

## Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве: новый ориентир МОТ Клеопатра Думбия-Хенри

Сегодня, когда многие страны и работники во всех регионах мира сталкиваются с серьезными экономическими трудностями, как Директор департамента международных трудовых норм МОТ, я рада возможности поделиться и некоторыми очень хорошими новостями.

20 августа 2012 года Российская Федерация и Республика Филиппины стали, соответственно, 29-й и 30-й страной, зарегистрировавшими ратификацию Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (далее КТМС 2006 года). Ратификация Конвенции этими двумя странами очень значима, так 30-я ратификация в комбинации с ратификацией Конвенции странами, представляющими более 33% мирового судоходства (по валовой вместимости), означает, что эта инновационная Конвенция МОТ вступит в силу (станет обязательной нормой международного права) для этих 30 стран. Таким образом, Конвенцией будет охвачено почти 60% процентов мирового флота (по валовой вместимости судов). Поэтому, когда 20 августа 2013 года КТМС 2006 года вступит в силу – с ее помощью будут установлены минимальные международные стандарты условий труда и жизни моряков, работающих на более чем 60% судов мирового флота, так как ожидается, что в течение следующих двух лет Конвенция будет ратифицирована и многими другими странами во всех регионах мира.

### Что такое КТМС, и почему она имеет отношение к другим секторам?

Более чем 100-страничная КТМС - это всеобъемлющая международная Конвенция, принятая Международной конференцией труда в 2006 году. Она объединяет и заменяет собой 37 существующих морских конвенций МОТ и связанных с ними рекомендаций, принятых с 1920 года. КТМС 2006 года устанавливает минимальные международные требования, касающиеся почти всех аспектов условий труда и проживания моряков на судне: минимального возраста, пригодности по состоянию здоровья, профессиональной подготовки, условий найма, включая права, касающиеся оплаты труда, оплачиваемого

ежегодного отпуска, репатриации, продолжительности времени работы и отдыха. Конвенция устанавливает стандарты жилых помещений и условий для отдыха на борту, питания и столового обслуживания, охраны здоровья, медицинского обслуживания, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, доступа к береговым объектам социально-бытового обслуживания и социальной защиты. Она также содержит важные нормы, регулирующие работу частных служб подбора и трудоустройства моряков, или, как их еще иногда называют, кадровых агентств. Что касается важного вопроса об оплате труда, КТМС 2006 года требует, чтобы заработная плата выплачивалась регулярно, не реже одного раза в месяц. Выплата заработной платы является одним из элементов, которые подлежат освидетельствованию, а также проверке со стороны государства, ратифицировавшего Конвенцию, в порт которого заходит судно. Конвенция также предусматривает механизм установления и регулярного пересмотра минимального размера оплаты труда. Паритетной морской комиссией МОТ - постоянного двустороннего органа МОТ, в котором представлены судовладельцы и моряки. Это единственная отрасль экономической деятельности, где существует подобный механизм на глобальном уровне.

КТМС 2006 года была специально разработана как единый всеобъемлющий инструмент «одного окна». Составители этой Конвенции - представители моряков, судовладельцев и правительств, которые принимали её в МОТ - испытывали потребность в новом универсальном инструменте, который был бы максимально приемлем для правительств, судовладельцев и моряков, приверженных принципам достойного труда.

В соответствии с КТМС 2006 года каждый моряк имеет право на:

- на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности.
- на справедливые условия занятости.
- на достойные условия труда и жизни на борту судна.
- на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты.

Они также хотели избежать создания очередного «бумажного тигра», то есть еще одного инструмента международного права, который бы так и остался не реализованным на практике. В результате КТМС 2006 года предусматривает эффективную систему обеспечения её выполнения, защищающую права моряков и соблюдение заложенных в Конвенции норм по всему миру, независимо от того, где осуществляется рейс судна.

Процедура национального освидетельствования является одним из новых элементов, привнесенных данной Конвенцией в МОТ. Каждое государство должно не только убедиться, что суда, плавающие под его флагом, соответствуют и будут продолжать соответствовать требованиям по обеспечению «достойного труда», изложенным в Конвенции, но и удостоверять соответствие данных судов требованиям к условиям труда и жизни моряков выдачей свидетельств. Эти свидетельства – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (части I и II) - будут упрощать процедуру инспекции судов; особенно в ходе инспекции государственного портового контроля (ИГПК). ИГПК представляет собой механизм, возможно, уникальный для морского сектора, согласно которому иностранные суда могут быть проверены на предмет соответствия стандартам, заложенным в различных конвенциях (обычно, в конвенциях Международной морской организации (ИМО) касающихся предотвращения загрязнения окружающей среды, безопасности и охраны судна). При проведении ИГПК, если на борту судна будут обнаружены проблемы, возможно даже его задержание в порту другого государства, не того, под флагом которого оно плавает. Это очень важная форма

международного сотрудничества, осуществляемая в рамках меморандумов о взаимопонимании (МОВ), и являющаяся предметом детализированных рекомендаций на региональном уровне. В настоящее время эта процедура широко признается международным правом, в связи с тем, что, зачастую, суда работают за пределами юрисдикции «государства флага» - страны, которая несет основную правовую ответственность за регулирование условий на судне.

