национального законодательства, которые могли быть приняты по этому вопросу (см. главу 2 данного руководства). Такие суда, тем не менее, подлежат инспекции в связи с необходимостью проверки предназначенных для моряков жилых помещений и условий для отдыха с целью удостовериться в том, что судно:
 - соответствует стандартам, установленным в конвенциях МОТ №№ 92, 133 и 147 либо в Протоколе 1996 года к Конвенции № 147 (если они применялись в государстве флага); и/или
 - предоставляет и поддерживает 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 согласно национальному законодательству.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить конструктивный чертеж судна, на котором указаны размеры и назначение каждого помещения или иной зоны.
- Проверить судовую роль, сравнив ее с количеством спальных помещений и коек.
- Провести визуальный осмотр имеющихся на борту судна и предназначенных для моряков жилых помещений и условий для отдыха, обращая особое внимание на следующие требования КТМС-2006:
 - общие требования (пункт 6 стандарта А3.1);
 - размер кают и иных жилых помещений (пункты 9 и 10 стандарта А3.1);
 - отопление и вентиляция (пункт 7 стандарта А3.1);
 - шум, вибрация и другие внешние факторы (пункт 6 h) стандарта А3.1);
 - санитарно-гигиенические узлы и соответствующие помещения (пункты 11 и 13 стандарта А3.1);
 - освещение (пункт 8 стандарта А3.1);
 - лазарет (пункт 12 стандарта А3.1);
 - условия для отдыха (пункты 14 и 17 стандарта А3.1);
 - требования, касающиеся техники безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев на судах, в свете конкретных потребностей моряков, которые живут и работают на судах (пункты 2 а) и 6 h) стандарта А3.1).
- Проверить имеющуюся на борту отчетность с целью подтвердить проведение частых инспекций капитаном судна или лицом, действующим от его имени, а также (для судов,

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

имеющих СвСТН) осуществление других проверок или действий, предусмотренных мерами, которые одобрены судовладельцами и указаны в Части II ДСТН.

- Удостовериться в том, что на судне принимаются меры по контролю уровней шума и вибрации в местах работы и проживания моряков.

Примеры недостатков

- Расположение спальных помещений на судне не соответствует национальным стандартам по выполнению КТМС-2006.
- Количество и/или размеры (включая высоту) спальных помещений не соответствуют национальным стандартам по выполнению КТМС-2006.
- Каждому моряку не предоставлена отдельная койка.
- Условия для отдыха не соответствуют национальным стандартам по выполнению КТМС-2006.
- Отопление, освещение или вентиляция не отвечают установленным требованиям либо не функционируют надлежащим образом.
- Приспособления и инвентарь в местах проживания моряков, включая лазарет, столовые и комнаты отдыха, не соответствуют национальным стандартам по выполнению КТМС-2006.
- Мужчинам и женщинам не предоставлены отдельные спальные помещения.
- Мужчинам и женщинам не предоставлены отдельные санитарно-гигиенические помещения.
- Санитарно-гигиенические узлы не соответствуют установленным требованиям либо не функционируют.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Лазарет используется для размещения людей, которые не являются больными.
- В жилых помещениях или помещениях для отдыха моряков не поддерживаются чистота и порядок.
- Капитан судна или другое назначенное лицо не проводят регулярные инспекции жилых помещений для моряков.
- Прачечное оборудование не соответствует установленным требованиям либо не функционирует надлежащим образом.
- В предназначенных для моряков жилых помещениях, местах для отдыха или помещениях для приема пищи отмечаются опасные уровни шума и вибрации и действие иных внешних факторов и химических веществ.

Правило 3.2 – Питание и столовое обслуживание

Стандарт А3.2; руководящий принцип В3.2

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Продукты питания и питьевая вода должны иметь надлежащее качество и питательную ценность и предоставляться в надлежащем количестве с учетом потребностей судна и различных культурных и религиозных особенностей моряков, которые находятся на его борту.
- В течение периода работы по найму моряки должны обеспечиваться питанием бесплатно.
- Моряки, нанятые в качестве судовых поваров* и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащей подготовкой и квалификацией для работы на этом посту.
- Моряки, работающие в качестве судовых поваров, не должны быть моложе 18 лет (пункт 8 стандарта А3.2).

