РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
К.Г. Пальников
17.01.2019

Руководство

по внедрению и применению положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве

НД № 2-080101-015

Дата введения в действие: 18.01.2019

Номер документа в системе «Тезис»: 18-333267

Разработчик: 332

Санкт-Петербург
2018

gost.e-ecolog.ru

Аннотация

По сравнению с предыдущей версией данного руководства в настоящую версию внесены следующие изменения:

1) Руководство полностью переработано с учетом поправок к Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (КТМС-2006) и процедурного требования МАКО № 40.
2) Из документа исключен текст КТМС-2006, изменена структура.

1 Область распространения

1.1 Настоящее Руководство по внедрению и применению положений КТМС-2006 (далее – Руководство) предназначено для экспертов МОТ при проведении освидетельствования судов на соответствие КТМС-2006 и судоходных компаний при подготовке к освидетельствованию.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящей Процедуры учтены требования следующих нормативных документов:

1) КТМС-2006 с поправками;
2) Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, ILO, Geneva, 2006;
3) PR 40 Procedural Requirements for MLC, 2006 Certification.

3 Термины. Определения. Сокращения.

В тексте настоящего Руководства используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству, а также в нормативных документах, на основании которых разработано Руководство. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящем Руководстве, приведены ниже.

3.1 Термины и определения

1) **Базовая оплата труда или заработная плата** означает плату, независимо от ее структуры, за работу в течение нормального рабочего времени. Она не включает выплат за сверхурочную работу, премий, пособий, оплаченного отпуска или какого-либо иного дополнительного вознаграждения.
2) **Временное Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (Временное Свидетельство) означает документ (форма 8.5.4(A)), выдаваемый РС судну, удовлетворяющему требованиям п. 7 Стандарта А5.1.3 КТМС. Срок действия Временного Свидетельства не более 6 месяцев.
3) **Временный Документ о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (временный Документ о соответствии) означает документ (форма 8.5.4-3(A)), выданный РС судну, удовлетворяющему требованиям п. 7 Стандарта А5.1.3 КТМС, при условии, что для государства флага КТМС не вступила в силу. Временный Документ о соответствии выдается только при наличии соответствующих инструкций государства флага и на период до даты вступления в силу КТМС. Срок действия Временного Документа о соответствии не более 6 месяцев.
4) **Дата вступления в силу КТМС** означает дату, начиная с которой требования КТМС могут применяться к судам, указанным в п. 1 Правила 5.1.3 КТМС.
   Примечание. КТМС вступила в силу 20 августа 2013 года, для государств, ратифицировавших КТМС-2006 до 20 августа 2012 года. КТМС вступает в силу для каждого государства-члена через 12 месяцев после даты регистрации его документа о ратификации.
5) **Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве** (Декларация) означает письменное заявление компетентного органа (КО) государства флага и судовладельца о наличии и выполнении национальных требований в соответствии с положениями п.10 Стандарта А5.1.3 КТМС.
6) **Денежный перевод** означает распоряжение, в соответствии с которым часть заработной платы моряка перечисляется родственникам или третьим лицам во время его нахождения в море.
7) **Документ о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (Документ о соответствии) означает документ (форма 8.5.4-2(A)), выданный РС, подтверждающий, что соблюдение трудовых норм на судне соответствует требованиям КТМС при условии, что для государства флага КТМС не вступила в силу. Документ о соответствии выдается только при наличии соответствующих инструкций государства флага и на период до даты вступления в силу КТМС. Документ о соответствии действителен при наличии Декларации.
8) **Документ о соответствии жилых помещений экипажа** означает документ (форма 8.5.3-4), выданный судну РС, подтверждающий, что жилые помещения экипажа были проверены на соответствие требованиям стандарта А3.1 КТМС или конвенций МОТ №92 и №133, или национального законодательства. Срок действия Документа не устанавливается.

9) **Жалоба** означает информацию, касающуюся нарушения требований КТМС на судне, представленную каким-либо моряком, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или любым лицом, заинтересованным в безопасности судна, включая заинтересованность в безопасности или здоровье моряков на борту судна (включая соблюдение прав моряков).

10) **Ежегодная дата** означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия Свидетельства.

11) **Заинтересованное лицо** означает любое лицо, находящееся на борту судна на законных основаниях.

12) **Заявитель** означает лицо, обращающееся в РС с заявкой на освидетельствование судна на соответствие требованиям КТМС.

13) **Заявка** - официальное обращение судовладельца, содержащее просьбу о предоставлении услуги по освидетельствованию судна на соответствие требованиям КТМС.

14) **Интервью** означает конфиденциальную, доверительную беседу эксперта МОТ с моряком или дееспособным заинтересованным лицом по вопросам применения требований КТМС на борту судна.

15) **Кодекс** означает Часть А (обязательные стандарты) и Часть В (руководящие принципы).

16) **Компетентный орган (КО)** означает министра, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченный издавать нормативные правовые акты, приказы или иные инструкции, имеющие силу закона в отношении предмета соответствующих положений, и обеспечивать их выполнение.

17) **Конвенция №92** означает Конвенцию (пересмотренную) 1949 года о помещениях для экипажа.

18) **Конвенция №133** означает Конвенцию 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения).

19) **Корректирующее действие** означает действие, предпринятое для устранения причины обнаруженного недостатка или другой нежелательной ситуации. Корректирующее действие предпринимается для предотвращения повторного возникновения нежелательной ситуации.

20) **Краткосрочный Документ о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (краткосрочный Документ о соответствии) означает документ (форма 8.5.4-2.1), выданный Главным экспертом МОТ, выполнившим первоначальное или возобновляющее освидетельствование судна, которое соответствует требованиям КТМС при условии, что для государства флага КТМС не вступила в силу. Срок действия Краткосрочного Документа о соответствии 5 месяцев. Краткосрочный Документ о соответствии выдается на период оформления полносрочного Документа о соответствии (форма 8.5.4-2(A)).

21) **Краткосрочное Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (Краткосрочное Свидетельство) означает документ (форма 8.5.3-1), выданный Главным экспертом МОТ, выполнившим первоначальное или возобновляющее освидетельствование судна, которое соответствует требованиям КТМС. Срок действия Краткосрочного Свидетельства 5 месяцев. Краткосрочное Свидетельство выдается на период оформления полносрочного Свидетельства (форма 8.5.3(A)).

22) **Международный рейс** означает рейс из порта одной страны в порт, расположенный за пределами этой страны.

23) **Моряк** означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется КТМС, как это определено национальным законодательством.

24) **Наблюдение** означает факт, установленный во время освидетельствования или инспекции на соответствие требованиям КТМС и подтвержденный объективным доказательством, который может привести к недостатку, в случае если не будут приняты своевременные предупреждающие действия. Также наблюдение может представлять предложения для улучшения существующей ситуации.

25) **Недостаток** означает наблюдаемую ситуацию или установленный факт, подтвержденные объективным доказательством того, что не выполняются требования КТМС.

26) **Объективное доказательство** означает основанную на фактах информацию, которая получена экспертом МОТ, посредством изучения документов, обхода судна, интервью с заинтересованными лицами, измерения, испытания, и других источников.

27) **Обязательные нормы и правила** означают международные и национальные нормы и правила, предписанные компетентным органом, организациями морской индустрии как обязательные.

28) **Освидетельствование** означает проверку, осуществляемую компетентным органом (КО) или уполномоченной на то признанной организацией (ПО), в процессе которой производится установление соответствия существующих норм труда и отдыха экипажа на судне требованиям КТМС, перечисленным в Приложении А5-I, и выдачей Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (форма 8.5.3(A)) или Документ о соответствии (форма 8.5.4-2(A)) при ее положительных результатах.

29) **Ответственное лицо по МОТ** означает уполномоченного судовладельцем представителя, ответственного за постоянное соблюдение на его судах требований КТМС.

30) **Офис РС** – офисное помещение, в котором организованы рабочие места работников подразделения РС или ГУР.

31) **Консолидированная заработная плата** означает плату, которая включает базовую заработную плату и другие связанные с ней выплаты; консолидированная заработная плата может включать компенсации за всю выполненную сверхурочную работу и все иные связанные с оплатой труда пособия, либо может включать только определенные виды пособий с их частичным суммированием.

32) **Первичное освидетельствование** означает проверку внедрения требований КТМС на судне в следующих случаях:

- новое судно во время сдачи в эксплуатацию;
- судно меняет флаг; или,
- судовладелец принимает на себя обязанность и ответственность за выполнение требований КТМС на борту судна, которое является для него новым.

34) **Жилые помещения экипажа** означают представленные для экипажа каюты, столовые, помещения для санитарных устройств, медицинских пунктов и развлечений.

35) **Предупреждающее действие** означает действие, предпринятое для устранения причины потенциального недостатка или другой потенциально нежелательной ситуации. Предупреждающее действие предпринимается для предотвращения возникновения нежелательной ситуации.

36) **Признанная организация (ПО)** означает организацию, которая прошла оценку Администрацией и по результатам этой оценки найдена соответствующей требованиям Кодекса для ПО (MSC.349(92)) и уполномочена Администрацией на оказание конвенционных услуг и выдачу конвенционных свидетельств от ее имени в объеме, предусмотренном соглашением между признанной организацией и Администрацией.

37) **Рабочее время** означает время, в течение которого моряки обязаны выполнять работу в интересах судна.

38) **Сверхурочное время** означает время, в течение которого выполняется работа сверх нормальной продолжительности рабочего времени.

39) **Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве** (Свидетельство) – документ, выданный судну РС (форма 8.5.3(A)) или КО, подтверждающий, что соблюдение трудовых норм на судне соответствует требованиям КТМС. Свидетельство действительно при наличии Декларации.

40) **Свидетельство о соответствии жилых помещений экипажа** – документ, выданный судну РС (формы 8.5.3-4A или 5.1.9) или иным классификационным обществом – членом МАКО, или КО флага, подтверждающий выполнение требований стандарта А3.1 или конвенций МОТ №92 и №133, или национального законодательства.

41) **Серьезный недостаток** означает идентифицированный недостаток, который в значительной степени нарушает требования КТМС, права и социальные гарантии моряков и представляет собой серьезную угрозу безопасности, здоровью и требует немедленного корректирующего действия. Серьезным недостатком является многократное нарушение требований КТМС, а также отсутствие эффективного и систематического выполнения судовладельцем своих обязанностей в соответствии с требованиями КТМС.

42) **Судовладелец** означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна, и при этом согласился принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с требованиями КТМС, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями или лицами (см. п.1.j., Статья II, КТМС).
Это определение означает, что судовладелец является тем же лицом, что и Компания, как определено в нормах МКУБ, если иное не указано Администрацией флага.

43) **Существенные изменения конструкции или оборудования судна** означают изменения, которые оказывают влияние на размер жилых помещений экипажа, системы обогрева и вентиляции, освещения, уровень шума и вибрации и других факторов среды обитания моряков, санитарного и госпитального оборудования, изменяя их характеристики или назначение.

44) **Требования КТМС** в данном документе означают обязательные положения Статей, Правил и Стандартов КТМС с учетом имеющихся национальных требований, отражающих соответствующие положения КТМС.

45) **Эксперт МОТ** – сертифицированный работник РС, имеющий опыт в конвенционных освидетельствованиях, прошедший теоретическую и практическую подготовку по проведению освидетельствований на соответствие требованиям КТМС и уполномоченный проводить освидетельствования судов на соответствие требованиям КТМС.

3.2 Сокращения

В целях настоящего Руководства используются следующие сокращения:

1) **ДСТН** или **Декларация** – Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.
2) **ГУР** – Главное управление Российского морского регистра судоходства.
3) **ИМО** – Международная Морская Организация.
4) **КО** – Компетентный орган.
5) **Конвенция ПДНВ** – Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты с поправками.
6) **Конвенция СОЛАС** – Международная конвенция 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками.
7) **МКУБ** – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения.
8) **МОТ** – Международная организация труда.
9) **ПО** – Признанная организация.
10) **РС** – Российский морской регистр судоходства.
11) **СвСТН** или **Свидетельство** – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
12) **Судовладелец** – означает организацию или любое лицо как это определено в п.j) Статьи II КТМС.
13) **Холодный отстой** означает, что судно выведено из эксплуатации, пришвартовано в безопасном месте и все системы отключены с минимальным текущим обслуживанием, чтобы предотвратить повреждение конструкции корпуса и машины.
14)

4 Введение

4.1 Создание КТМС

4.1.1 КТМС-2006 была принята на 94 сессии Генеральной Конференции Международной организации труда (МОТ) 23 февраля 2006 года и вступила в силу 20 августа 2013 года, год спустя после того, как документ был ратифицирован 30 государствами, общая доля валовый вместимости которых составила 33%.
В разработке КТМС-2006 принимали участие представители государств-членов МОТ, представители судовладельцев и моряков. При создании КТМС-2006 необходимо было достигнуть две цели:

1) обеспечение равных условий для всех судовладельцев;
2) обеспечение достойных условий труда для 1.2 миллиона моряков по всему миру.

4.1.2 Все стороны, участвующие в создании и принятии Конвенции, продемонстрировали свою приверженность защите прав моряков и готовность выполнять ее требования.

КТМС-2006 пересмотрела и включила в себя требования 36 Конвенций, одного Протокола и более 30 Рекомендаций МОТ, став четвертой среди основных конвенций ИМО: СОЛАС, МАРПОЛ и ПДНВ.

4.2 Особенности КТМС-2006

4.2.1. Поскольку при создании КТМС-2006 МОТ заимствовала приемы юридической техники, применяемые ИМО в правотворческом процессе, КТМС-2006 отличается от всех конвенций, принятых ранее МОТ и имеет ряд статей, направленных на возможность ратификации КТМС-2006 государствами-членами с различным уровнем экономического развития, усиление контроля за выполнением трудовых норм на борту судов, упрощение процедуры внесение поправок в документ и совершенствование правоприменительной деятельности в целом.

4.2.2. Для расширения возможностей ратификации КТМС-2006 государствами-членами с невысоким уровнем экономического развития предусмотрен гибкий характер применения положений КТМС-2006. Такой способ предусматривается двумя областями:

1) возможность для государства-члена в случае необходимости выполнять требования Части А Кодекса на основе принципа эквивалентности по существу, руководствуясь нормами национального законодательства, а не строго в соответствии с КТМС-2006;
2) формулирование обязательных требований в Части А в более общем виде, оставляя право государствам-членам предусматривать конкретные нормы в национальном законодательстве.

4.2.3. Необходимо отметить, что реализация норм КТМС-2006 посредством нормативно-правовых актов, коллективных соглашений или иных мер предусмотрена Статьей IV и является обязательной. Конвенция устанавливают минимальные требования в отношении труда в морском судоходстве, национальные положения должны быть не ниже требований КТМС-2006.

4.2.4. В Статье V КТМС-2006 содержит так называемую оговорку о непредоставлении более благоприятного режима в иностранных портах судам, государства которых не ратифицировали КТМС-2006. На основе этой нормы государства порта должны проверять и требовать выполнение конвенционных норм на всех судах, даже если государство флага не взяло на себя ответственность по выполнению требований КТМС-2006. Данная поправка направлена на стимулирование государств, которые не ратифицировали КТМС-2006 и расширение списка ратификаций.

4.3 Структура КТМС-2006

4.3.1 При разработке структуры КТМС-2006 МОТ использовала «принцип ПДНВ», позволяющий удобно воспринимать структурированную в документе информацию и значительно облегчающий внесение изменений в текст. КТМС-2006 состоит из трех различных, но взаимосвязанных частей: Статей, Правил и Кодекса.

4.3.2 В Статьях и Правилах устанавливаются основные права и принципы, а также базовые обязательства государств-членов, ратифицировавших КТМС-2006. Статьи и Правила могут быть изменены только Конференцией в рамках статьи 19 Устава Международной организации труда (см. Статью XIV КТМС-2006).

4.3.3 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. Поправки в Кодекс одобряются на заседаниях Специального трехстороннего комитета, затем утверждаются на Конференции. Одобренная на Конференции поправка считается принятой.

4.3.4 Правила и Кодекс объединены по общим темам в рамках пяти Разделов:

1) Раздел 1: Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна.
2) Раздел 2: Условия занятости.
3) Раздел 3: Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание.
4) Раздел 4: Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения.
5) Раздел 5: Соблюдение и обеспечение выполнения.

Каждый Раздел содержит положения, касающиеся отдельного права или принципа, а также меры по обеспечению выполнения конвенционных в Разделе 5, и имеющих соответствующую нумерацию. Например, первая группа в Разделе 1 включает, Правило 1.1, Стандарт А1.1 и Руководящий принцип В1.1 (о минимальном возрасте).