КТМС 2006 года во многом полагается на систему ИГПК, а также на систему жалоб и отчетности, подаваемых моряками для выявления несоответствий нормам, заложенным в ней. Это означает, что суда, заходящие в порт страны, ратифицировавшей Конвенцию, могут быть подвергнуты проверке на основании поданных жалоб или по другим причинам, оговариваемым в Конвенции. Применительно к ИГПК, Конвенция также содержит положение об «отмене режима благоприятствования». Это означает, что теперь суда под флагом государств, которые не ратифицировали КТМС 2006 года, будут подлежать тем же инспекциям, что и суда под флагом страны, которая ратифицировала ее. Данная мера призвана способствовать устранению мотивов, чтобы не ратифицировать КТМС 2006 года и не выполнять ее положения на борту судов. Создание морской инспекции труда и системы освидетельствования являются важным шагом вперед, предпринятым МОТ для осуществления конкретных и направленных действий для решения очень серьезных проблем, возникающих из-за иностранной собственности на суда и неспособности некоторых стран добиться того, чтобы их суда соответствовали международным стандартам качества в судоходстве.

Но, пожалуй, наиболее важной чертой КТМС 2006 года стало то, что она является результатом достигнутого в 2001 году в МОТ договора (так называемого Женевского соглашения) между международными представителями моряков и судовладельцев. Они призвали МОТ разработать конвенцию, направленную на решение множества проблем, существующих в этом секторе, и связанных, в основном, с тем, что сейчас называется «глобализацией». Многие из инновационных решений, разработанных в настоящей Конвенции, на самом деле являются результатом совместных предложений, разработанных организациями судовладельцев и

моряков. С 2001 года они остались тверды в своем желании найти способ, чтобы обеспечить достойную работу для моряков и, в то же время, помочь обеспечить равные условия для судовладельцев. Это означает, что на национальном уровне повысился уровень трехсторонних консультаций и решимость осуществлять на практике положения Конвенции. В самом деле, две страны (Республика Маршалловы Острова, четвертое по частоте использования государство флага, и Палау) специально вступили в МОТ, чтобы иметь возможность ратифицировать КТМС 2006 года; в то же время, в целом ряде стран, где прежде не существовало национальных организаций судовладельцев и моряков, сейчас инициирован процесс их формирования. Тот факт, что Конвенцию уже подписали многие страны, в юрисдикции которых находится значительная часть торгового флота, демонстрирует наличие общих интересов у правительств, организаций судовладельцев и моряков по созданию комплексной нормативно-правовой базы, регулирующей условия труда в одной из самых глобализированных отраслей. Импульсом для ратификации и набирающего силу успешного продвижения Конвенции служит положение об «отмене режима благоприятствования» для стран, имеющих интересы в сфере морского судоходства и не ратифицировавших Конвенцию, в портах, куда заходят их суда.

Важно также отметить, что многие страны уже приняли законодательство и правила, регулирующие применение Конвенции, в то время как многие другие предпринимают активные шаги для этого. Это, действительно, замечательный, если не беспрецедентный, отклик, учитывая охват и объем настоящей Конвенции.

КТМС 2006 года является, своего рода, пионером нового способа регулирования условий труда в глобализированных отраслях. Некоторые аспекты этой инновационной Конвенции являются специфическими для морского сектора, но она содержит и много решений, которые могли бы быть полезны и для других секторов. Мы извлекли ряд важнейших уроков из процесса, приведшего к принятию КТМС, и мы должны обеспечить условия, чтобы будущие международные нормы трудового права разрабатывались на основе реального интереса со стороны трехсторонних

партнеров. Следовательно, необходим интенсивный и широкий социальный диалог для достижения консенсуса. Есть и другие элементы, которые могут быть рассмотрены, а именно:

- как лучше сочетать в будущих инструментах МОТ принципы жесткости и незыблемости в формулировках прав, с обеспечением гибкости в отношении средств их реализации, включая механизмы коллективных переговоров;
- укрепление режима инспекций по труду с ориентиром на систему освидетельствования, которую вводит в действие КТМС 2006 года;
- включение механизма рассмотрения жалоб в процедуры разрешения трудовых споров;
- рамочные положения Конвенции, гарантирующие механизм ее совершенствования в соответствии с изменениями, происходящими в отрасли;
- вступление в силу дополнений к Конвенции по умолчанию (ратификации не требуется, - наоборот, государство-член МОТ должно четко указать, что не хочет быть связано той или иной поправкой), за исключением ряда особо оговоренных обстоятельств;
- название и порядковый номер Конвенции никогда не изменятся, поскольку она открыта для редактирования и поправок.

Некоторые из решений, содержащихся в КТМС 2006 года, могли бы быть полезны для решения основных проблем регулирования подотчетности/ответственности работодателя, связанных с глобализацией, в которой и работодатели и работники действуют в рамках законов более чем одной юрисдикции.

На мой взгляд, КТМС 2006 года демонстрирует нам, что даже в эти трудные времена, можно добиваться прогресса в обеспечении более эффективной защиты прав работников и справедливой конкуренции между работодателями в глобальном масштабе, используя трудовые нормы.

***Клеопатра Думбия-Хенри является Директором департамента международных трудовых норм МОТ.***

Полный текст Конвенции МОТ 2006 года «О труде в морском судоходстве»: ([http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/maritime\\_labour.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_labour.pdf))