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Капитан или назначенное им лицо должны проводить частые и документально оформленные инспекции в отношении пищевых продуктов, воды и помещений для приема пищи (пункт 7 стандарта А3.2).

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

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить документы (см. правило 1.1 о минимальном возрасте) для подтверждения того, что судовые повара достигли 18-летнего возраста, имеют соответствующую подготовку и квалификацию и продемонстрировали свою компетентность для занятия этой должности в соответствии с национальными требованиями. В тех случаях, когда повар, обладающий данной квалификацией, не требуется, следует удостовериться в том, что моряки, занимающиеся приготовлением пищи на камбузе, прошли подготовку или инструктаж по вопросам гигиены питания и личной гигиены, а также по вопросам обработки и хранения пищевых продуктов на борту судов.
- Проверить имеющуюся на борту отчетность с целью подтвердить проведение частых и документально оформленных инспекций:
 - снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;
 - помещений, используемых для обработки и хранения пищевых продуктов;
 - камбуза и оборудования для приготовления и подачи пищи.
- Провести визуальный осмотр помещений пищеблока, включая камбуз и складские помещения, для проверки их санитарно-гигиенического состояния и пригодности для этой цели.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Удостовериться в том, что пищевые продукты и питьевая вода имеют надлежащее качество (например, не просрочены) и питательную ценность и предоставляются в надлежащем количестве, путем:
 - проверки качества питьевой воды и определения способа контроля ее качества;
 - изучения планируемого меню наряду с визуальным осмотром запасов продовольствия и складских помещений с целью удостовериться в разнообразии поставленных пищевых продуктов.
- Посредством проведения частных бесед с представительным числом моряков удостовериться в том, что с них не взимается плата за питание, что они снабжаются питьевой водой и что пищевые продукты и питьевая вода имеют надлежащее качество и предоставляются в надлежащем количестве.

Примеры недостатков

- Качество, питательная ценность и количество пищевых продуктов и питьевой воды, предоставляемых морякам на борту судна, не соответствуют требованиям.
- Моряк вынужден платить за питание и/или не получает питьевой воды.
- Моряк, отвечающий за приготовление пищи, не прошел подготовку или необходимый инструктаж.
- Судовой повар не прошел подготовку и не имеет соответствующей квалификации.
- Судовой повар моложе 18 лет.
- Частые и документально оформленные инспекции в целях проверки воды, пищевых продуктов или помещений для их приготовления/хранения/обработки не проводятся.

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Помещения для приема пищи не поддерживаются в надлежащем санитарно-гигиеническом состоянии либо не пригодны для использования по иной причине.

Правило 4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу

Стандарт А4.1; руководящий принцип В4.1

* Инспекция и освидетельствование

** Проверка Части II ДСТН

Базовые требования

- Моряки должны быть охвачены надлежащими мерами по охране их здоровья и иметь доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию, включая основные виды стоматологической помощи, во время работы на борту судна.
- Охрана здоровья и медицинское обслуживание обеспечиваются моряку бесплатно в соответствии с национальными законодательством и практикой.
- Судовладельцы обязаны предоставить морякам право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо (пункт 1 с) стандарта А4.1).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить документы (такие как ТДМ) для подтверждения того, что в той мере, в какой это соответствует национальным законодательству и практике, медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряков на борту судна или в иностранном порту обеспечиваются бесплатно (см. пункт 1 d) стандарта А4.1).