4.4 Сфера применения КТМС-2006

4.4.1 КТМС-2006 распространяется на всех моряков, т.е. лиц, которые в любом качестве работают на судне. Принимая во внимание сложную структуру морского транспорта, наличие пассажирских судов, судов специального назначения, в Резолюциях, принятых вместе с КТМС-2006, были установлены критерии, которые могли бы учитываться государствами-членами при отнесении тех или иных лиц, работающих на судне, к морякам. Для этого государства-члены должны учитывать: время нахождения лица на борту судна, частоту периодов его работы на судне, постоянное место работы, характер выполняемой работы. Данные критерии используются для определения статуса таких должностей на судах как: артисты, музыканты, фотографы, парикмахеры, врачи, аниматоры на борту круизного судна; ученые, лаборанты и т.п. на борту научно-исследовательского судна; суперкарго, технические специалисты, животноводы и при перевозке скота.

4.4.2 КТМС-2006 применяется ко всем судам, занятым в коммерческом судоходстве. Исключения составляют рыболовные суда, суда военно-морского флота, суда традиционной постройки. Кроме того, из приведенного в тексте КТМС-2006 определения «судна» следует, что суда, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил, не являются судами в соответствии с положениями КТМС-2006, и, следовательно, действия этого инструмента на них не распространяется.

4.4.3 Вопросы, касающиеся определения кто является моряком и к каким судам применимы положения КТМС-2006, находятся в компетенции государства флага. Данное решение государство флага формулирует в национальном законодательстве, после проведения консультаций по этим вопросам с представителями судовладельцев и моряков, и затем компетентный орган должен доложить об этом Генеральному директору Международного бюро труда.

4.5 Судовладелец

4.5.1 В соответствии с КТМС-2006, 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 судовладельца или другой организации или другого лица, и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями или лицами.
Исходя из определения, чтобы обрести статус судовладельца в отношении КТМС-2006, лицо должно совершить следующие действия: 1) принять на себя ответственность за эксплуатацию судна и 2) согласиться принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с КТМС-2006.

4.5.2 В соответствии с МКУБ, Компания - собственник судна или любая другая организация или лицо, например, управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, который принял на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и который при этом согласился принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные МКУБ.

4.5.3 Очевидно, что данные определения являются тождественными, содержащие требование к лицу принять на себя ответственность за эксплуатацию судна. Исходя из этого, можно сделать вывод о том, что судовладельцем по КТМС и компанией по МКУБ в отношении одного и того же судна может быть только одно лицо. Такой подход признан практически всеми флагами.

4.5.4 В соответствии с резолюцией ИМО 1047 (27) свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна содержит название компании, которая эксплуатирует судно. Случаи, когда в отношении одного судна судовладельцем по КТМС-2006 и компанией по МКУБ могут выступать разные лица, допускаются только с разрешения компетентного органа государства флага (Либерия).

5 Области освидетельствования и инспекций

5.1 КТМС-2006 устанавливает исчерпывающий список областей, подлежащих освидетельствованию и контролю государством порта:

1) Минимальный возраст.
2) Медицинское освидетельствование.
3) Квалификация моряков.
4) Трудовые договоры моряков.
5) Пользование услугами любой подлежащей лицензированию, сертификации или иным формам регулирования частной службы набора и трудоустройства.
6) Продолжительность рабочего времени или отдыха.
7) Уровень укомплектования судна экипажем.
8) Жилые помещения.
9) Условия для отдыха на борту судна.
10) Питание и столовое обслуживание.
11) Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев.
12) Медицинское обслуживание на борту судна.
13) Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна.
14) Выплата заработной платы.
15) Финансовые гарантии по репатриации моряков.
16) Финансовые гарантии, касающиеся ответственности судовладельцев.

5.2 Нижеприведенные области не проверяются государством порта и не освидетельствуются на судне:

1) Право на отпуск.
2) Репатриация.
3) Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна.
4) Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков.
5) Ответственность судовладельцев.
6) Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения.

Контроль за выполнением этих областей остается за государством флага.

6 Области освидетельствования

6.1 Минимальный возраст

6.1.1 Данные нормы направлены на соблюдение положений, касающихся исключения использования детского труда в морской отрасли, для искоренения нарушений основных прав детей. Это связано с

тем, что тяжелый труд, которым является работа на борту судна, отрицательно сказывается на физиологии детского организма и препятствует его правильному и здоровому развитию. Хотя, КТМС-2006 определяет минимальный возраст для работы на судне 16 годами, национальное законодательство может этот возраст повысить.
В этом случае судовладелец должен доказать эксперту МОТ, тот факт, что на борту его судна трудятся лица, возраст которых не младше возраста, определенного национальным законодательством или Конвенцией.

6.1.2 Для лиц младше 18 лет должны быть запрещены работы в ночное время и все виды работ, которые могли создать угрозу здоровью и жизни молодого моряка.
На судне должен быть нормативный документ с определением отрезка «ночного времени», как это определено в национальном законодательстве. Но в любом случае его период должен длиться не менее девяти часов и начинаться оно должно не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра. Данное определение «ночного времени» может относиться только к лицам моложе 18 лет на судне.
Тем не менее, если такие лица нуждаются в определенной профессиональной подготовке в ночное время, то компетентный орган после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков (социальными партнерами), может дать разрешение на труд в ночное время лицам младше 18 лет.

6.1.3 Чтобы доказать факт соблюдения положений КТМС-2006, судовладелец должен предоставить эксперту МОТ как минимум следующие документы:

1) Часть I ДСТН, заверенную соответствующим образом.
2) Часть II ДСТН, подписанную судовладельцем.
3) Официально изданное применимое национальное законодательство.
4) Судовую роль.
5) Документы, удостоверяющие личности моряков (паспорт, удостоверение личности и т.д.).
6) График вахт и работ, на которых задействованы моряки младше 18 лет.
7) Функциональные обязанности.
8) Трудовой договор.
9) Журнал инструктажа по технике безопасности при производстве опасных работ.
10) Утвержденная учебным заведением программа профессиональной подготовки моряка младше 18 лет.

6.1.4 Примеры недостатков:

1) Члены экипажа в возрасте до 18 лет задействованы в работах в ночное время (если только эти работы не являются частью программы подготовки).
2) Период «ночного времени» на судне определен иначе, чем в национальном законодательстве.

6.1.5 Примеры серьезных недостатков:

1) Лицо младше 16 лет работает на борту судна в качестве моряка.
2) Члены экипажа в возрасте до 18 лет задействованы в работах, которые могут угрожать их безопасности и здоровью.

6.2 Стандарт А1.2 – Медицинское свидетельство

6.2.1. К работе на судах должны допускаться только пригодные по состоянию здоровья моряки. Непосредственную ответственность за то, что на судне работают моряки, не прошедшие медицинское освидетельствование несет судовладелец. Наличие медицинского свидетельства у моряка не является достаточным доказательством того, что соблюдены требования Конвенции. Необходимо выполнение нескольких условий.

6.2.2. Судовладелец должен доказать факт того, что:

1) Данное свидетельство выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией.
2) Свидетельство удостоверяет пригодность моряка по состоянию здоровья к выполнению непосредственных обязанностей, связанных с работой на судне.
3) Свидетельство, касающегося только зрения, выдано лицом, уполномоченным компетентным органом выдавать такие свидетельства.
4) Срок действия свидетельства не истек и не превышает 2 лет, а для лиц моложе 18 лет не более 1 года.
5) Срок действия свидетельства о цветоощущении не более шести лет.
6) Для судов, совершающих международные рейсы, свидетельства должны быть оформлены на английском языке.
7) В случаях, предусмотренных положениями Конвенции, об истечении срока действия свидетельства у моряка имеется соответствующее разрешение компетентного органа, не превышающего 3 месяцев.
Компетентные органы, практикующие врачи, работники контрольных органов, судовладельцы, представители моряков и все другие лица, заинтересованные в проведении медицинских освидетельствований с целью определения пригодности по состоянию здоровья кандидатов к работе

моряком, а также уже работающих моряков, должны выполнять положения, содержащиеся в Руководстве МОТ/ВОЗ по проведению периодических медицинских освидетельствований моряков и медицинских освидетельствований перед выходом в море, включая его любые последующие переиздания и любые иные применимые международные руководства, публикуемые Международной организацией труда, Международной морской организацией и Всемирной организацией здравоохранения.

6.2.3. Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец может представить эксперту следующие документы:

1) Судовую роль.
2) Медицинские свидетельства всех членов экипажа установленной формы, подтверждающих пригодность членов экипажа к выполнению своих обязанностей.
3) Список официально практикующих врачей или иные документы, подтверждающие выполнение данного стандарта на основе национального законодательства (утвержденный компетентным органом список медицинских учреждений, имеющих право проводить медицинское освидетельствование) с учетом моряков всех национальностей на борту судна.
4) Список официально уполномоченных компетентным органом врачей, которые могут выдавать свидетельства касающихся только зрения с учетом моряков всех национальностей на борту судна.
5) Документы, удостоверяющие личность моряков по требованию эксперта.
6) Документально оформленные разрешения и освобождения компетентного органа, в случае необходимости.
7) Наличие соответствующих процедур в соответствии с требованиями СУБ компании.

Списки врачей, при наличии возможности, можно проверить на официальном сайте компетентного органа.

6.2.4. Примеры недостатков:

1) Отсутствует действующее свидетельство на цветоощущение, если это применимо.
2) Медицинское свидетельство оформлено не на английском языке для судов, совершающих международные рейсы.

6.2.5. Примеры существенных недостатков:

1) повторяющийся случай отсутствия у членов экипажа действующего медицинского свидетельства, подтверждающего его профессиональную пригодность;
2) отсутствует разрешение компетентного органа на продление медицинского свидетельства с истекшим сроком действия;
3) отсутствие у члена экипажа медицинского свидетельства.

6.3 Правило 1.3 - Подготовка и квалификация

6.3.1 В соответствии с настоящим правилом у судовладельца возникает обязанность укомплектовывать суда экипажами, годными в профессиональном отношении. Подготовка экипажа делится на две составляющие. Это профессиональная подготовка для выполнения непосредственных обязанностей на борту судна и подготовка, связанная с вопросами собственной безопасности при нахождении на борту судна. Требования по подготовке и квалификации в соответствии с настоящей Конвенцией корреспондируют с положениями Конвенции ПДНВ.

6.3.2 Для доказательства соблюдений данного раздела Конвенции судовладелец должен представить эксперту следующие документы:

1) Судовую роль.
2) Свидетельство о минимальном составе экипажа на судне.
3) Дипломы, подтверждающие прохождение профессиональной подготовки, их соответствие свидетельству о минимальном составе экипажа на судне.
4) Дипломы и сертификаты, подтверждающие прохождение подготовки членов экипажа по вопросам безопасности.
5) Подтверждения Администрации флага к дипломам.
6) При необходимости льготные разрешения, предоставленные компетентным органом.
7) Процедуры в соответствии с требованиями СУБ компании.
8) Доступную для моряков литературу, материалы по подготовке, касательно вопросов личной безопасности на борту судна.

6.3.3 Примеры недостатков:

1) Документы, подтверждающие квалификацию членов экипажа, не соответствуют национальным требованиям государства флага.

6.3.4 Примеры серьёзных недостатков:

1) Отсутствует документальное подтверждение подготовки членов экипажа по личной безопасности на борту судна.
2) Истек срок действия документов, подтверждающих квалификацию членов экипажа.
3) Члены экипажа не имеют необходимых свидетельств и сертификатов для выполнения своих профессиональных обязанностей на судне.

6.4 Правило 1.4 – Наем и трудоустройство

6.4.1 Необходимо отличать трудоустройство от найма, которые являются разными правовыми режимами, и соответственно регулируются в обществе по-разному.

Трудоустройство – это система мероприятий, проводимая государственными органами, общественными организациями, а также специализирующимися на оказании данной услуги предприятиями в целях содействия судовладельцу в поиске, направлении и устройстве на работу, в соответствии с призванием, способностями, профессиональной подготовкой, образованием и с учетом общественных потребностей.

Наем на работу – это ряд действий, направленных на привлечение кандидатов, обладающих качествами, необходимыми для достижения целей, поставленных организацией. Это комплекс организационных мероприятий, включающий все этапы набора кадров, а также оценку, отбор кадров и прием сотрудников на работу.

6.4.2 Данный раздел КТМС-2006 направлен на то, чтобы не нарушались права моряков в процессе трудоустройства на работу в соответствии со своей квалификацией. Нарушения могут быть как в виде взимания с моряков оплаты за трудоустройство прямо или косвенно, так и виде дискриминации по различным признакам, включая гендерный. Судовладелец должен доказать отсутствие подобных нарушений у агентств или структур, услугами которых он пользуется.

Объем представляемых судовладельцем доказательств зависит от юрисдикции, которая распространяется на агентство по найму по отношению к флагу судна.

6.4.3 Существует несколько вариантов:

1) Судовладелец имеет в своей структуре подразделение, которое занимается напрямую набором моряков. В этом случае, никаких доказательств, кроме доказательства наличия подобного подразделения в структуре судовладельца, рассмотрения их обязанностей, не требуется.
2) Трудоустройство через государственную службу занятости, которая находится на территории государства флага или на территории государства, которое ратифицировало Конвенцию. В данном случае, также никаких доказательств, кроме документов, подтверждающих государственную организационно-правовую форму агентства, не требуется.
3) Трудоустройство через частную организацию, которая расположена на территории государства, ратифицировавшего КТМС-2006. В этом случае судовладелец должен документально подтвердить, что агентство действует в соответствии с положениями национального законодательства, имеет соответствующую лицензию, либо сертификат.
4) Трудоустройство через агентство, расположенное на территории другого государства, ратифицировавшего КТМС-2006. В данном случае судовладелец должен представить доказательства легитимности деятельности агентства в виде лицензии или сертификата.
5) Трудоустройство через агентство, расположенное на территории государства, не ратифицировавшего КТМС-2006. В данном случае на судовладельца ложится бремя доказывания, что агентство предоставляет свои услуги надлежащего качества, отвечающие требованиям КТМС-2006. Это могут быть копии государственной лицензии, чек-лист, заполненный признанной организацией по проверке выполнения положений КТМС-2006, документы проведенного ПО аудита агентства и т.д.

6.4.4 Служба набора и трудоустройства моряков, должна охватывать следующие вопросы:

1) Проблемы, касающиеся медицинских освидетельствований, выдачи удостоверений личности моряков, а также такие другие вопросы, решение которых может потребоваться для получения моряком рабочего места.
2) Поддержание, с должным учетом права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, полного и всестороннего учета данных о моряках, охватываемых их системой найма и трудоустройства, которые должны включать следующие данные, но не ограничиваться ими:

- данные о квалификации моряков;
- данные о стаже работы;
- персональные данные, касающиеся работы по найму;
- медицинские данные, относящиеся к работе по найму.

3) Поддержание и обновление списков судов, для которых службы найма и трудоустройства моряков предоставляли моряков, и обеспечение необходимых средств для поддержания связи с этими службами в чрезвычайных обстоятельствах в любое время.

4) Процедуры, обеспечивающие предупреждение эксплуатации моряков службами найма и трудоустройства моряков или их персоналом в отношении предложения о трудоустройстве на конкретные суда или в конкретные компании.

5) Процедуры предупреждения возможности эксплуатации моряков в связи с проблемой выдачи авансов или совершения иных финансовых сделок между судовладельцами и моряками, которые осуществляются службами найма и трудоустройства моряков.

6) Четкое указание затрат, если таковые существуют, которые моряк может совершить в процессе трудоустройства.

7) Обеспечение того, чтобы моряки получали информацию о любых конкретных условиях, связанных с рабочим местом, на которое они нанимаются, и о конкретной политике судовладельца, касающейся их занятости.

8) Процедуры, которые не противоречат принципам справедливости и соответствуют национальному законодательству, практике и коллективным договорам, если таковые существуют, для рассмотрения случаев некомпетентности или нарушения дисциплины.

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

10) Процедуры, обеспечивающие, чтобы просьбы о получении информации или о консультациях, поступающие от семей моряков, которые находятся в плавании, удовлетворялись быстро, доброжелательно и бесплатно.

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

6.4.5 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен представить эксперту документы, подтверждающие, что:

1) Службы по набору, услугами которых пользуется судовладелец, имеют лицензию или сертификат в соответствии с национальным законодательством.

2) Документы или информацию в иной форме, позволяющую эксперту достоверно установить процесс найма или трудоустройства на судно.