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Проверить документы (такие как ТДМ) для подтверждения того, что морякам предоставлено право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу при заходе в порт, если это практически осуществимо (см. пункт 1 с) стандарта А4.1).
- Проверить отчетность и оборудование с целью подтвердить соблюдение общих положений об охране здоровья и медицинском обслуживании на производстве (пункт 1 а) стандарта А4.1).
- Провести визуальный осмотр для подтверждения того, что на судне имеется достаточное количество медицинских принадлежностей, включая судовую аптечку и оборудование, в том числе экземпляр последнего издания *Международного медицинского руководства для судов* или медицинского руководства, которое предусматривается национальными законами и нормативными правовыми актами.
- Проверить документы (такие, как Свидетельство о минимальном составе экипажа и судовая роль) для подтверждения того, что на борту судов с экипажем в 100 и более человек, которые обычно выполняют рейсы продолжительностью более трех дней, работает квалифицированный врач.
- Удостовериться в том, что на борту судов, в отношении которых не предусмотрено наличие врача, есть по крайней мере один моряк (прошедший подготовку и получивший квалификацию в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ), отвечающий за медицинское обслуживание или обладающий навыками оказания первой медицинской помощи в рамках выполнения своих обычных обязанностей.
- Проверить наличие на борту судна медицинских книжек.
- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков для подтверждения того, что моряки имеют доступ

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

к бесплатному медицинскому обслуживанию на борту судна и что им предоставляется увольнение для получения медицинских и стоматологических услуг при заходе в порт, если это практически осуществимо.

- Проверить наличие процедур передачи сообщений по радио- или спутниковой связи для получения медицинской помощи.

Примеры недостатков

- Капитан и/или судовладелец безосновательно отказали моряку, работающему на судне, в увольнении на берег для получения медицинских или стоматологических услуг.
- Моряку не обеспечены надлежащие охрана здоровья и медицинское обслуживание на борту судна.
- На борту отсутствует медицинский персонал надлежащей квалификации, наличие которого предусматривается национальными законами или нормативными правовыми актами.
- Судовая аптечка или медицинское оборудование не соответствуют национальным стандартам, и/или на борту отсутствует медицинское руководство.
- На борту нет медицинских книжек.
- Имеются свидетельства получения с моряка платы за медицинское или стоматологическое обслуживание в нарушение национальных законов или практики.

Правило 4.2 – Ответственность судовладельцев

Стандарт А4.2; руководящий принцип В4.2

* Инспекция

Руководство по проведению инспекций государством флага

Базовые требования

- Моряки имеют право на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших во время их службы на основе ТДМ или связанных с их трудовой деятельностью на основе такого договора.
- 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 (пункт 1 с) стандарта А4.2).
- 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, ТДМ или коллективным договором (пункт 1 б) стандарта А4.2).
- Принимаются меры для обеспечения сохранности имущества, оставленного на борту судна больными, травмированными или погибшими моряками (пункт 7 стандарта А4.2).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить ТДМ и/или соответствующий коллективный договор с целью удостовериться в том, что морякам предоставляется защита, предусмотренная национальным законодательством по осуществлению КТМС-2006.

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Проверить документы, подтверждающие, что судовладелец предусмотрел финансовое обеспечение выплаты компенсации в соответствии с требованиями.
- Проверить действующие на борту судна процедуры в отношении имущества, оставленного на борту больными, травмированными или погибшими моряками.

Примеры недостатков

- Отсутствуют доказательства предоставления финансового обеспечения.
- В ТДМ или соответствующем коллективном договоре отсутствует информация о защите.
- Положения ТДМ или коллективного договора не соответствуют национальным требованиям по выполнению КТМС-2006.
- Отсутствуют процедуры обеспечения сохранности имущества моряков, оставленного на борту судна.

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

Стандарт А4.3; руководящий принцип В4.3

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- Условия труда, жизни и подготовки на судах должны быть безопасными, отвечать санитарно-гигиеническим нормам и соответствовать национальным законам и нормативным правовым актам, а также другим мерам по обеспечению безопасности и гигиены труда и предупреждению несчастных

Руководство по проведению инспекций государством флага

случаев на борту судна. На судах должны приниматься обоснованные меры предосторожности в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, включая риск, связанный с воздействием высокого уровня вредных внешних факторов и химических веществ, а также риск, связанный с увечьями или заболеваниями, которые могут возникать в результате использования машин и оборудования на борту судна (пункт 1 б) стандарта А4.3).

- На судне должны действовать политика и программа по вопросам безопасности и гигиены труда для предотвращения травм и заболеваний, связанных с несчастным случаем на производстве, в рамках которых особое внимание должно уделяться вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет (пункты 1 с) и 2 б) стандарта А4.3).
- Необходимо создать судовой комитет по безопасности с участием представителя моряков по вопросам безопасности (для судов, на борту которых находится не менее пяти моряков) (пункт 2 д) стандарта А4.3).
- Необходимо провести оценку рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда на борту судна (принимая во внимание соответствующие статистические данные) (пункт 8 стандарта А4.3).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить соответствующие документы, такие как отчеты о несчастных случаях при выполнении профессиональных обязанностей на борту судна и отчеты об оценке рисков, проводимой в целях управления вопросами безопасности и гигиены труда на судне.

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- Проверить документы, содержащие информацию о членах и заседаниях комитета по безопасности (например, протоколы заседаний, отчеты об их проведении и т. д.), если на борту судна находится более пяти моряков.
- Проверить документы, касающиеся реализации на борту судна постоянно действующих политики и программы по вопросам безопасности и гигиены труда, для подтверждения того, что:
 - они доступны для моряков;
 - они согласуются с положениями национального законодательства;
 - они включают оценку рисков, подготовку и инструктаж моряков;
 - в них уделяется особое внимание охране здоровья и безопасности молодых моряков;
 - принимаются надлежащие превентивные меры;
 - используются соответствующие средства индивидуальной защиты, за которыми осуществляется надлежащий уход.
- Удостовериться в том, что соответствующие уведомления по вопросам безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев и официальные инструкции в отношении конкретных опасностей, связанных с работой на судах, вывешены в таком месте на борту судна, где на них обратят внимание моряки (пункт 7 стандарта А4.3).
- Проверить доступность соответствующего защитного оборудования для моряков.
- Проверить наличие процедуры представления информации о несчастных случаях на производстве.

Руководство по проведению инспекций государством флага

- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков с целью подтвердить наличие программ и практики по вопросам безопасности и гигиены труда на борту судна.
- Удостовериться в том, что в области обеспечения безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев особое внимание уделяется любым национальным требованиям, касающимся следующих вопросов:
 - особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно и риски, связанные с использованием асбеста;
 - машины и оборудование;
 - последствия предельно низких и предельно высоких температур любых поверхностей, с которыми моряк может находиться в контакте;
 - воздействие шума в рабочих и жилых помещениях судна;
 - воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях судна;
 - воздействие внешних факторов (помимо шума и вибрации) в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым;
 - особые меры безопасности на открытых палубах и во внутренних помещениях;
 - грузоподъемное оборудование;
 - меры предупреждения пожара и борьбы с ним;
 - якоря, цепи, тросы и канаты;
 - опасные грузы и балласт;
 - средства индивидуальной защиты моряков;
 - работа в закрытых пространствах;

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

- физические и психологические последствия усталости;
- последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- профилактика ВИЧ/СПИДа и защита;
- действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

Примеры недостатков

- На борту существуют условия, которые могут помешать усилиям по предупреждению несчастных случаев.
- Отсутствуют доказательства применения на борту судна политики и/или программ профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний.
- На борту судна, где работают пять и более моряков, не создан либо не функционирует судовой комитет по безопасности.
- Средства индивидуальной защиты находятся в плохом состоянии, неправильно используются либо не используются вообще.
- Отсутствуют оценки рисков.
- Моряки не осведомлены о мерах, принимаемых руководством в целях обеспечения безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев.
- Не устранены риски, которым подвергаются молодые моряки.
- В отношении несчастных случаев, произошедших при выполнении профессиональных обязанностей, не проводятся расследования либо не представляются отчеты, предусмотренные установленными на судне процедурами.

Руководство по проведению инспекций государством флага

Правило 4.5 – Социальное обеспечение

Стандарт А4.5; руководящий принцип В4.5

*** Инспекция**

Базовые требования

- Моряки, подпадающие под сферу действия законодательства государства флага в области социального обеспечения, и, в той мере, в какой это соответствует его нациальному законодательству, их иждивенцы имеют право на не менее благоприятную защиту в области социального обеспечения, чем защита, предусмотренная для работников на берегу.