3) В случае, если моряк нанят на судно при посредничестве государственной службы по набору, которая находится на территории государства флага или на территории государства-участника КТМС-2006, необходимо подтвердить только правовую организационную форму службы.

4) В случае, если моряк нанят частной службой по набору, которая находится на территории государства флага, необходимо предоставить копию лицензии или сертификата в соответствии с национальным законодательством, подтверждающим, что служба работает в соответствии с положениями КТМС-2006;

5) В случае, если моряк нанят частной службой по набору, которая находится на территории государства – участника КТМС-2006, предоставить копии соответствующей лицензии или сертификата.

6) В случае, если моряк нанят непосредственно судовладельцем, то подтвердить этот факт трудовым договором.

7) В случае, если моряк нанят на судно службой набора, находящейся на территории государства, не ратифицировавшегоКТМС-2006, судовладелец должен, на сколько это возможно, доказать, что данная служба действует в соответствии с положениями КТМС-2006. Это могут быть лицензии, сертификаты, чек-листы, подтверждающие проведение аудита признанной организацией на соответствие КТМС-2006, и другие доказательства.

6.4.6 Примеры недостатков:

1) Отсутствие объективных доказательств того, что служба набора действует в соответствии с положениями КТМС-2006.

2) Отсутствие копии лицензии или сертификата у частной службы набора, подтверждающих ее действие в соответствии с КТМС-2006.

6.4.7 Примеры серьезных недостатков:

1) Наличие фактов взимания платы с моряков за трудоустройство в очевидной или скрытой формах.

6.5 Стандарт А2.1 – Трудовые договоры моряков

6.5.1 Под трудовым договором понимается правовой акт - соглашение между работником и работодателем, согласно которому судовладелец обязуется предоставить моряку работу по обусловленной трудовой

функции, выплачивать своевременно и в полном размере заработную плату и обеспечивать условия труда, предусмотренные положениями КТМС-2006, национальным законодательством о труде и иными нормативными актами, содержащими нормы трудового права, коллективным договором, соглашениями и локальными нормативно-правовыми актами и данным соглашением, а моряк обязуется лично выполнять работу по определенной специальности, квалификации или должности с подчинением внутреннему трудовому распорядку, действующему у данного работодателя. Кроме того, работодатель, в роли которого выступает судовладелец, не может без согласия работника (кроме особых случаев, предусмотренных в законе) поручить ему выполнение работы, не обусловленной трудовым договором.

6.5.2 Каждый моряк должен иметь заключенный с судовладельцем в письменной форме трудовой договор. Особенностью трудового договора является его стабильность, связанная с определенностью содержания трудовой функции, местом ее выполнения и иными условиями трудового договора.
Судовладелец должен заключать трудовой договор с моряком таким образом, чтобы у соискателя было достаточно времени для ознакомления с документом и получением необходимых консультаций по этому поводу.

6.5.3 Содержание трудового договора определяется не только положениями КТМС-2006, но и национальным законодательством, а также и взаимной договоренностью между работником и работодателем относительно условий трудового договора. Минимальное содержание договора, его существенные условия должны быть установлены национальным законодательством и не должны противоречить положениям установленными КТМС-2006.

6.5.4 Обычно в договоре, кроме перечисленных в тексте Стандарта А2.1, указываются следующие статьи:

1) Место работы с указанием структурного подразделения, в которое работник принимается на работу.
2) Дата начала работы.
3) Прав и обязанностей моряка и судовладельца, в том числе по обеспечению охраны труда.
4) Условий оплаты труда, в том числе размера тарифной ставки или должностного оклада, доплат и надбавок, поощрительных выплат, либо формула, используемая для начисления заработной платы.
5) Режима рабочего времени и времени отдыха в течение суток, недели, месяца, продолжительности ежегодного отпуска.
6) Условий повышения квалификации.
7) Бесплатное медицинское обслуживание, социальное обеспечение, медицинское и социальное страхование.
8) Любые другие данные, требуемые в соответствии с национальным законодательством.

6.5.5 В случае, если договор подписан представителем судовладельца, договор должен содержать сведения о представителе работодателя, подписавшим трудовой договор, и основание, в силу которого он наделен соответствующими полномочиями.
Если при заключении трудового договора в него не были включены какие-либо сведения или условия из числа предусмотренных КТМС-2006 или национальным законодательством, то данное обстоятельство не является основанием для признания трудового договора незаключенным или поводом для его расторжения. В этом случае трудовой договор должен быть дополнен недостающими сведениями и условиями, причем недостающие сведения вносятся непосредственно в текст трудового договора, а недостающие условия определяются приложением к трудовому договору либо отдельным соглашением сторон, заключенным в письменной форме, которые являются неотъемлемой часть трудового договора.

6.5.6 Таким образом, совокупность условий, определяющих взаимные права и обязанности сторон, составляет содержание трудового договора. К ним относятся условия, установленные как самими сторонами, так и законами, и другими нормативно-правовыми актами о труде.
Кроме трудового договора у моряка должен быть документ, послужной список, содержащий сведения о его работе на судах. Форма документа устанавливается государством флага. Данный документ не должен содержать оценку качества работы моряка или каких-либо сведений о размере его заработной платы. Документ должен содержать перевод на английский язык с тем, чтобы облегчить получение моряком другой работы, продвижение по службе.
Если трудовой договор содержит ссылки на коллективный договор, то копия такого договора с заверенным переводом на английский язык также должна находиться на судне.

6.5.7 Для доказательства соблюдений данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

1) Трудовые договоры членов экипажа переведены на английский язык, либо имеется стандартная форма договора на английском языке.

2) В случае, если в трудовом договоре есть ссылка на положения коллективного договора, подтвердить наличие на борту судна копии коллективного договора на английском языке и идентичность его положениям, включенных в трудовой договор.
3) Срок действия трудового договора не истек.
4) Договор содержит все необходимые существенные условия, установленные положениями КТМС-2006 и национальным законодательством.

6.5.8 Примеры недостатков:
1) В договоре отсутствуют существенные условия, перечисленные в тексте Стандарта А2.1 с учетом национального законодательства.
2) Договор подписан не судовладельцем.
3) Положения договора не соответствуют национальному законодательству.
4) Отсутствует система записи о работе моряка на борту судна.
5) Моряку не предоставляются записи о его работе на судне по окончании трудового договора.
6) Коллективный договор, являющийся частью трудового договора моряка, отсутствует на борту судна.

6.5.9 Примеры серьезных недостатков:
1) У моряка отсутствует экземпляр трудового договора или аналогичного контракта.
2) Трудовой договор моряка содержит условия, нарушающие права моряка.
3) Отсутствует договор, либо стандартная форма трудового договора моряка на английском языке, что делает невозможной проверку его положений.

6.6 Стандарт А2.2 – Заработная плата

6.6.1 Судовладелец обязан обеспечить регулярную выплату заработной платы морякам за их труд в соответствии с национальным законодательством и требованиями КТМС-2006. Кроме национального законодательства судовладелец должен учитывать также и положения коллективного договора при его наличии. Таким образом, судовладелец должен выплачивать заработную плату морякам по размеру и по регулярности выплаты соответствующую нормативным документам.
Кроме заработной платы судовладелец должен предусмотреть выплату различного рода компенсации за выполнение работ сверх установленной продолжительности рабочего времени, работы в праздничные и выходные дни.

6.6.2 При этом существуют следующие виды исчисления:

6.6.2.1 Для моряков, вознаграждение которых включает отдельную компенсацию за выполненную сверхурочную работу:
1) Для исчисления заработной платы нормальная продолжительность рабочего времени в открытом море и в порту не должна превышать восьми часов в день.
2) Для исчисления сверхурочного времени количество обычных рабочих часов в неделю, за которые причитается базовая оплата труда или базовая заработная плата, не должно превышать 48 часов в неделю. Коллективные договоры могут предусматривать другие, но не менее благоприятные условия.
3) Ставка или ставки компенсации за сверхурочную работу, которые должны быть как минимум на 25 процентов выше почасовой ставки базовой оплаты труда или базовой заработной платы, должны устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо коллективными договорами, если это применимо.
4) Учет всей сверхурочной работы должен вестись капитаном или лицом, назначенным капитаном, и подписываться моряком не реже одного раза в месяц;

6.6.2.2 Для моряков, оплата труда которых суммируется полностью или частично:
1) В трудовом договоре моряка должно четко указываться, там, где это уместно, количество рабочих часов, которые моряк должен отработать за это вознаграждение, а также любые дополнительные выплаты, которые могут причитаться дополнительно к паушальной сумме оплаты труда, с указанием оснований их выплаты.
2) В случае почасовой оплаты за сверхурочную работу, выполненную сверх количества часов, предусмотренных паушальной суммой оплаты труда, почасовая ставка должна быть не менее чем на 25 процентов выше базовой ставки, соответствующей нормальной продолжительности рабочего времени, как она определена в пункте 1 настоящего руководящего принципа; тот же принцип должен применяться в случае, если оплата сверхурочной работы включается в паушальную сумму оплаты труда.
3) Размер той части полностью или частично паушальной заработной платы, которая соответствует нормальной продолжительности рабочего времени должен быть не ниже действующей ставки минимальной заработной платы.
4) Для моряков, оплата труда которых является частично паушальной, учет всех отработанных сверхурочных часов должен вестись и капитаном или лицом, назначенным капитаном, и подписываться моряком не реже одного раза в месяц.

Судовладелец может предусмотреть компенсацию за сверхурочную работу или работу, выполняемую в течение еженедельного выходного дня и в праздничные дни, посредством предоставления, как минимум, эквивалентного периода времени свободного от работы и от обязанности находиться на борту судна, или посредством предоставления дополнительного отпуска вместо денежного вознаграждения, или каким-либо иным образом, если это не противоречит национальному законодательству.

6.6.3 Судовладелец должен учитывать следующее:

1) Принцип равного вознаграждения за равноценный труд должен применяться ко всем морякам, занятым на одном судне, без какой-либо дискриминации по признаку расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических взглядов, национальной принадлежности или социального происхождения.
2) Трудовой договор моряка, указывающий действующие ставки или размеры заработной платы, должен находиться на борту судна; информация о размерах или ставках заработной платы должна предоставляться каждому моряку посредством выдачи ему, по крайней мере, одного подписанного экземпляра с соответствующей информацией на языке, который ему понятен, либо путем размещения экземпляра договора в доступном для экипажа месте, либо любым другим подходящим способом.
3) Заработная плата должна выплачиваться в валюте, имеющей законное обращение; там, где это уместно, выплаты могут осуществляться банковским переводом, банковским чеком, почтовым чеком или денежным переводом.
4) При прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек.
5) Заработная плата должна перечисляться непосредственно на банковский счет, указанный моряком, если последний не дал иных указаний в письменной форме.
6) Судовладелец не должен ограничивать свободу моряка распоряжаться своим вознаграждением.
7) Удержания из вознаграждения должны допускаться только в тех случаях, когда это прямо предусмотрено в национальном законодательстве или нормативных правовых актах, либо в соответствующем коллективном договоре, а моряк был информирован в наиболее подходящей, по мнению компетентного органа, форме об условиях таких удержаний.
8) В сумме эти удержания не превышают уровень, установленный национальными законодательством, нормативными правовыми актами, коллективными договорами или судебными решениями в отношении осуществления таких удержаний.
9) Не допускаются удержания из суммы вознаграждения моряка в связи с принятием его на работу или сохранением за ним его рабочего места.

6.6.4 Моряки не должны подвергаться никаким денежным штрафам помимо тех, которые предусмотрены в национальных законодательстве, нормативных правовых актах, коллективных договорах или в рамках иных мер.

6.6.5 Для доказательства соблюдений данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

1) Сумма выплат заработной платы морякам соответствует сумме, обозначенной в трудовом договоре, и является не меньше установленной коллективным договором, либо государством флага.
2) Заработная плата выплачивается на регулярной основе, наличными либо перечисляется в банк, не реже 1 раза в месяц или в соответствии с национальным законодательством.
3) Отсутствуют жалобы от моряков по поводу выплат заработной платы.
4) Отсутствуют факты незаконного удержания из заработной платы экипажа, таких как оплата в связи с принятием его на работу, денежным штрафам, если это не предусмотрено национальным законодательством.

6.6.6 Примеры недостатков:

1) Заработная плата выплачивается нерегулярно, реже 1 раза в месяц.
2) Моряк не получает ежемесячный отчёт о начислении заработной платы и удержаниях.
3) Перевод денег в банк не производится или производиться не в соответствии с заявлением моряка.

6.6.7 Примеры серьезных недостатков:

1) Наличие на судне «двойной бухгалтерии».
2) Наличие фактов фальсификации расчета и выплаты морякам заработной платы.
3) Невыплата заработной платы в течение двух и более установленных сроков.
4) Неоднократные нарушения сроков выплаты заработной платы.

6.7 Продолжительность рабочего времени и времени отдыха

6.7.1 Судовладелец должен соблюдать национальное законодательство при установлении времени работы и отдыха на судне, графика вахт. При этом необходимо принимать во внимание как количество членов экипажа, так и район плавания судна с тем, чтобы не нарушить права моряков, избежать состояния

усталости у членов экипажа. Необходимо иметь график, отражающий судовой трудовой распорядок в порту и при нахождении судна в море. График должен быть помещен в легкодоступном для ознакомления месте, и иметь перевод на английский язык для возможности проверки инспекционными органами.

Нормальная продолжительность рабочего дня, как правило, принимается 8 часов при одном выходном в неделю и предусмотренных праздничных нерабочих днях.

6.7.2 Для учета времени труда и отдыха на судне должен вестись график рабочего времени, иметься график вахт.

При этом, с учетом национального законодательства, пределы рабочего времени или времени отдыха должны устанавливаться следующим образом:

1) максимальная продолжительность рабочего времени не превышает:
- 14 часов в течение любого 24-часового периода; и
- 72 часов в течение любого периода в семь дней; или

2) минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее:
- десяти часов в течение любого 24-часового периода; и
- 77 часов в течение любого периода в семь дней.

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

Все проводимые на судне учения, учебные тревоги по борьбе с пожаром и тревоги по оставлению судна, а также учения, предписываемые национальными законодательством, международными правовыми актами не включаются в рабочее время, но проводятся таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение времени отдыха и не вызывать усталость.

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

1) Продолжительность рабочего времени молодых моряков не должна превышать восьми часов в день и 40 часов в неделю, а работа в сверхурочное время допускается только в неизбежных обстоятельствах, связанных с соображениями безопасности.

2) Следует предоставлять достаточное время для каждого приема пищи, а также должен ежедневно предоставляться обеденный перерыв, по крайней мере, на один час.

3) Должен предоставляться, как только появляется возможность, 15-минутный отдых после каждых двух часов непрерывной работы.

6.7.4 В исключительных ситуациях вышеуказанные положения можно не применять, если:

1) Они не имеют практического смысла для молодых моряков в составе палубной и машинной службы и службы быта, назначенных для несения вахты или работающих по заранее установленному графику со смещенными вахтами.

2) Может быть нарушена эффективная подготовка молодых моряков в соответствии с установленными программами и планами.

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

Все перечисленные положения не освобождают молодых моряков от общей обязанности всех моряков работать в чрезвычайных обстоятельствах.

6.7.5 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

1) На судне ведется журнал учета рабочего времени на рабочем языке и английском языке по каждой должности в соответствии с трудовым распорядком и указанием продолжительности рабочего времени или времени отдыха.

2) Записи в судовом и машинном журналах соответствуют записям в графике вахт, журнале учета рабочего времени.

3) На судне соблюдается режим труда и отдыха в соответствии с национальным законодательством.

4) Отсутствуют факты усталости членов экипажа по внешним признакам, таких как плохая реакция, отсутствие концентрации, неадекватные ответы на вопросы и т.д.

6.7.6 Примеры недостатков:

1) Отсутствие утвержденного графика труда и отдыха на доступном для всех моряков месте.

2) Записи в судовых документах, касающихся труда и отдыха, отсутствуют или не находятся на уровне современности.

3) Записи в судовых документах, касающихся труда и отдыха, ведутся не на рабочем и английском языках.

6.7.7 Примеры серьезных недостатков:

1) Часы работы на судне превышают установленные национальным законодательством.
2) Часы отдыха моряков ниже предела, установленного национальным законодательством.

6.8 Право на отпуск

6.8.1 Каждый моряк имеет право на оплачиваемый отпуск. Исчисление отпуска, его оплата регулируется национальным законодательством, коллективным договором. Но в любом случае, ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Уровень оплаты в период ежегодного отпуска должен устанавливаться в соответствии с обычным уровнем вознаграждения моряка, предусмотренным в национальных законодательстве, нормативных правовых актах или в действующем трудовом договоре моряка. Право на отпуск моряков, проработавших менее одного года или в случае прекращения трудовых отношений, исчисляется на пропорциональной основе.

6.8.2 Не должно засчитываться как часть ежегодного оплачиваемого отпуска:
1) Официальные и традиционные праздники, признаваемые как таковые государством флага, независимо от того, приходятся они на период ежегодного оплачиваемого отпуска или нет.
2) Периоды потери трудоспособности в результате болезни, травмы или беременности и родов, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране.
3) Временное увольнение на берег, предоставляемое моряку во время действия трудового договора.
4) Компенсационный отпуск любого рода, в соответствии с условиями, определяемыми соответствующим механизмом в каждой стране.

6.8.3 Время, когда должен использоваться ежегодный отпуск должно определяться судовладельцем после консультаций и, по мере возможности, по соглашению с заинтересованными моряками или их представителями с учетом применимых положений национального законодательства и коллективного договора.

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

6.8.5 Если морякам предлагается взять свой ежегодный отпуск в месте ином, чем то, с которым у них имеются существенные связи, то они должны иметь право на бесплатный проезд к тому месту, где они поступили или были приняты на работу, в зависимости от того, что ближе к их дому; суточные и другие расходы, непосредственно связанные с их обратной поездкой, должны покрываться за счет судовладельца. Время на проезд не должно вычитаться из ежегодного оплачиваемого отпуска, положенного моряку.

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

6.8.7 Моряк должен иметь возможность на свое усмотрение делить ежегодный оплачиваемый отпуск на части или иметь возможность для накопления такого ежегодного отпуска, причитающегося за один год, с последующим периодом отпуска.

6.8.8 Если иное не предусмотрено в договоре, положения которого распространяются на судовладельца и заинтересованного моряка, ежегодный оплачиваемый отпуск не должен прерываться.

6.8.9 Судовладельцу следует предусмотреть специальные меры в отношении молодых моряков в возрасте до 18 лет, которые после шести месяцев или иного более краткого периода времени, предусмотренного в коллективном договоре или в трудовом договоре моряка, службы без отпуска на борту судна в загранплавании, которое не вернулось к этому времени в страну проживания молодого моряка и не вернется туда и в последующие три месяца данного рейса. Такие меры могли бы предусматривать их репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в место первоначального найма в стране их постоянного проживания с целью использования отпуска, заработанного во время рейса.

6.8.10 Для доказательства соблюдений данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать уполномоченным органам, что:
1) в трудовом договоре установлено право моряков на отпуск;
2) продолжительность отпуска не менее продолжительности, установленной национальным законодательством;
3) оплата отпуска осуществляется в соответствии с национальным законодательством;
4) соблюдаются сроки предоставления отпуска.

6.8.11 Примеры недостатков:

1) Отсутствие в договоре право моряка на отпуск.
2) Продолжительность отпуска менее продолжительности, установленной национальным законодательством, члены экипажа работают сверх установленного времени.
3) Оплата отпуска осуществляется в размере менее, чем предусматривает национальное законодательство.
4) Не соблюдаются сроки предоставления отпуска.

6.9 Стандарт А2.5.2 – Финансовые гарантии

6.9.1 Репатриация – (лат. repatriate - возвращаться на родину) возвращение в страну гражданства, постоянного проживания или происхождения лиц, оказавшихся в силу различных обстоятельств на территории других государств.
Репатриация моряка может проводиться как по инициативе моряка, так и по инициативе судовладельца. По инициативе судовладельца репатриация осуществляется при серьезном нарушении моряком своих трудовых обязанностей.

6.9.2 Моряки должны иметь право на репатриацию:
1) Если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей.
2) Если трудовой договор моряка расторгается:
- по инициативе судовладельца; или
- по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
3) Если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах.
4) В случае заболевания или травмы, или по иным медицинским соображениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают моряка пригодным для транспортировки.
5) В случае кораблекрушения.
6) В случае, если судовладелец не способен далее выполнять свои обязательства по закону или по договору как работодатель моряка по причине банкротства, продажи судна, изменения регистрации судна или по любой другой аналогичной причине.
7) В случае, если судно направляется в зону военных действий, как она определена национальными законодательством, нормативными правовыми актами или трудовыми договорами моряков, и при отсутствии согласия со стороны моряка.
8) В случае прекращения или приостановки действия трудового договора в соответствии с решением промышленного арбитража или коллективным договором, либо прекращения действия трудового договора по любой другой аналогичной причине.
При определении максимальных сроков службы на борту судна, после которых моряк имеет право на репатриацию, должны учитываться факторы, влияющие на производственную среду моряков. Каждый судовладелец должен стремиться по мере возможности сокращать эти сроки в свете технологических изменений и прогресса.

6.9.3 Расходы, которые несет судовладелец в связи с репатриацией, должны включать как минимум следующее:
1) Проезд к месту назначения, избранному для репатриации.
2) Расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации.
3) Заработную плату и пособия с момента, когда он сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации, если это предусмотрено национальными законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.
4) Провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации.
5) Лечение, в случае необходимости, до тех пор, пока моряк не будет пригоден по состоянию здоровья для переезда к месту репатриации.
Время, затраченное на ожидание репатриации, и время в пути в течение репатриации не должно вычитаться из оплачиваемого ежегодного отпуска, накопленного моряком.

6.9.4 Судовладелец должен нести ответственность за организацию репатриации надлежащим и срочным образом. В качестве средства перевозки обычно должен использоваться воздушный транспорт. Места назначения, куда можно репатриировать моряков определяются национальным законодательством. Ими могут быть страны, с которыми моряк может иметь существенные связи, включая:
1) Место, в котором моряк дал согласие на устройство на работу.
2) Место, обусловленное в коллективном договоре.
3) Страна постоянного места жительства моряка; или
4) Любое другое место, которое может быть согласовано обеими сторонами в момент устройства на работу.

6.9.5 Моряки должны иметь право выбора из предписанных мест репатриации пункта, в который они должны быть репатриированы.
Тем не менее, право на репатриацию может быть утрачено моряком, если им не заявлено о своих правах на репатриацию в рамках разумного периода времени, определяемого национальными законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

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

6.9.7 Государство должно оказывать поддержку в организации репатриации моряка и оказывать помощь морякам, оставшихся без средств к существованию в иностранном порту.

Моряку, в случае задержки репатриации, компетентный орган в иностранном порту должен обеспечить, чтобы об этом были немедленно информированы консульские или местные представители государства флага, а также консульские или местные представители государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает.

6.9.8 Необходимо, чтобы были приняты надлежащие меры для:

1) Возвращения моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту по причинам, за которые они не несут ответственности:
- порт, в котором соответствующие моряки были приняты на работу;
- порт государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает; или
- какой-либо иной порт, согласованный между заинтересованным моряком и капитаном либо судовладельцем, с одобрения компетентного органа или при иных соответствующих гарантиях.

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

6.9.9 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать уполномоченным органам, что:

1) Моряки репатриируются в соответствии с национальным законодательством.
2) Судовладельцем не нарушаются сроки репатриации.
3) Судовладельцем оплачивается проезд к месту назначения, избранному для репатриации.
4) В качестве средства перевозки обычно использоваться воздушный транспорт.
5) Моряки застрахованы на случай невозможности судовладельца произвести репатриацию.

6.9.10 11 апреля 2014 года Специальный Трехсторонний Комитет, учреждённый Статьёй XIII КТМС, принял две поправки- к Стандарту А2.5 Репатриация и Стандарту А4.2 Ответственность судовладельца. 11 июня 2014 года обе поправки были одобрены на 103 сессии Генеральной Конференции Труда. 18 января 2017 года поправки вступили в силу.
6.9.5 В соответствии с принятыми поправками, с 18 января 2017 года на судах, совершающих международные рейсы, должны быть доказательства наличия действующих финансовых гарантий репатриации моряков и сопутствующих расходов, включая выплату заработной платы в форме, принятой в государстве флага. Как правило, финансовые гарантии предоставляются в виде страхования- коммерческого или взаимного страхования (P&I Clubs).

6.9.11 Подтверждением финансовых гарантий на борту судна является свидетельство (сертификат), выдаваемое страховщиком и содержащее следующую информацию:

1) Название судна;
2) Порт приписки судна;
3) Позывной сигнал судна;
4) Номер ИМО судна;
5) Название и адрес службы или служб финансового обеспечения;
6) Контактная информация о физических или юридических лицах, несущих ответственность за рассмотрение требования моряка относительно помощи;
7) Имя судовладельца;
8) Срок действия финансовых гарантий;
9) Подтверждение службы финансового обеспечения о том, что финансовые гарантии соответствуют требованиям Стандарта А2.5.2.

Свидетельство должно быть на борту судна в оригинале. Наличие свидетельства в копии допускается при возможности заблаговременной проверки легитимности документа в соответствующих базах данных страховщика. Копия свидетельства должна размещаться в доступном для моряков и проверяющих органов месте.

Отсутствие на борту судна доказательства о наличии финансовых гарантий является значительным недостатком, который должен исправляться на месте. В этом случае СвСТН на судно не выдаётся и не подтверждается.

6.9.12 Примеры недостатков:

1) моряк несёт расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;
2) у моряка отсутствуют копия положений национального законодательства, регулирующих репатриацию;
3) моряк репатриирован в место, не предусмотренное национальным законодательством, не согласованное с моряком.

6.9.13 Примеры существенных недостатков:

1) отсутствие на борту судна свидетельства финансовых гарантий;
2) судовладелец не выполняет своё обязательство по осуществлению репатриации моряка.

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

6.10.1 Несмотря на то, что потеря судна является для судовладельца значительным ущербом, который может поставить под вопрос существование компании как коммерческой структуры, судовладелец должен располагать соответствующими ресурсами и механизмами, позволяющими в первую очередь компенсировать потери моряков, в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна. Это могут быть как страхование, размещение денежной суммы на банковском депозите и другое.

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

6.10.3 В этом случае моряки обладают такими же правовыми средствами для получения такой компенсации, какие им предоставляются для получения задолженности по заработной плате, причитающейся им за период службы.

6.10.4 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать, что он располагает различного рода гарантиями для выплаты адекватной компенсации морякам в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

6.11 Укомплектование судов экипажами

6.11.1 Требование по укомплектованию судов экипажами надлежащей квалификации в количестве достаточном для обеспечения безопасности мореплавания и охрану судна при всех режимах работы и при любых условиях установлено международным законодательством, которое корреспондирует с требованиями КТМС-2006. При оптимальном составе экипаж должен эффективно выполнять свои обязанности, исключая появления состояния усталости, которая может создать угрозу безопасности мореплавания.

6.11.2 В процедурах компании по выполнению Международного кодекса по безопасному управлению судами и загрязнением моря (МКУБ), судовладельцем устанавливаются меры по соблюдению международных и национальных требований, в том числе предъявляемых к укомплектованию экипажа.

В соответствии с положениями КТМС-2006 судовладелец может приводить документы, требуемые в соответствии с МКУБ в качестве доказательств выполнения требований КТМС-2006.

6.11.3 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

1) Судовую роль;
2) Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна.
3) Количество и состав экипажа по судовой роли не менее, чем указано в свидетельстве о минимальном безопасном составе экипажа судна.
4) Экипаж может эффективно выполнять свои обязанности при любых режимах работы судна, обеспечивая его безопасность.

6.11.4 Примеры серьезных недостатков:

1) Отсутствует Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна.

2) Категории членов экипажа не соответствует Свидетельству о минимальном безопасном составе экипажа.

3) Количество членов экипажа менее, указанного в Свидетельстве о минимальном безопасном составе экипажа судна.

6.12 Стандарт А3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха

6.12.1 Данный раздел направлен на то, чтобы судовладелец предпринимал меры к тому, чтобы моряки имели возможность работать и отдыхать в комфортных и безопасных условиях. Для этого необходимо учитывать не только требования КТМС-2006, но и национальное законодательство в этой области, которое может иметь более жесткие требования к помещениям для обеспечения лучших условий труда и отдыха для моряков, чем это предусмотрено КТМС-2006. Очевидно, что судовладелец, который располагает судами с более комфортабельными условиями жизни, имеет большее преимущество для получения более квалифицированных моряков по сравнению с судовладельцем, который не проявляет должную заботу об условиях жизни моряков на борту судна.

6.12.2 В отношении судовых помещений судовладельцу необходимо определить действие какой конвенции распространяется на его суда. Это зависит от даты вступления м в силу. Если киль судна заложен после вступления Конвенции в силу, то действует ее положения. Для судов, построенных до даты вступления КТМС-2006 в силу, продолжают применяться положения, касающиеся конструкции и оборудования судна, предусмотренные в Конвенции (№92) (пересмотренной) 1949 года о помещениях для экипажа и Конвенции (№133) 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения). Если судовладелец собирается строить новое судно после вступления КТМС-2006 в силу, он должен заказывать проект судна, помещения которого соответствуют положениям Конвенции. Если планируемое судно будет заложено до вступления КТМС-2006 в силу, то судовые помещения должны соответствовать конвенциям 92 и 133.

Особое внимание судовладелец должен уделять при покупке существующих судов. Так, если приобретенное судно не соответствует конвенциям 92 и 133, то судовладелец рискует понести дополнительные финансовые расходы на приведение помещений судна в соответствие с существующими требованиями.

6.12.3 Данный раздел предъявляет требования не только к размерам помещений, но и к материалам, которые используются при постройке судов и отделке помещений. Наружные переборки кают и столовых должны иметь надлежащую изоляцию. Кожухи всех механизмов и все переборки, отделяющие камбуз и другие тепло-производящие места, должны иметь надлежащую изоляцию если существует вероятность теплового воздействия на смежные жилые помещения или проходы. Должны приниматься также меры для обеспечения защиты от теплового воздействия паропроводов или водопроводов с горячей водой, либо тех и других.

6.12.4 Каюты, столовые, помещения для отдыха и коридоры в той части, где расположены помещения для экипажа, должны иметь надлежащую изоляцию для предупреждения образования конденсата или перегрева.

Внутренние панели и облицовка стен и потолков должны изготавливаться из такого материала, поверхность которого легко содержать в чистоте. Не следует использовать формы конструкций, в которых могут завестись паразиты.

Внутренние панели и облицовка стен и потолков в каютах и столовых должны без труда поддаваться чистке и покрываться устойчивой нетоксичной краской светлых тонов.

Полы во всех жилых помещениях для моряков должны изготавливаться из установленного материала, иметь соответствующую конструкцию и должны иметь нескользкую поверхность, не допускающую проникновение влаги и легко поддающуюся чистке.

Если полы изготавливаются из композитного материала, то места соединений со стенами должны профилироваться таким образом, чтобы избежать образования трещин и щелей.

Система вентиляции кают и столовых должна контролироваться таким образом, чтобы поддерживать удовлетворительное состояние воздуха и обеспечивать достаточную его циркуляцию при любых погодных и климатических условиях.

6.12.5 Системы кондиционирования воздуха, как централизованного, так и индивидуального типа, должны проектироваться таким образом, чтобы:

1) Поддерживать удовлетворительную температуру и относительную влажность воздуха по сравнению с наружным воздухом и обеспечивать достаточный обмен воздуха во всех помещениях с кондиционированием воздуха, принимая во внимание особенности работы в море, и не создавать чрезмерного шума или вибрации.

2) Содействовать ее очистке и дезинфекции, чтобы предупреждать или ставить под контроль распространение заболеваний.

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

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

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

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

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

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

Соответствующие нормы естественного и искусственного освещения должны устанавливаться компетентным органом.

В случае, если нормы не установлены, то освещенность должна быть такова, чтобы человек с нормальным зрением мог читать в ясный день обыкновенную газету в любой части помещения, доступной для свободного передвижения.

6.12.8 Койки на борту судна должны устанавливаться таким образом, чтобы обеспечить как можно больший комфорт для моряка и любого сопровождающего его лица. Если размеры судна, оперативная деятельность, которую оно должно осуществлять, и его конструкция делают это целесообразным и практически выполнимым, то спальные помещения кают должны проектироваться и оснащаться отдельной ванной комнатой с туалетом, чтобы обеспечивать разумный комфорт для обитателей и содействовать чистоте.

В той мере, в какой это практически возможно, спальные помещения кают для моряков должны располагаться таким образом, чтобы вахтенные смены были разделены, и чтобы моряки, работающие в течение дня, не жили в одном спальном помещении кают с моряками, несущими вахту.