Примечание: КТМС 2006 требует обеспечить социальную защиту всех моряков. Это предполагает соблюдение целого ряда дополнительных требований, включая использование профилактических подходов к вопросам безопасности и гигиены труда, проведения медицинского освидетельствования, продолжительности рабочего времени и времени отдыха и столового обслуживания. Проблемы социальной защиты рассматриваются главным образом в разделе 4, где затрагиваются вопросы медицинского обслуживания (правило 4.1), ответственности судовладельца (правило 4.2) и социального обеспечения (правило 4.5). Правило 4.5 и связанный с ним стандарт А4.5 отражают подход, в рамках которого признается наличие разнообразных национальных систем и схем и различных сфер охвата в части предоставления социального обеспечения. Согласно пункту 3 стандарта А4.5 каждая страна, ратифицировавшая Конвенцию, обязана принять “меры, в соответствии со своими национальными особенностями, в целях предоставления дополнительной защиты в области социального обеспечения, упомянутой в пункте 1 на стоящего стандарта, всем морякам, имеющим обычно постоянное место жительства на его территории”. Предоставляемая таким образом защита должна обеспечивать не менее благоприятные условия, чем защита, которой пользуются работники на берегу, постоянно проживающие на ее территории. Основная обязанность государств флага состоит в предоставлении гарантий выполнения обязанностей судовладельцев в области

Проверка соблюдения требований в отношении условий труда

социального обеспечения моряков, находящихся на их судах, в частности обязанностей, сформулированных в правилах 4.1 и 4.2 (см. пункт 5 стандарта А4.5). Обязанность более общего характера, упомянутая в пункте 6 стандарта А4.5 и пункте 5 руководящего принципа В4.5, так же применима к государствам флага. Государства – члены МОТ должны изучить способы, позволяющие предоставить сопоставимые льготы и пособия морякам, которые не охвачены социальным обеспечением в надлежащей степени, и, возможно, самостоятельно обеспечить предоставление необходимой защиты. Эта обязанность отражает тот факт, что все государства играют важную роль в обеспечении защиты всех моряков и совместных усилиях, призванных гарантировать такую защиту. Таким образом государства флага могут внести важный вклад в достижение цели, связанной с предоставлением морякам всего мира надлежащей защиты в области социального обеспечения.

В контексте инспектирования судов государством флага основная проблема касается подтверждения дополнительной защиты, которая должна предоставляться судовладельцами и указываться в ТДМ (пункт 4 h) стандарта А2.1).

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить наличие доказательств того, что на моряков, охваченных национальной системой социального обеспечения, делаются соответствующие отчисления, если существующая система предусматривает выплату взносов.
- Проверить ТДМ для подтверждения того, что судовладелец обеспечивает необходимую защиту.
- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков с целью подтвердить внесение обязательных взносов, если таковые предусмотрены.

Примеры недостатков

- В ТДМ отсутствует информация о предоставлении защиты.
- Обязательные взносы не вносятся.

Руководство по проведению инспекций государством флага

Стандарт А5.1.1 – Общие принципы

Стандарт А5.1.1; руководящий принцип В5.1.1

*** Инспекция**

Базовые требования

- Суда обязаны иметь на борту экземпляр КТМС-2006.

Как проверить соблюдение базовых требований

Провести проверку с целью подтвердить наличие на борту экземпляра КТМС-2006.

Примеры недостатков

- Отсутствие на борту экземпляра КТМС-2006.

Правило 5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

Стандарт А5.1.5; руководящий принцип В5.1.5

*** Инспекция и освидетельствование**

**** Проверка Части II ДСТН**

Базовые требования

- На судах должны действовать процедуры для справедливого, эффективного и быстрого рассмотрения на борту судна жалоб моряков о возможных нарушениях требований КТМС-2006 (включая права моряков).
- Все моряки должны получить экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна. Этот документ должен быть составлен на рабочем языке судна.
- Преследование моряков за подачу жалоб в соответствии с КТМС-2006 запрещено.

Как проверить соблюдение базовых требований

- Проверить документ, в котором определены процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, для подтверждения того, что такие процедуры действуют на соответствующем судне, уделяя особое внимание праву представительства и необходимым гарантиям от преследования.
- Удостовериться в том, что моряки получили экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна на рабочем языке этого судна.
- Проверить документ, в котором определены процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, для подтверждения того, что моряки могут подать жалобу непосредственно капитану судна или внешнему органу.
- Провести частные беседы с репрезентативным числом моряков для подтверждения того, что моряки получили экземпляр указанных процедур, что они могут обратиться с жалобой непосредственно к капитану судна или к внешнему органу и что они не подвергаются преследованию.