Место, занимаемое койками, шкафами, выдвижными ящиками и сиденьями, должно включаться в измерение площади кают. Участки площади небольших размеров или неправильной формы, которые существенно не увеличивают свободного для движения пространства и не могут быть использованы под мебель, не должны приниматься в расчет.

Койки не должны располагаться более чем в два яруса; при расположении коек вдоль борта, когда над койкой расположен иллюминатор, допускается только один ярус.

При расположении коек в два яруса, расстояние от пола до койки нижнего яруса не должно быть менее 30 см; верхняя койка должна быть расположена примерно посередине между нижней кромкой нижней койки и нижней кромкой палубного бимса.

Каркас и продольный борт койки, если таковой имеется, должны изготавливаться из установленного прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного коррозии и не способствующего заведению в нем паразитов.

Если для изготовления коек используются трубчатые рамы, то трубы должны быть полностью запаяны и не должны иметь отверстий, пропускающих паразитов.

Каждая койка должна снабжаться удобным матрасом и сеткой или комбинированным матрасом-сеткой, включая пружинную сетку или пружинный матрас. Матрас и используемый мягкий наполнитель должны изготавливаться из установленного материала. Для наполнения матрасов не должны использоваться материалы, способствующие заведению в них паразитов.

Когда койки располагаются одна над другой, под матрасом или пружинной сеткой верхней койки должно помещаться пыленепроницаемое днище.

6.12.9 Мебель должна изготавливаться из прочного материала с гладкой поверхностью, не подверженного деформации или коррозии.

6.12.10 Иллюминаторы в спальных помещениях кают должны быть снабжены занавесками или аналогичными приспособлениями.

6.12.11 Спальные помещения кают должны снабжаться зеркалом, маленькими шкафчиками для туалетных принадлежностей, книжной полкой и достаточным количеством вешалок для верхней одежды.

6.12.12 Помещения столовых могут быть общими или раздельными. Необходимо принимать во внимание такие факторы, как размеры судна и потребности моряков с различными культурными, религиозными и социальными особенностями.

6.12.13 При раздельном варианте предоставления столовых для моряков должны предоставляться столовые отдельно для:

1) Капитана и командного состава.
2) Старшинского и рядового состава моряков.

На судах, исключая пассажирские суда, площадь столовых для моряков должна составлять не менее 1,5 кв. м на одного человека, исходя из запланированного числа посадочных мест.

На всех судах столовые должны оборудоваться столами и сиденьями установленного образца, подвижными или закрепленными, в количестве, достаточном для максимального числа членов экипажа, которые могут пользоваться ими одновременно.

6.12.14 В любое время, когда члены экипажа находятся на борту судна, в их распоряжение должны предоставляться:

1) Холодильник, который должен быть удобно расположен и иметь достаточный объем для числа лиц, пользующихся помещением столовой или помещениями столовых;
2) Приспособления для приготовления горячих напитков; приспособления для охлаждения питьевой воды.

Если буфетные и кладовые помещения не имеют прямого доступа к столовым, то должны предусматриваться соответствующие шкафы для столовых принадлежностей и необходимые средства для мытья посуды.

Поверхность столов и сидений должна изготавливаться из влагонепроницаемого материала.

6.12.15 Умывальники и ванные должны иметь надлежащие размеры и изготавливаться из установленного материала, иметь гладкую поверхность, не поддающуюся трещинам, гниению или коррозии.

Все туалеты должны оборудоваться по установленному образцу и снабжаться в любое время достаточным количеством воды для смыва или другими надлежащими устройствами, например, за счет системы сжатого воздуха с индивидуальным управлением.

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

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

6.12.17 Прачечное оборудование, предоставляемое для пользования моряков, должно включать:

1) Стиральные машины;
2) Сушильное оборудование или должным образом обогреваемые и вентилируемые сушильные помещения; и
3) Утюги и гладильные доски или иное аналогичное оборудование.

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

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

Количество необходимых больничных коек должно предписываться компетентным органом.

Для пациентов судового лазарета должно предоставляться в исключительное пользование санитарно-гигиеническое помещение, расположенное либо непосредственно в помещении лазарета, либо рядом с ним. В таком санитарно-гигиеническом помещении должны, как минимум иметься один туалет, один умывальник и одна ванна или душ.

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

1) Располагаться вне помещения машинного отделения, но иметь свободный доступ к нему.

2) Быть оборудовано индивидуальными шкафчиками для одежды, а также ваннами или душем, либо тем и другим, а также умывальниками с горячей и холодной пресной водой.

6.12.20 Судовладелец должен обеспечить выполнение следующих условий:

1) Всем морякам должны предоставляться судовладельцем чистые постельные принадлежности, а также столовые принадлежности для пользования на борту в течение службы на судне, а сами моряки должны нести ответственность за возвращение этих принадлежностей в определенное капитаном время или по окончании службы на судне.

2) Постельные принадлежности должны быть хорошего качества, а тарелки, чашки и другие столовые принадлежности должны быть из установленного легко моющегося материала; и

3) Полотенца, мыло и туалетная бумага для членов экипажа должны предоставляться судовладельцем.
Должна проводиться частая проверка условий и служб обеспечения отдыха, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.
Мебель в помещениях для отдыха должна включать, как минимум, книжный шкаф и все необходимое для чтения и письма и, по мере практической возможности, для игр.
При планировании помещений для отдыха, компетентный орган должен рассматривать возможность оборудования буфета.

6.12.21 По мере практической возможности, следует предусматривать включение следующих объектов и форм отдыха бесплатно для моряков:

1) Курительная комната;

2) Просмотр телепередач и прием радиопередач.

3) Демонстрацию кинофильмов, запас которых должен соответствовать продолжительности рейса и, в случае необходимости, обновляться через разумные промежутки времени.

4) Спортивный инвентарь, включающий гимнастические снаряды, настольные игры и палубные игры;

5) По мере возможности, условия для занятий плаванием.

6) Библиотеку, содержащую профессиональную и другую литературу, запас книг которой должен соответствовать продолжительности рейса и обновляться через разумные промежутки времени.

7) Возможности для занятий рукоделием.

8) Электронное оборудование, такое как радио- и телеприемники, видеомагнитофоны, проигрыватели DVD/CD, персональные компьютеры и программное обеспечение к ним, кассетные магнитофоны и плееры.

9) Там, где это уместно, следует оборудовать на борту судов бары для моряков, если это не противоречит национальным, религиозным или социальным обычаям.

10) Следует предоставлять доступ в разумных пределах к телефонной связи между судном и берегом, к средствам электронной почты и Интернету, при их наличии, причем размер платы за пользование этими услугами не должен превышать разумных пределов.

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

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

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

6.12.25 Жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи должны располагаться, по мере практической возможности, как можно дальше от двигательных установок, помещений для рулевых механизмов, палубных лебедок, установок для вентиляции, отопления и кондиционирования воздуха и от других машин и механизмов, производящих шум.
Должны использоваться звукоизолирующие и другие соответствующие звукопоглощающие материалы в конструкции и в обшивке переборок, потолков и палуб в помещениях, являющихся источниками шума,

а также применяться самозакрывающиеся звуконепроницаемые двери в помещениях, где расположены машины и механизмы.

По мере практической возможности, в машинных отделениях и других помещениях, где размещены машины и механизмы, должны оборудоваться звукоизолированные центральные посты управления для членов машинной команды. В той мере, в какой это практически возможно, такие рабочие помещения как, например, механические мастерские, должны изолироваться от общего шума машинного отделения и должны приниматься меры для снижения шума работающих механизмов.

6.12.26 Допустимые пределы уровня шума в рабочих и жилых помещениях должны соответствовать международным руководствам МОТ, касающимся предельно допустимых уровней воздействия, включая положения, предусмотренные в Своде практических правил МОТ, озаглавленном Внешние производственные факторы 2001 года, и, там, где это применимо, конкретным мерам защиты, рекомендованным Международной морской организацией, и любым последующим актам, вносящим в них поправки или дополняющим их, о предельно допустимых уровнях шума на борту судна. Экземпляр применяемого акта на английском языке или на рабочем языке судна должен храниться на борту судна и быть доступным для моряков.

6.12.27 Жилые помещения или помещения для отдыха или приема пищи не должны подвергаться воздействию чрезмерной вибрации.

6.12.28 Для доказательства соблюдений данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

1) Произвести все необходимые замеры помещений и иметь в наличии документ, подтверждающий соответствие технических характеристик жилых помещений судна требованиям КТМС-2006 и национальному законодательству.
2) Наличие достаточного количества кают и коек для размещения экипажа.
3) Обеспечение во всех жилых помещениях для отдыха:
- наличия вентиляции и обогрева удовлетворительного качества;
- уровней шума, вибрации и других внешних факторов, соответствующих нормам национального законодательства;
- удовлетворительного санитарно-гигиеническое состояние всех помещений;
- освещенности во всех помещениях в соответствии с национальными требованиями.
4) Соблюдение требований, касающихся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев при нахождении и работе на судне.
5) Наличие записей, подтверждающих выполнение постоянных инспекций помещений капитаном судна или назначенным лицом.
6) Наличие предпринятых мер по постоянному мониторингу уровня шума, вибраций, и других внешних и вредных факторов на судне.

6.12.29 Примеры недостатков:

1) Расположение кают, спальных мест не соответствуют национальным требованиям, КТМС-2006.
2) Количество спальных мест на судне менее количества, установленных национальным законодательством, КТМС-2006.
3) Размеры помещений не соответствуют национальным требованиям, КТМС-2006.
4) Места для отдыха не соответствуют национальным требованиям, КТМС-2006.
5) Оборудование жилых помещений, включая помещение судового лазарета, столовой, места для отдыха, не соответствует требованиям национального законодательства.
6) Отсутствуют отдельные санитарно-гигиенические узлы для мужчин и женщин.
7) Помещение судового лазарета используется не по назначению.
8) Помещения для экипажа не поддерживаются в чистом и аккуратном состоянии.
9) Не проводятся регулярные проверки помещений капитаном или назначенным капитаном лицом.
10) Оборудование прачечной отсутствует или работает с отклонениями от номинальных рабочих параметров.

6.12.30 Примеры серьезных недостатков:

1) Количество моряков превышает количество спальных мест на судне.
2) Отсутствуют отдельные спальные помещения для мужчин и женщин.
3) Отсутствует лазарет на судне с экипажем 15 и более моряков.
4) Санитарно-гигиеническое оборудование не работает.
5) Обогрев, кондиционирование воздуха, вентиляция в нерабочем состоянии или работают неэффективно.
6) Помещения содержатся с нарушением санитарно-гигиенических норм.
7) Наличие превышения безопасного уровня шума, вибрации или других внешних факторов в помещениях экипажа.

6.13 Стандарт А3.2 – Питание и столовое обслуживание

6.13.1 Работа на судне является достаточно трудной в физическом и психологическом отношении. Качество питания на судне порой является определяющим для психологического климата экипажа. Поэтому вопросам питания экипажа необходимо уделять пристальное внимание.

6.13.2 Для этого необходимо чтобы:

1) Моряки получали достаточное количество пищи и воды надлежащего качества.
2) Приготовлением пищи занимался член экипажа, прошедший соответствующую подготовку в соответствии с национальным законодательством.
3) Пища предоставлялась морякам бесплатно.

6.13.3 Судовладелец должен обладать актуальной информацией о питании и о методах закупок, складирования, хранения пищевых продуктов, а также о приготовлении и подаче пищи с особым учетом требований, предъявляемых к столовому обслуживанию на борту судна. В этих целях могут использоваться подходящие средства пропаганды, в частности учебные пособия, брошюры, плакаты, диаграммы или рекламные объявления в профессиональных периодических изданиях.

6.13.4 На судне должны находиться рекомендации по обеспечению надлежащих поставок пищевых продуктов и столового обслуживания, недопущению порчи пищевых продуктов, облегчению соблюдения необходимых норм гигиены и обеспечению оптимальной организации труда.

Ежедневный рацион моряков должен рассчитываться в соответствии с национальными требованиями. Как правило, могут использоваться два вида расчета. Расчет по калорийности пищи с учетом витаминов и минеральных веществ. Данный учет калорийности является достаточно трудоемким для расчетов и использования на судне.

Вторым является расчет ежедневного рациона в денежных единицах, установленных компетентным органом, с учетом цен на продукты в регионах, где планируется или работает судно. Данный способ является более простым и поэтому более привлекательным для использования при расчетах на судне. При этом судовладелец должен доказать, что он расходует на продукты сумму, не менее, чем та, которую установил компетентный орган. Так как качество и количество пищи влияют на физическое и психологическое состояние моряков, судовладельцу следует ответственно подходить к подбору персонала на должность судового повара.

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

1) Имеют минимальный стаж работы в море, установленный компетентным органом, который может меняться в зависимости от квалификации или опыта.
2) Выдержали экзамен, предусмотренный компетентным органом, или эквивалентный экзамен на одобренных учебных курсах поваров.

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

Судовладелец должен обладать информацией о признании администрацией флага свидетельств о квалификации судового повара, выдаваемых другими государствами-членами, которые ратифицировали КТМС-2006 или Конвенцию (№-69) 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации, либо иным одобренным органом.

6.13.6 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

1) Документальное подтверждение того, что судовой повар старше 18 лет, имеет надлежащую квалификацию в соответствии с национальными требованиями.
2) Член экипажа, назначенный для приготовления пищи, имеет необходимую подготовку и прошел инструктаж в отношении гигиены, приготовления пищи, хранения продуктов на борту судна в случае, если квалифицированный судовой повар не требуется на судне.
3) Документы, подтверждающие регулярные проверки снабжения судна пригодными продуктами и питьевой водой.
4) Производство регулярных проверок санитарно-гигиенического состояния камбуза, его оборудования, помещений для хранения продуктов.
5) Наличие меню на борту судна.
6) Питание и питьевая вода надлежащего качества.

6.13.7 Примеры недостатков:

1) Отсутствуют доказательства того, что член экипажа, занятый в приготовлении пищи, имеет соответствующую подготовку, прохождение инструктажа.
2) Отсутствие проверок качества воды, приготовления пищи, состояние помещений для приготовления и хранения пищи.

6.13.8 Примеры серьезных недостатков:

1) Пища, питьевая вода для членов экипажа ненадлежащего качества, количества.
2) Члены экипажа оплачивают питание на судне.
3) Судовой повар не имеет соответствующей квалификации.
4) Возраст судового повара менее 18 лет.
5) Оборудование камбуза используется не по назначению, содержится с нарушением санитарных норм.

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

6.14.1 Судно является средством повышенной опасности и по характеру своей деятельности находится, как правило, вдали от берега и места получения квалифицированной медицинской помощи. Поэтому на судне должен быть назначен моряк, отвечающий за медицинское обслуживание на борту судна. Данный моряк должен пройти соответствующую подготовку с тем, чтобы уметь не только оказывать первую медицинскую помощь, но и организовывать и осуществлять необходимый медицинский уход за больным до момента его доставки в стационар, получать необходимые консультации по средствам технических средств связи.

6.14.2 Судовладелец должен обеспечить, чтобы:

1) На судах, которые обычно могут получить квалифицированную медицинскую помощь и медицинское обслуживание в пределах восьми часов, был, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области оказания первой медицинской помощи, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, которая дает таким лицам возможность принимать безотлагательные эффективные меры при несчастных случаях или заболеваниях, которые могут произойти на борту судна, и использовать медицинскую консультацию по радио или по спутниковой связи; и
2) На всех других судах должен быть, по крайней мере, один назначенный моряк, имеющий подготовку в области медицинского ухода, соответствующую требованиям Конвенции ПДНВ, включающую практическую подготовку и подготовку по таким методам спасения жизни, как внутривенная терапия, что дает таким лицам возможность эффективно участвовать в координированных системах оказания медицинской помощи на борту находящихся в море судов и обеспечивать больным или травмированным лицам удовлетворительный уровень медицинского обслуживания в период их вероятного нахождения на борту судна.

6.14.3 Моряки, назначенные для оказания первой медицинской помощи и для медицинского ухода, должны уметь пользоваться сами последними изданиями Международного медицинского руководства для судов, Руководства по оказанию первой медицинской помощи при несчастных случаях, связанных с опасными веществами, а также инструкциями медицинского раздела Международного свода сигналов и аналогичными национальными руководствами.

6.14.4 Лица, упомянутые в 6.14.3, должны проходить раз в пять лет курсы повышения квалификации, чтобы поддерживать и повышать уровень своих знаний и навыков и знакомиться с новыми разработками.