3

Примеры недостатков

- Отсутствует документ, в котором определены процедуры рассмотрения жалоб на борту судна.
- Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна не действуют.
- Моряк, подавший жалобу, подвергается преследованию.
- Моряку не выдан экземпляр процедур рассмотрения жалоб на рабочем языке судна.

4. Меры, принимаемые в случае выявления недостатков

4.1. Общее замечание

105. Следует напомнить, что национальные законы и нормативные правовые акты или другие меры по применению положений КТМС-2006 остаются основным руководством в отношении применимых требований, касающихся проведения инспекций.

106. В КТМС-2006 определены меры реагирования, которые могут быть приняты инспекторами государства флага (или его компетентным органом) с целью обеспечить соблюдение судами этих национальных требований. Некоторые меры являются необходимыми, в то время как другие допускают определенную свободу действий. Все меры предусматривают использование профессиональных суждений инспектора государства флага при выявлении недостатков (включая недостатки, обнаруженные в ходе расследования жалобы (см. главу 2), как оговорено в пункте 5 стандарта А5.1.4).

107. При определении необходимых мер важно рассмотреть вопрос о том, кто должен их принимать. В тех случаях, когда полномочия по проверке соблюдения КТМС-2006 делегируются ПО, важно помнить, что государство флага продолжает нести полную ответственность за инспекцию и освидетельствование условий труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом (пункт 3 правила 5.1.1). Тем не менее соответствующая ПО должна быть как минимум наделена правом требовать исправления недостатков, выявленных в условиях труда и жизни моряков, а также проводить инспекции по запросу государства порта (пункт 2 стандарта А5.1.2).

Руководство по проведению инспекций государством флага

108. Некоторые возможные меры по исправлению ситуации, такие как изъятие свидетельств, применимы только к судам, подлежащим освидетельствованию, в то время как другие, такие как задержание судна, применяются ко всем судам и относятся к праву инспектора государства флага требовать устранения недостатков до предоставления судну разрешения на выход в рейс. Кроме того, национальные законы или нормативные правовые акты могут позволять инспектору или компетентному органу государства флага применять в отношении судовладельцев штрафные санкции и иные меры дисциплинарного воздействия за нарушения требований КТМС-2006 (включая права моряков). Любые предпринятые действия подчинены праву на обжалование судовладельцем в судебной или административной инстанции (пункт 8 стандарта А5.1.4).

109. Наряду с конкретными событиями, которые могут привести к утрате свидетельством его силы (пункт 14 стандарта А5.1.3), следует учитывать пункты 7, 9, 16 и 17 стандарта А5.1.3.

110. До выдачи или подтверждения свидетельства либо предоставления судну разрешения на выход в рейс инспектор государства флага должен получить подтверждение того, что все недостатки, выявленные в ходе инспекции, исправлены, либо того, что владелец представил план действий по их исправлению и согласовал его с инспектором.

111. Как отмечается в главе 2, согласно пункту 11 стандарта А5.1.3, для судна, получившего свидетельство, результаты последующих проверок (после первой инспекции) или освидетельствований, а также любые существенные недостатки, обнаруженные в ходе таких проверок, регистрируются вместе с датой устранения недостатков. Такие регистрационные записи на ан-

глийском языке (или их перевод на английский язык, если они ведутся на другом языке) вносятся в находящуюся на борту судна копию ДСТН или прилагаются к ней, либо каким-то иным способом предоставляются для ознакомления морякам, инспекторам государства флага, уполномоченным должностным лицам в государстве порта и представителям судовладельцев и моряков.