6.14.5 Судовые аптечки и их содержимое, а также находящиеся на борту судна медицинское оборудование и медицинские руководства должны поддерживаться в надлежащем состоянии и инспектироваться через регулярные промежутки времени назначенных капитаном лицом на судне. В период, не превышающий 12 месяцев, судовладелец должен предъявить на проверку ответственным лицам, назначенным компетентным органом, содержимое аптечки, маркировку, сроки годности и условия хранения всех медикаментов, а также инструкций по их применению. Ответственные лица инспектируют исправность всего медицинского оборудования, в соответствии с установленными требованиями.

6.14.6 На национальном уровне компетентный орган определяет содержимое медицинской аптечки и наличие медицинского инвентаря на борту судна, принимая во внимание международные рекомендации в этой области, включая последнее издание Международного медицинского руководства для судов и другие рекомендации.

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

6.14.8 Все суда должны иметь полный и постоянно обновляемый список радиостанций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию; а суда, оборудованные системой спутниковой связи, должны иметь полный и постоянно обновляемый список береговых земных станций, с помощью которых можно получить медицинскую консультацию. Моряки, отвечающие на борту судна за

медицинское обслуживание или за оказание первой медицинской помощи, должны быть обучены пользованию медицинским руководством судна и медицинским разделом самого последнего издания Международного свода сигналов, с тем, чтобы они могли понимать, какого рода информация нужна консультирующему врачу, а также получаемые от него заключения.

6.14.9 Судовладелец должен обеспечить суда стандартными медицинскими картами такой формы, чтобы содействовать обмену между судном и берегом медицинской и связанной с ней информацией, касающейся отдельных моряков, в случаях заболевания или травмы.

6.14.10 Судовые врачи, стоматологи и иной судовой медицинский персонал должны обладать надлежащей квалификацией в соответствии с национальными требованиями.

6.14.11 Судовладельцем должны приниматься меры к тому, чтобы во время нахождения в порту морякам обеспечивался доступ:

1) К амбулаторному лечению болезней и травм.
2) К стационарному лечению, в случае необходимости.
3) К стоматологической помощи, особенно в экстренных случаях.

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

6.14.12 Судовладелец должен также учитывать следующее:

1) Участие своих судов в осуществлении поисково-спасательных операций.
2) Организация неотложной медицинской помощи и эвакуация в море тяжелобольных и получивших серьезную травму на борту судна, используя спасательно-координационные центры и спасательные вертолетные службы, в соответствии с положениями международной конвенции 1979 года по поиску и спасанию на море с поправками и международного авиационного и морского наставления по поиску и спасанию (ИАМСАР).
3) Оптимальное использование всех судов с врачом на борту и выделение судов, которые располагают возможностями для госпитализации и средствами спасания.
4) Обеспечение неотложного медицинского обслуживания моряков.
5) Высадка моряков в портах для срочного лечения.
6) Репатриация моряков, госпитализированных за границей, как только это становится практически возможным, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка.
7) Оказание персональной помощи морякам в ходе репатриации, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка.
8) Учет и оценка статистических данных о несчастных случаях на судах, профессиональных заболеваниях и случаях со смертельным исходом среди моряков.
9) Организация репатриации тел или праха скончавшихся моряков, в соответствии с пожеланиями родственников, как только это становится практически возможным.

6.14.13 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

1) Документальное подтверждение (трудовой договор) того, что медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряка на судне или в иностранном порту предоставлялись ему бесплатно, в той мере, в какой это соответствует национальному законодательству и практике государства-члена.
2) Документальное подтверждение (трудовой договор) того, что морякам предоставляется право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо.
3) Часть II ДСТН в части получения моряками медицинской помощи на берегу.
4) Судно снабжено достаточным количеством медицинского оборудования и инвентаря с учетом Международного медицинского руководства для судов и в соответствии с национальным законодательством.
5) Документальное подтверждение (судовая роль или свидетельство о минимальном составе экипажа) того, что:

- на судне работает квалифицированный врач, отвечающий за медицинское обслуживание (для судов, имеющих на борту 100 или более моряков и обычно находящихся в международном рейсе более трех дней);
- в составе экипажа имеется, по крайней мере, один моряк, ответственный за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств как часть своих обычных обязанностей, или, по

крайней мере, одного моряка на борту судна, обладающего навыками для оказания первой медицинской помощи.

6) Наличие на судне форм направления к врачу, медицинских отчётов и т.д.

7) Наличие на борту процедуры по получению медицинских советов по радио или спутниковым средствам связи.

6.14.14 Примеры недостатков:

1) Отсутствуют медицинские формы документов (направление к врачу, отчёт).

2) Отсутствие на борту международного медицинского руководства для судов.

3) Содержание судовой аптечки не соответствует национальному законодательству.

4) Отсутствует документальное подтверждение инспекций судовой аптечки и ее содержимого, медицинского оборудования.

6.14.15 Примеры серьезных недостатков:

1) Морякам, работающим на борту судна, безосновательно отказывают в доступе к медицинской помощи на берегу.

2) Медицинские услуги являются платными для моряков в нарушение национального законодательства.

3) Отсутствие квалифицированного медицинского персонала на борту судна как это требуется национальным законодательством.

4) Медицинская аптечка отсутствует на борту.

5) Отсутствие возможности медицинского обслуживания на борту судна.

6.15 Стандарт А 4.2- Ответственность судовладельца

6.15.1 Действуя на основании национального законодательства, судовладелец при любых финансовых условиях должен быть в состоянии покрыть все необходимые расходы, которые связаны с болезнью моряка, потери им трудоспособности и в случае смерти моряка. Расходы включают в себя выплату заработной платы, оплату лечения и медикаментов, репатриацию и другое.

В случае, если позволяет национальное законодательство, судовладелец может ограничивать свою ответственность по финансовым расходам, но период действия ответственности должен быть при любых обстоятельствах не менее 16 недель.

6.15.2 Кроме того, если это предусмотрено национальным законодательством, судовладелец может быть освобожден от ответственности в случае, если:

1) Травма или болезнь были получены умышленно.

2) При обстоятельствах, не связанных со службой.

3) Заболевание было намеренно скрыто моряком при найме на работу.

При наличии у судовладельца соответствующего договора страхования, все его расходы могут быть компенсированы страховой компанией при наступлении соответствующего страхового случая.

В случае, когда на борту судна оставлено имущество больными, травмированными или погибшими членами экипажа, судовладелец должен предпринять все меры для обеспечения сохранности этого имущества, для передачи его морякам или их родственникам.

6.15.3 11 апреля 2014 года Специальный Трехсторонний Комитет, учреждённый Статьей XIII КТМС, принял две поправки к Стандарту А2.5 Репатриация и Стандарту А4.2 Ответственность судовладельца. 11 июня 2014 года обе поправки были одобрены на 103 сессии Генеральной Конференции Труда. 18 января 2017 года поправки вступили в силу.

6.15.4 В соответствии с принятыми поправками, с 18 января 2017 года на судах, совершающих международные рейсы, должны быть доказательства наличия действующих финансовых гарантий ответственности судовладельца в форме, принятой в государстве флага. Как правило, финансовые гарантии предоставляются в виде страхования - коммерческого или взаимного страхования (P&I Clubs).

Подтверждением финансовых гарантий на борту судна является свидетельство (сертификат), выдаваемое страховщиком и содержащее следующую информацию:

1) Название судна.

2) Порт приписки судна.

3) Позывной сигнал судна.

4) Номер ИМО судна.

5) Название и адрес службы или служб финансового обеспечения.

6) Контактная информация о физических или юридических лицах, несущих ответственность за рассмотрение требования моряка относительно помощи.

7) Имя судовладельца.

8) Срок действия финансовых гарантий.

9) Подтверждение службы финансового обеспечения о том, что финансовые гарантии соответствуют требованиям стандарта а 4.2.1.

Копия свидетельства должна размещаться в доступном для моряков и проверяющих органов месте.
Отсутствие на борту судна доказательства о наличии финансовых гарантий является значительным недостатком, который должен исправляться на месте. В этом случае СвСТН на судно не выдаётся и не подтверждается.
Национальные законодательство или нормативные правовые акты должны установить типовую форму расписки в получении и передаче средств. Для этих целей может использоваться форма, представленная в Приложении B4-I КТМС.

6.15.5 Пример недостатка:

1) Отсутствует процедура обеспечения сохранности имущества, оставленного на борту судна больными, травмированными или погибшими членами экипажа.

6.15.6 Пример существенного недостатка:

1) Отсутствие на борту судна свидетельства финансовых гарантий.

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

6.16.1 Кроме национального законодательства в области охраны труда судовладельцу следует принимать во внимание Свод практических правил МОТ, озаглавленный «Предупреждение несчастных случаев на борту судна в море и в порту» 1996 года и его последующие варианты, а также другие связанные с этим вопросом нормы МОТ и иные международные нормы, руководящие принципы и своды практических правил, касающиеся безопасности и гигиены труда, включая уровни воздействия внешних факторов, которые могут быть в них определены.

6.16.2 При обеспечении вопросов безопасности на судне судовладельцу следует обращать особое внимание на следующие области:

1) Особенности конструкции судна, включая средства доступа на судно и риски, связанные с использованием асбеста.
2) Машины и оборудование.
3) Последствия предельно низких и предельно высоких температур любых поверхностей, с которыми моряк может находиться в контакте.
4) Воздействие шума в рабочих и жилых помещениях судна.
5) Воздействие вибрации в рабочих и жилых помещениях судна.
6) Воздействие других производственных факторов в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым.
7) Особые меры безопасности на палубе и под палубой.
8) Грузоподъемное оборудование.
9) Меры предупреждения пожара и борьбы с ним.
10) Якоря, цепи, тросы и канаты.
11) Опасные грузы и балласт.
12) Средства индивидуальной защиты моряков.
13) Работа в закрытых пространствах, на высоте в условиях агрессивной среды.
14) Физические и психологические последствия усталости.
15) Последствия наркотической и алкогольной зависимости.
16) Профилактика ВИЧ/СПИД и защита.
17) Действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

6.16.3 Судовладелец должен оценивать риски и работать над снижением воздействия внешних факторов в связи с вышеупомянутыми вопросами. Необходимо принимать во внимание последствия физического характера, в том числе связанных с обработкой грузов вручную, шумом и вибрацией, воздействия химических и биологических веществ, последствий психологического характера для гигиены труда, последствий усталости для физического и психологического состояния здоровья, а также несчастных случаев на производстве. Должны приниматься необходимые меры для профилактики борьбы с рисками в их источнике, адаптации производственных задач к отдельному человеку, особенно в отношении организации рабочего места, а также замене опасных функций неопасными или менее опасными, следует отдавать предпочтение перед использованием средств индивидуальной защиты для моряков.
Кроме того, необходимо учитывать последствия для безопасности и здоровья, особенно при действиях в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

6.16.4 Судовладелец должен на постоянной основе и периодичностью, определенной в национальном законодательстве, проводить замеры уровня шума на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия шума.

Судовладелец должен быть осведомлен и принимать во внимание последствия воздействия чрезмерно высокого уровня шума для органов слуха, здоровья и удобства моряков, а также предпринимать меры, которые предписаны для уменьшения шума на борту судов и защиты моряков.

6.16.5 Меры, направленные на уменьшение воздействия шума, должны включать следующее:

1) Инструктаж моряков об опасности для органов слуха и для здоровья в целом продолжительного воздействия шума высокого уровня, а также о правильном использовании шумозащитных приспособлений и оборудования.
2) Предоставление, в случае необходимости, морякам шумозащитных приспособлений установленного образца.
3) Оценку рисков и уменьшение уровня шума во всех жилых помещениях и комнатах для отдыха и приема пищи, а также в машинных отделениях и других отсеках, в которых располагаются машины и оборудование.

6.16.6 Судовладелец должен на постоянной основе и периодичностью, определенной в национальном законодательстве, проводить замеры уровня вибрации на борту судов с целью улучшения защиты моряков, насколько это практически возможно, от неблагоприятных последствий воздействия вибрации.

Судовладелец должен быть осведомлен и принимать во внимание последствия воздействия чрезмерно высокого уровня вибрации для здоровья и удобства моряков, а также предпринимать меры, которые предписаны для уменьшения вибрации на борту судов и защиты моряков.

6.16.7 Меры, направленные на уменьшение воздействия вибрации, должны включать следующее:

1) Инструктаж моряков об опасности для их здоровья продолжительного воздействия вибрации.
2) Предоставление, в случае необходимости, морякам средств индивидуальной защиты установленного образца.
3) Изменение вариантов загрузки судна, балластировки.
4) Оценку рисков и уменьшение воздействия вибрации во всех жилых помещениях.

6.16.8 В свою очередь, когда судовладелец выполняет свои обязанности, касающиеся предоставления защитного оборудования или других средств предупреждения несчастных случаев, моряки обязаны использовать их и должны соблюдать соответствующие меры, направленные на предупреждение несчастных случаев и охрану здоровья.

Таким же образом, если судовладелец выполнил свои обязательства относительно снабжения машин, механизмов защитными приспособлениям, моряк не может использовать машины без наличия на месте защитных приспособлений, которыми они снабжены, и не может отключать эти защитные приспособления.

6.16.9 Судовладелец обязан проводить расследование причин и обстоятельств всех несчастных случаев на производстве, случаев травматизма и профессиональных заболеваний, приведших к смертельному исходу или тяжким телесным повреждениям, а также других несчастных случаев, в соответствии с национальным законодательством.

6.16.10 При этом в число вопросов, которые подлежат расследованию, могут быть включены:

1) Производственная среда, включая поверхности, на которых выполняется работа, расположение механизмов, средства доступа, освещение, а также методы работы.
2) Частота несчастных случаев, случаев травматизма и профессиональных заболеваний в различных возрастных группах.
3) Особые физиологические и психологические проблемы, вызываемые средой на борту судна.
4) Проблемы, возникающие в связи с физическим переутомлением на борту судна, в частности, в результате повышения рабочей нагрузки.
5) Проблемы, вызываемые техническими изменениями и их влиянием на состав судовых экипажей.
6) Проблемы, вызываемые любой ошибкой человека.
7) Другие в соответствии с национальным законодательством.

6.16.11 Судовладелец должен руководствоваться инструкциями по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев на производстве, учебными программами, разработанных компетентным органом с учетом эволюции типов и размеров судов и их оборудования, а также изменений в составе, национальности и языке экипажей и в организации труда на борту судна.

Пропаганда безопасности и гигиены труда и предупреждения несчастных случаев должна вестись на судне постоянно.

6.16.12 Эта пропаганда могла бы вестись в следующих формах:

1) Учебные аудиовизуальные программы, такие как фильмы, предназначенные для использования в центрах профессиональной подготовки моряков, и, по возможности, для демонстрации во время киносеансов на борту судна.
2) Размещение плакатов на борту судна.

3) Помещение в периодических изданиях, предназначенных для моряков, статей об опасностях морской профессии и мерах по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев.

4) Специальные кампании, в ходе которых используются различные средства пропаганды для обучения моряков, в том числе безопасным методам труда.
Такие пропагандистские мероприятия должны учитывать национальные, языковые и культурные различия моряков на борту судов.

6.16.13 Судовладелец должен установить ограничения в отношении молодых моряков, выполняющих, без соответствующего надзора и инструкций, определенные виды работ, которые представляют особую опасность несчастных случаев или вредного воздействия на их здоровье или физическое развитие, либо требуют особой степени зрелости, опыта или квалификации.

6.16.14 При определении видов работ, которые должны быть ограничены этими правилами, судовладелец может рассматривать, в частности, работы, предусматривающие:

1) Подъем, перемещение или переноску тяжелых грузов или предметов.
2) Вход в котлы, танки и коффердамы.
3) Работу под воздействием вредных уровней шума и вибрации.
4) Работу на подъемных и других силовых установках и приспособлениях, или работу в качестве сигнальщика для операторов таких механизмов.
5) Работу со швартовыми или буксирными тросами, или с якорно-швартовным устройством.
6) Такелажные работы.
7) Работу на высоте или на палубе в штормовую погоду.
8) Несение вахты в ночное время.
9) Обслуживание электрооборудования.
10) Контакт с потенциально вредными материалами или физическими агентами, такими, как опасные или токсические вещества, и работу под воздействием ионизирующей радиации.
11) Чистку камбузного оборудования.
12) Уход за шлюпками судна или ответственность за них.
Судовладелец должен принимать практические меры с тем, чтобы доводить до сведения молодых моряков информацию о предупреждении несчастных случаев и охране их здоровья при работе на борту судов. Такие меры могли бы включать соответствующий инструктаж на курсах, официальную пропаганду по предупреждению несчастных случаев, предназначенную для молодых моряков, а также проведение профессионального инструктажа и обеспечение контроля над работой молодых моряков.