112. В главе 3 приведены примеры недостатков, касающихся позиций, которые подлежат проверке. Во всех случаях любые недостатки должны быть устранены. Устранение недостатка, связанного с использованием судовладельцем служб набора и трудоустройства, в принципе не должно негативным образом отражаться на соответствующих моряках. В ряде случаев даже один недостаток, включая нарушение прав моряков, может служить достаточным основанием для запрещения судну выхода в море до его устранения, например при наличии на судне несовершеннолетнего лица, работающего моряком. В других случаях недостаток (например, нарушение требований, касающихся освещения, в одном из спальных помещений) может быть устранен в течение определенного срока. Тем не менее, если данная проблема существует давно либо наличие неисправного или неадекватного освещения в различных зонах, включая спальные помещения, указывает на общую проблему в сфере обеспечения безопасности и гигиены труда (в соответствии с критериями пункта 7 с) стандарта А5.1.4), может быть принято решение о запрещении судну выхода в рейс до устранения недостатков.

113. Инспекторы государства флага должны будут использовать свое профессиональное суждение при определении того, следует ли разрешить судну выход в рейс до устранения недостатка, и, в случае его неустранения, выносить решения о необходимых мерах, включая изъятие свидетельства.

Руководство по проведению инспекций государством флага

4.2. Рекомендации по определению надлежащих мер

114. В зависимости от количества и степени серьезности тех или иных недостатков инспектор государства флага может рассмотреть возможность принятия следующих мер:

- дать соответствующие рекомендации;
- составить список недостатков, которые необходимо исправить, указав надлежащие сроки их устранения (до выхода в рейс, в течение 14 дней или до выдачи СвСТН);
- запретить судну покидать порт до принятия необходимых мер;
- применить любые штрафные санкции или иные меры по исправлению ситуации, разрешенные национальным законодательством;
- в случае если речь идет о судах, подлежащих освидетельствованию:
 - изъять СвСТН;
 - отказать в подтверждении СвСТН после проведения промежуточной проверки или в его возобновлении.

115. Рассматривая вопрос о том, какую меру или меры необходимо принять, инспекторы государства флага должны использовать свое профессиональное суждение. Кроме того, при вынесении решения о том, следует ли принять план устранения недостатков либо запретить судну покидать порт и/или рекомендовать изъятие СвСТН, инспекторы государства флага должны учитывать следующие факторы:

- возможно ли быстрое устранение несоответствий в порту, где проводится инспекция;
- представляют ли эти недостатки значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков;

Меры, принимаемые в случае выявления недостатков

- серьезность нарушения требований КТМС-2006 (включая права моряков);
- продолжительность и характер планируемого рейса или службы;
- размер и тип судна и имеющегося оборудования;
- соблюдается ли требование о надлежащей продолжительности отдыха моряков;
- характер груза;
- предшествующие случаи выявления аналогичных недостатков;
- количество недостатков, выявленных в ходе инспекции;
- требования относительно состава экипажа судна, обеспечивающего безопасность;
- предшествующие случаи, связанные с исправлением недостатков.

116. Следует прилагать все надлежащие усилия во избежание неоправданного задержания или отсрочки выхода судна (пункт 15 стандарта А5.1.4).



Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с КТМС-2006

Руководство по проведению инспекций государством флага в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006), представленное в этом издании, является важным ресурсом по вопросам выполнения обязанностей государства флага, предусмотренных КТМС-2006. Оно было утверждено МОТ в сентябре 2008 года вместе с Рекомендациями по проведению проверок инспекторами контроля государства порта в соответствии с КТМС-2006. В настоящем руководстве сформулированы практические рекомендации для компетентных органов государств флага и их инспекторов или признанных организаций, касающиеся порядка проведения инспекций и освидетельствования судов с целью удостовериться в соблюдении требований КТМС-2006, применяемых на национальном уровне. В главе 1 представлены общие сведения об особенностях КТМС-2006 и ее ключевых понятиях. В главе 2 дается обзор процедур инспектирования и сертификации судов, включая области применения странами гибкого подхода, и реагирования на жалобы. Основной инструментарий для проведения инспекций обеспечивает глава 3, где указаны базовые требования, которые должны быть соблюдены, перечень пунктов, демонстрирующих, каким образом можно проверить соблюдение таких требований, и примеры недостатков, связанных с их невыполнением. В главе 4 сформулированы рекомендации о мерах, которые должны быть приняты при обнаружении недостатков и в случаях, когда может возникнуть необходимость в задержании судна.