6.16.15 Профессиональная подготовка молодых моряков на борту судов, должна включать наставления:

1) О вредных последствиях для их здоровья и благополучия злоупотребления алкогольными напитками и наркотиками и другими потенциально вредными веществами.
2) О рисках и проблемах, связанных с ВИЧ/СПИД.
3) И об осуществлении других вредных для здоровья и благополучия молодых моряков видов деятельности.

6.16.16 Для доказательства соблюдения данного раздела КТМС-2006 судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

1) Наличие документов, таких как отчёт о несчастных случаях на борту судна, оценка рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда.
2) Протоколы заседаний судового комитета по безопасности, если экипаж судна более 5 человек.
3) Документы, касающиеся политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда на борту судна, и подтверждающие:
- доступность морякам;
- соответствие национальному законодательству;
- оценку рисков
- прохождение подготовки и инструктажа моряков;
- особое внимание морякам в возрасте до 18 лет;
- принятие адекватных предупреждающих мер;
- использование и поддержание в рабочем состоянии индивидуальных средств защиты;
4) Доказательство того, что до сведения всех моряков доведена информация о конкретных опасностях, связанных с работой на борту судна, например, с помощью официальных уведомлений, содержащих соответствующие инструкции;
5) Доказательство того, что на судне имеются и используются необходимые средства защиты с учетом перевозимого груза;
6) Доказательство того, что на судне имеется и при необходимости используется процедура по докладу о несчастных случаях на борту судна;

7) Следующие документы, если в национальных руководящих принципах, касающихся политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда на борту судна, рассмотрены данные вопросы охраны труда:
- 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 других производственных факторов в рабочих и жилых помещениях судна, включая табачный дым;
- особые меры безопасности на палубе и под палубой;
- 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;
- физические и психологические последствия усталости;
- последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- профилактика ВИЧ/СПИДа и защита от них;
- действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

В соответствии с принятыми в 2016 году поправками, судовладелец должен принимать во внимание последнюю версию Руководства по искоренению домогательств, издевательств и притеснений на борту судна, которое совместно издается Международной палатой судоходства и Международной федерацией работников транспорта, а также проводить расследования всех имеющихся на судах случаев издевательств и притеснений.

6.16.17 Примеры недостатков:
1) Отсутствие на борту политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда.
2) Отсутствие судового комитета по безопасности на судне (для судов с экипажем 5 и более человек).
3) Отсутствует оценка риска.
4) Экипаж не информирован относительно предпринимаемых мер по предотвращению несчастных случаев на борту судна.
5) Отсутствие мер, предпринимаемых по охране труда членов экипажа менее 18 лет.
6) Несчастные случаи не расследуются должным образом, отсутствуют доклады об имевшихся на борту судна несчастных случаях.

6.16.18 Примеры серьезных недостатков:
1) Использование труда моряков возрастом менее 18 лет на опасных работах.
2) Индивидуальные средства защиты отсутствуют на борту судна, содержатся в плохом состоянии, используются неправильно или не используются совсем.

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

6.17.1 Судовладелец должен:
1) Принимать меры, обеспечивающие доступность надлежащих социально-бытовых объектов и служб для моряков в установленных портах захода, а также обеспечивать морякам надлежащую защиту при исполнении ими своих профессиональных обязанностей.
2) При реализации этих мер, учитывать особые нужды моряков, особенно во время их нахождения в иностранных государствах и при вхождении в зоны военных действий и в зоны действий пиратов, в том, что касается безопасности, охраны здоровья и организации досуга.

6.17.2 Судовладельцу необходимо поощрять и принимать меры, направленные на ускорение свободного обращения между судами, организациями снабжения и учреждениями социально-бытового обслуживания таких предметов культурно-бытового назначения, как фильмы, книги, газеты и спортивный инвентарь, предназначенных для использования моряками на своих судах или в центрах социально-бытового обслуживания на берегу.
Судовладелец должен поощрять организацию спортивных соревнований между судами в портах и участие моряков в занятиях спортом.

6.17.3 Судовладелец не должен ограничивать доступ моряков к таким объектам и службам социально-бытового и культурного назначения, которые могут потребоваться морякам в портах.

Данные объекты могут включать:

1) Помещения для собраний и комнаты отдыха, в зависимости от потребностей.
2) Сооружения для занятий спортом и другие возможности для отдыха на открытом воздухе, в том числе для проведения соревнований.
3) Возможности для получения образования; и
4) Там, где это уместно, условия для отправления религиозного культа и для личных консультаций.
5) Гостиницы или общежития, пригодные для моряков, там, где в них существует потребность.

6.17.4 Такие объекты и возможности могут предоставляться морякам посредством их допуска в соответствии с их потребностями к объектам, предназначенным для общественного пользования.
Доступ к этим жилым объектам должен быть открыт для всех моряков независимо от национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе или трудятся. Никоим образом, не нарушая этот принцип, в некоторых портах может оказаться необходимым обеспечить несколько видов таких объектов, сопоставимых по своему уровню, но приспособленных к обычаям и потребностям различных групп моряков.
Морякам следует предоставлять информацию о тех объектах, которые открыты для общественного пользования в портах захода – особенно о транспорте, социально-бытовых и зрелищных заведениях, образовательных учреждениях и о местах отправления культа, а также об объектах, специально предоставляемых для моряков.
Для того, чтобы моряки могли попасть из соответствующего портового района в город, во всякое разумно оправданное время следует предоставлять за доступные цены надлежащие средства транспорта.

6.17.5 Судовладелец должен принимать все соответствующие меры для информирования прибывающих в порт моряков о любых особых законах или обычаях, нарушение которых может угрожать их свободе.
В целях защиты моряков в иностранных портах следует принимать меры для содействия:

1) Доступу моряков к консулам стран их гражданства или проживания.
2) Получению моряками увольнений на берег, по возможности сразу после прибытия судна в порт.

Кроме этого, в случае необходимости, капитаны судов должны предпринимать все меры для обеспечения защиты моряков от противоправных действий в портах, территориальных водах.

6.18 Стандарт А4.5 – Социальное обеспечение

6.18.1 Защита, предоставляемая в области социального обеспечения, должна включать как минимум, такие виды социального обеспечения:

1) Медицинское обслуживание.
2) Пособия по болезни.
3) Пособия по безработице.
4) Пособия по старости.
5) Пособия в связи с производственным травматизмом.
6) Пособия по беременности и родам.
7) Пособия по инвалидности.
8) Пособия в связи с потерей кормильца.

6.18.2 Судовладельцем могут предоставляться сопоставимые пособия посредством страхования или иных эффективных средств, принимая во внимание положения национального законодательства и соответствующих коллективных договоров. Если принимаются такие меры, то охваченные ими моряки должны быть информированы о средствах, с помощью которых будут предоставляться различные виды защиты в области социального обеспечения.

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

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

6.19.1 Суда, на которые распространяется КТМС-2006, валовой вместимостью 500 и более, совершающие международные рейсы или эксплуатирующиеся в портах или между портами другой страны, должны

иметь **СвСТН** и ДСТН. Для получения вышеуказанных документов судно должно быть освидетельствовано компетентным органом государства флага или признанной организацией, которой, в соответствии с соглашением, делегированы соответствующие полномочия. Суда, на которые не распространяется требование иметь **на борту** вышеуказанные документы, также могут обратиться в признанную организацию за освидетельствованием на добровольной основе. Модели СвСТН и ДСТН приведены в Приложениях к КТМС-2006 и являются обязательными.

7 Проведение освидетельствования

7.1 Процесс освидетельствования судна включает в себя процесс рассмотрения II Части Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве и непосредственно освидетельствование.

7.1.1 Декларация состоит из двух частей. Первая часть Декларации, где указывается требования национального законодательства для выполнения требований КТМС-2006 в вышеперечисленных областях, составляется компетентным органом. Если законодательство точно отражает требования, предусмотренные в настоящей КТМС-2006, то может потребоваться лишь ссылка на него. Если положение КТМС-2006 применяется посредством принципа эквивалентности по существу, то следует конкретно указать на это положение и представить лаконичное разъяснение. В случае, если компетентным органом оформлено эквивалентные по существу замены или изъятия, то соответствующее положение или положения надлежит указать конкретно в I Часть ДСТН.

7.1.2 Часть вторая заполняется непосредственно судовладельцем. В этой части судовладелец приводит меры, которые им предприняты для выполнения национального законодательства с тем, чтобы соответствовать положениям КТМС-2006.

7.1.3 Кроме этого в Декларации судовладелец должен указать:

1) Случаи, когда проводится проверка текущего соблюдения особых национальных требований.
2) Лиц, ответственных за осуществление проверки и ведение учета результатов проверки.
3) Процедуры, которым необходимо следовать в случае вскрытия фактов нарушений.

Во второй части Декларации судовладелец может делать ссылки на более полную документацию, включающую политику, процедуры, установленные на судне в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). КТМС-2006 не регламентирует объем информации, которую должна содержать вторая часть Декларации. Но, формируя вторую часть, судовладелец должен руководствоваться Приложением В5-I к КТМС-2006 и принимать во внимание то, что проверяющие органы пользуются первой и второй частями Декларации в качестве чек-листа, получая представление о национальном законодательстве государства и локальных нормативных актах судовладельца. Чем меньше информации будет содержать Декларация, тем больше вопросов будет адресовано экипажу во время проверки.

7.1.4 Дата подписания Части II Декларации судовладельцем должна быть такой же, либо позже даты оформления Части I Администрацией. Это не относится к случаям, когда Администрация переиздаёт Часть I Декларации, которая не требует каких-либо поправок к существующей части II Декларации.

7.1.5 Необходимо, чтобы меры по непрерывному соблюдению положений КТМС-2006 на судне содержали требования о том, чтобы судовладелец и капитан получали информацию о новейших достижениях в области технологий, касающихся организации рабочего места, принимая во внимание опасности, присущие работе моряков, гарантируя тем самым более высокий уровень защиты условий труда и жизни моряков на борту судов.

7.1.6 Декларация должна включать, прежде всего, четкие формулировки, чтобы все заинтересованные лица, в частности, инспекторы государства флага, уполномоченные должностные лица в государствах порта и моряки, могли однозначно понимать предпринимаемые действия и проверять надлежащее выполнение соответствующих требований.

7.2 Освидетельствование судна проводится признанной организацией по заявке судовладельца. В некоторых случаях компетентный орган может оставить за собой право проводить не только инспекции, но и освидетельствования.

7.2.1 Виды освидетельствований:

1) Первичное - с выдачей Временного СвСТН со сроком действия не более шести месяцев.
2) Первоначальное - с выдачей полносрочного СвСТН сроком действия не более пяти лет при условии его подтверждения.
3) Промежуточное – проводится между второй и третьей ежегодной датой с целью обеспечения постоянного действия КТМС-2006 на судне.
4) Возобновляющее – для возобновления действия СвСТН по окончании пятилетнего цикла.

5) Дополнительное – для подтверждения действия имеющегося Свидетельства. Проводится, как правило, по требованию признанной организации или надзорных органов.

7.2.2 Судовладелец должен иметь на борту каждого судна, совершающего международные рейсы:

1) Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

2) Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Свидетельство без Декларации недействительно, за исключением Временного СвСТН. После освидетельствования копии этих документов и копия отчета должны быть помещены для ознакомления в доступном для ознакомления морякам месте.

7.2.3 Свидетельство утрачивает свою силу в одном из следующих случаев:

1) Соответствующие проверки не завершены в установленные сроки.

2) Свидетельство не подтверждено.

3) Переводе судна под флаг другого государства.

4) Судовладелец снимает с себя ответственность за эксплуатацию судна.

5) Конструкция или оборудование судна, охваченные разделом 3 КТМС, подвергаются существенным изменениям.

7.3 Цель освидетельствования заключается в установлении соответствия выполнения трудовых норм на судне требованиям КТМС. Все виды освидетельствований РС проводит на основании заявки судовладельца при наличии соответствующего Соглашения с Морской Администрацией флага судна. В некоторых случаях, при первом обращении судовладельца за освидетельствованием необходимо получить дополнительное поручение МА государства флага, например, Мальты. Вместе с заявкой в адрес РС необходимо направить копии некоторых правоустанавливающих документов (документа на право плавания под флагом, документа, подтверждающего делегирование полномочий по КТМС заявителю от титульного собственника судна, свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна). В соответствии с Резолюцией ИМО 1047 (27) свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна содержит название компании, которая эксплуатирует судно и является в соответствии с КТМС судовладельцем.

Важно, чтобы во время освидетельствования на судне находился представитель судовладельца в качестве лица, ответственного за КТМС, или назначенное лицо с целью оказания помощи экипажу при освидетельствовании.

7.3.1 Цикл освидетельствований судна начинается с первичного освидетельствования.

7.3.1.1 Первичное освидетельствование проводится в следующих случаях:

1) Новое судно во время сдачи в эксплуатацию.

2) Судно меняет флаг.

3) Судовладелец принимает на себя обязанность и ответственность за выполнение требований КТМС на борту судна, которое является для него новым.

7.3.1.2 Для проведения первичного освидетельствования, как правило, наличие Декларации на борту судна не является обязательным, но необходимо наличие доказательства того, что судовладелец обратился в компетентный орган (Морскую Администрацию) с целью ее получения.

7.3.1.3 Перед проведением первичного освидетельствования необходимо провести освидетельствование жилых помещений судна, тех его аспектов Стандарта А3.1 (Конвенций №92 и №133 для существующих судов), которые касаются конструкции и оборудования (все виды замеров вредных внешних факторов, условия размещение моряков, работу кондиционеров и вентиляции и т.д.). Такая последовательность позволит судовладельцу получить информацию о всех недостатках по жилым помещениям и позициям, по которым необходимо запросить изъятия для внесения в I Часть ДСТН.

7.3.1.4 При положительных результатах первичного освидетельствования на судно может быть выдано Временное Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве при условии, что:

1) На судне проводилась инспекция, в той мере в которой это было целесообразно и практически выполнимо, соблюдения требований, перечисленных в Приложении А5-I КТМС, с учетом проверки применения положений, предусмотренных в подпунктах, указанных ниже.

2) Судовладелец продемонстрировал, что на судне проводятся надлежащие процедуры, направленные на соблюдение положений КТМС-2006.

3) Капитан знаком с требованиями КТМС-2006 и обязанностями, связанными с их выполнением.

4) Соответствующая информация была представлена компетентному органу или признанной организации для выдачи Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

7.3.1.5 Временное Свидетельство выдается на срок, не превышающий 6 месяцев. Никаких последующих временных свидетельств не выдается после истечения первоначальных шести месяцев. До истечения срока действия временного свидетельства проводится первоначальное освидетельствование,

позволяющее оформить Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве на полный пятилетний срок.

7.3.1.6 Первичное освидетельствование может проводиться на судне в условиях эксплуатации, отличающихся от нормальных, при наличии на борту полного состава экипажа.

7.3.1.7 В пределах 6 месяцев с момента получения Временного СвСТН судовладелец должен организовать проведение первоначального освидетельствования. Первоначальное освидетельствование состоит из двух этапов: рассмотрение II Части ДСТН и непосредственно освидетельствование.

7.3.1.8 Процесс рассмотрения состоит из анализа содержания II Части ДСТН и установления его соответствия требованиям национального законодательства, изложенным в I Части ДСТН, а также нормам, изложенным в нормативных документах судовладельца. Рассмотрение II Части ДСТН, по желанию судовладельца, может проводиться в офисе судовладельца, в офисе РС до освидетельствования судна или непосредственно на судне. В любом случае рассмотрение II части ДСТН предшествует освидетельствованию судна.

7.3.1.9 В том случае, если рассмотрение проводилось не на судне, то по результатам положительного рассмотрения II Части ДСТН, судовладельцу выдается Письмо о рассмотрении, которое подтверждает факт того, что разработанные судовладельцем меры рассмотрены РС в отношении заявленного судна и удовлетворяют национальным требованиям, указанным в части I Декларации, и требованиям Правила 5.1.3 КТМС. К моменту освидетельствования рассмотренная II Часть ДСТН и Письмо о рассмотрении должны быть на борту судна и предъявлены эксперту, который проводит освидетельствование. Письмо о рассмотрении выдается на срок не более шести месяцев.

7.3.1.10 В том случае, если во время рассмотрения II Части ДСТН эксперт выявит наличие положений, которые противоречат требованиям КТМС, национальному законодательству, оформляется значительный недостаток и результаты рассмотрения признаются отрицательными. Никаких дальнейших действий по оформлению Письма о рассмотрении или проведению освидетельствования экспертом не предпринимаются, вплоть до исправления ситуации.

7.3.1.11 После положительного рассмотрения II Части ДСТН проводится первоначальное освидетельствование судна на соответствие КТМС. При положительных результатах освидетельствования на судно выдается СвСТН сроком на пять лет или менее.

7.3.1.12 Между второй и третьей ежегодными датами судно должно пройти промежуточное освидетельствование. При положительных результатах, СвСТН подтверждается подписью и печатью эксперта. Если нет необходимости, при промежуточном освидетельствовании ДСТН не рассматривается и не подтверждается.

7.3.1.13 Во время проведения промежуточного освидетельствования должно быть проверено соблюдение мер, перечисленных судовладельцем в части II Декларации и предпринимаемых им между освидетельствованиями для постоянного соответствия судна требованиям КТМС, включая все изменения, если таковые были внесены в Части I и II ДСТН.

7.3.1.14 Для проведения промежуточного освидетельствования за пределами установленных сроков необходимо запросить дополнительные инструкции от Администрации. После восстановления СвСТН подтверждается надписью: «действие восстановлено освидетельствованием в объеме первоначального». Если освидетельствование по КТМС проводилось не одновременно с освидетельствование по МКУБ, то оформляется недостаток по КТМС, а также акт в соответствии с Процедурным требованием МАКО №17.

7.3.1.15 До момента окончания пятилетнего цикла СвСТН, на судне должно проводиться возобновляющее освидетельствование.

7.3.1.16 Если возобновляющее освидетельствование проведено в течение трех месяцев до истечения срока действия существующего свидетельства, то новое СвСТН имеет силу с даты завершения возобновляющей проверки на период, не превышающий пяти лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства.

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

7.3.1.18 Если возобновляющее освидетельствование было завершено после истечения срока действия существующего СвСТН, новое СвСТН действительно с даты завершения возобновляющего освидетельствования на период не более пяти (5) лет с даты истечения срока действия существующего СвСТН.

7.3.1.19 Первоначальное, промежуточное и возобновляющее освидетельствования должны проводиться при условии нахождения судна в нормальных условиях эксплуатации т.е. когда судно не находится в сухом доке или в холодном отстое.

7.3.1.20 Освидетельствование состоит из следующих этапов:

1) Вступительное совещание;
2) Анализ экспертом судовых документов, документов экипажа и отчетных документов;
3) Обход судна, с проведением оценки состояния судовых помещений;
4) Интервью с членами экипажа;
5) Оформление отчетных документы, включая заверку II Части ДСТН и выпуск СвСТН;
6) Заключительное совещание.

7.3.1.21 Вступительное совещание проводится, с целью:

1) Познакомить эксперта с представителями проверяемого судна, определить роль участвующих в освидетельствовании лиц.
2) Установить каналы связи.
3) Обсудить и согласовать план освидетельствования.
4) Определить права и обязанности сторон во время проведения освидетельствования.
5) Назначить сопровождающее лицо.
6) Ответить на вопросы со стороны администрации судна, представителя судовладельца.
7) Познакомить экспертов с правилами техники безопасности.

Вступительное совещание проводится до начала освидетельствования. На совещании присутствуют эксперт (группа экспертов), капитан или лицо его замещающее и представители судовладельца. Ведёт совещание руководитель группы экспертов. Он представляет участников совещания друг другу, объясняет цели и методы освидетельствования, подтверждает объём и критерии, устанавливает время проведения заключительного совещания.

7.3.1.22 Для работы на судне эксперту должно быть выделено помещение. В процессе освидетельствования эксперт собирает, анализирует и оценивает полученную информацию. Информация, поддающаяся проверке, служит в качестве объективных доказательств соответствия или несоответствия наблюдаемой ситуации на судне требованиям КТМС.

7.3.1.23 Эксперт должен подготовить план освидетельствования с учетом времени работы/отдыха моряков. Темное время суток не должно негативно влиять на способность инспектора проводить освидетельствование. При необходимости должно быть обеспечено адекватное освещение.

7.3.1.24 Во время освидетельствования эксперт должен проанализировать ряд документов, среди которых:

1) Свидетельство о праве плавания судна под флагом.
2) Свидетельство о праве собственности на судно.
3) Санитарное свидетельство.
4) Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна.
5) Судовая роль.
6) Судовой журнал.
7) Машинный журнал.
8) Документ, подтверждающий делегирование полномочий от титульного собственника судна судовладельцу.
9) Документ (свидетельство), подтверждающий финансовые гарантии по репатриации.
10) Документ (свидетельство), подтверждающий финансовые гарантии ответственности судовладельца.
11) Акты о предыдущих освидетельствованиях РС и инспекциях иных органов власти (ПСК, ФСК) в отношении выполнения требований КТМС на судне.
12) Удостоверения личности моряков и мореходные книжки.
13) Медицинские свидетельства.
14) Рабочие дипломы сертификаты, подтверждающие прохождение подготовки членов экипажа по вопросам личной безопасности.
15) График рабочего времени.
16) Список видов опасных работ.
17) Копия лицензии или сертификата / свидетельства или иного документа, выданного на осуществление деятельности частной службы найма или трудоустройства моряков.
18) Копии трудовых договоров членов экипажа.
19) Коллективный договор.
20) Стандартная форма трудового договора (на английском и рабочем языках).
21) Акт проверки качества питьевой воды.
22) Акты замера уровней шумов и вибрации и других внешних производственных факторов в рабочих и жилых помещениях.
23) Журналы регулярных инспекций капитаном.

24) Медицинские карты членов экипажа.
25) Журналы инструктажей членов экипажа по технике безопасности.
26) Процедура рассмотрения жалоб на борту судна и т.д.

7.3.1.25 После ознакомления с документами эксперт обходит жилые и служебные помещения судна, обращая внимание на соблюдении норм КТМС, национального законодательства в отношении соблюдения санитарно-гигиенических норм, требований охраны труда, соблюдение прав моряков.

7.3.1.26 В целях подтверждения полученных экспертом объективных доказательств, по окончании освидетельствования проводится интервью с несколькими членами экипажа. Во время интервью, проводимого на конфиденциальной основе, моряки подтверждают соблюдение их прав, требований КТМС на борту судна. При необходимости, в процессе интервью моряки могут подать жалобу эксперту РС.

7.3.1.27 Если в процессе освидетельствования экспертом были обнаружены какие-либо факты несоблюдения требований КТМС, национального законодательства, они должны фиксироваться экспертом и оформляться Актом о недостатке.

7.3.1.28 По степени серьезности нарушения требований КТМС, в РС установлены следующие виды нарушений: наблюдение, недостаток и серьезный недостаток.
Установление степени серьезности нарушения должно проводиться экспертом МОТ на основе положений КТМС, принимая во внимание свое профессиональное суждение.

7.3.1.29 В том случае, если наблюдается ситуация, которая не может быть идентифицирована как недостаток или серьезный недостаток, но которая может создать условия для возникновения недостатка, такой факт может быть идентифицирован как наблюдение. Наблюдение должно быть зафиксировано соответствующим образом и представлено в отчете. Данный факт может рассматриваться как предупреждение судовладельцу.

7.3.1.30 В тех случаях, когда имеются объективные доказательства значительного нарушения требований КТМС, касающихся труда и отдыха моряков, нарушения основных прав моряков, включая случаи дискриминации по расовому, религиозному или гендерному признакам, эксперт МОТ должен оформить данный факт как серьезный недостаток.

7.3.1.31 Администрация должна быть проинформирована о всех серьезных недостатках, выявленных в процессе освидетельствования, включая те, градация которых была снижена.

7.3.1.32 Если на судне идентифицирован серьезный недостаток, эксперт должен добиваться немедленного исправления ситуации или предоставление Плана корректирующих действий.

7.3.1.33 В этом случае эксперт должен учитывать следующее:
1) Возможность исправления недостатка в порту в период проведения освидетельствования.
2) Продолжительность рейса и его характер.
3) Характер опасности для экипажа, возможной угрозы здоровью моряков.
4) Степень серьезности нарушения требований КТМС, основных прав моряков.
5) Историю повторения недостатков на судне.
6) Размеры и тип судна, оборудования, используемого на судне.
7) Характер перевозимых грузов.
8) Количество недостатков, выявленных при освидетельствовании.
9) Требования судовых документов (свидетельства о минимальном составе экипажа).
10) Состояние судна в санитарно-гигиеническом отношении.
11) Выполнение требований, касающихся часов труда и отдыха.
12) Характер недостатков, выявленных при предыдущих проверках и освидетельствованиях.

7.3.1.34 Градация серьезного недостатка может быть понижена после анализа представленного судовладельцем плана корректирующих действий, который должен содержать действенные и убедительные меры по исправлению ситуации. Как правило, после понижения градации судну назначается дополнительное освидетельствование.
В том случае, если серьезный недостаток не удалось исправить на месте, а его градация не снижена, СвСТН не подтверждается и не выдается.

7.3.1.35 Прежде чем СвСТН может быть выдан, подтвержден или продлен, эксперт должен иметь подтверждение того, что все недостатки, отмеченные в ходе освидетельствования, устранены или что План корректирующих действий по исправлению ситуации был предоставлен судовладельцем и согласован с экспертом.
Как правило, такой План на борту судна разрабатывает и подписывает капитан, который может не обладать ресурсом по планированию корректирующих действий в отношении исправления конкретной ситуации. Поэтому, судовладелец должен в течение месяца направить в РС План корректирующих действий. Если План согласован РС, судовладелец должен в течение трех месяцев на устранить

недостаток. Результаты устранения проверяются при следующем освидетельствовании. Если недостаток не был устранен в установленные сроки, оформляется серьезный недостаток, СвСТН может быть аннулирован.

8 Стандарт А5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

8.1 Выполнение трудовых норм на борту судна могут быть проверены инспекторами государства флага. Полномочия инспектора определяются в соответствии с национальным законодательством.

8.2 Как минимум, инспекторы имеют право:

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

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

3) Требовать представления всех записей, вахтенных журналов, регистрационных книг, свидетельств или иных документов, или информации, касающихся непосредственно вопросов, подлежащих инспектированию, с целью проверки их соответствия национальному законодательству и нормативным правовым актам, обеспечивающим выполнение КТМС-2006.

4) Следить за тем, чтобы в обязательном порядке вывешивалась информация и объявления, предусматриваемые национальными законодательством и нормативными правовыми актами, обеспечивающими выполнение КТМС-2006.

5) Брать или изымать для целей анализа образцы используемых или перевозимых товаров, грузов, питьевой воды, пищевых продуктов, материалов и веществ.

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

7) Предупреждать компетентный орган и, там, где это применимо, признанную организацию обо всех недостатках или злоупотреблениях, которые конкретно не охвачены действующими законодательством или нормативными правовыми актами, и вносить соответствующие предложения в целях совершенствования законодательства или нормативных правовых актов.

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

9) В случае необходимости, инспекторы в своей работе могут привлекать себе в помощь имеющих должную квалификацию технических экспертов и специалистов.
В тех случаях, когда инспектор примет решение об отборе проб или изъятие образцов, он должен уведомить об этом судовладельца или его представителя, и в соответствующих случаях заинтересованного моряка. Отбор проб и изъятие образцов может производиться как инспектором, так и привлеченным экспертом в присутствии инспектора. Инспектор обязан должным образом регистрировать количество таких образцов.

9 Стандарт А5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна

9.1 С учетом соответствующих положений применяемого национального законодательства, коллективного договора, судовладелец должен разработать процедуру по рассмотрению жалоб на борту судна на основе модели, предложенной компетентным органом.

9.2 При разработке этих процедур должны учитываться следующие факторы:

1) Многие жалобы могут касаться тех лиц, которым эти жалобы должны подаваться, и даже капитана судна. В любом случае моряки должны иметь возможность подавать жалобу непосредственно капитану, а также подавать жалобу внешнему органу.

2) Во избежание проблем, связанных с преследованием моряков, подающих жалобы по вопросам, входящим в сферу действия КТМС-2006, эти процедуры должны поощрять назначение лица на борту судна, которое может консультировать моряков относительно имеющихся в их распоряжении процедур, а также присутствовать на любых совещаниях или слушаниях по сути жалобы, по просьбе моряка, подающего эту жалобу.

9.3 Процедура по рассмотрению жалоб должна, как минимум, содержать следующие положения:

1) Жалобы должны подаваться начальнику службы, в которой работает моряк, подающий жалобу, или непосредственному начальнику моряка из числа командного состава судна.

2) Начальник службы или непосредственный начальник моряка должен затем попытаться разрешить проблему в установленный срок, соответствующий серьезности рассматриваемых вопросов.

3) Если начальник службы или непосредственный начальник моряка не может разрешить жалобу по существу к удовлетворению моряка, то последний может обратиться с ней к капитану, который должен лично рассмотреть этот вопрос.

4) Моряки должны в любое время иметь право на то, чтобы их сопровождал или представлял другой моряк по их выбору на борту соответствующего судна.

5) Все жалобы и решения по ним должны регистрироваться, а копии должны предоставляться заинтересованному моряку.

6) Если жалоба не может быть разрешена на борту судна, то этот вопрос должен быть направлен на рассмотрение судовладельца на берегу, которому необходимо предоставить соответствующее время для разрешения этого вопроса, в зависимости от обстоятельств, на основе консультаций с заинтересованными моряками или с любым лицом, которого они могут назначить в качестве своего представителя.

7) В любом случае моряки должны иметь право подавать жалобу непосредственно капитану, а также судовладельцу и компетентным органам.

9.4 Пример недостатка:

1) Процедура по жалобам не содержит актуальной контактной информации.

2) Процедура по жалобам не соответствует национальным требованиям.

9.5 Пример серьёзного недостатка:

1) На борту судна отсутствует процедура по жалобам.

10 Правило 5.2.1 – Контроль судов в порту

10.1 Судовладельцу следует быть осведомленным в вопросах, касающихся обстоятельств, которые могут послужить основанием для задержания судна при контроле в порту государством порта в соответствии с имеющимися меморандумами о взаимопонимании по контролю судов государством порта. При принятии решения о задержании судна инспектором государства порта принимается во внимание серьезность уровня, которым объясняется характер соответствующего недостатка. Это, в частности, может относиться к случаям нарушения основополагающих прав и принципов, либо социальных прав и прав моряков в области занятости. Например, занятость лица, не достигшего совершеннолетия, следует рассматривать серьезным нарушением, даже если на борту имеется только одно такое лицо.

10.2 В других случаях должно приниматься во внимание количество обнаруженных в ходе конкретных инспекций недостатков: например, может потребоваться зафиксировать ряд отклонений от норм, касающихся жилых помещений, либо пищевых продуктов и столового обслуживания, которые не ставят под угрозу охрану труда или здоровье, прежде чем они станут рассматриваться в качестве серьезного нарушения.
Судовладелец имеет право на компенсацию за любой ущерб или убытки, понесенные в результате неправомерных или необоснованных действий, связанных с выполнением инспекторами своих полномочий.

10.3 При взаимодействии с портовыми властями, судовладельцу или его представителям необходимо знать конвенционные требования, регулирующие проведения инспекций администрацией порта.

10.3.1 Во-первых, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (СвСТН) и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (ДСТН) являются первоочередным доказательством соблюдения требований КТМС-2006. Проверка судна в порту должна ограничиваться проверкой этих документов, за исключением предусмотренных в Кодексе случаев.

10.3.2 Во-вторых, более тщательная проверка судна проводится, когда:

1) Требуемые документы не представлены или не ведутся, либо ведутся с использованием недостоверных данных, либо представленные документы не содержат информацию, требуемую в соответствии с КТМС-2006, или не имеют силы по каким-либо иным причинам.

2) Имеются веские основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям КТМС-2006.

3) Имеются разумные основания полагать, что судно сменило флаг для того, чтобы уклониться от выполнения обязательств, связанных с соблюдением положений КТМС-2006.

4) Поступила жалоба о том, что конкретные условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям КТМС-2006.

5) Условия труда и жизни моряков, считающиеся неприемлемыми, могут представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков.

6) Если существуют основания полагать, что любые из этих недостатков представляют собой серьезные нарушения требований КТМС-2006 (включая права моряков).

10.3.3 В-третьих, задержание судна производится, когда:

1) Условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков.

2) В случае, когда несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований КТМС-2006 (включая права моряков).

В соответствии с КТМС-2006, при выполнении своих обязанностей, каждое государство-член прилагает все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или его отсрочки выхода из порта. Бремя доказывания в каждом таком случае возлагается на сторону, подающую жалобу.

10.4 Альтернативой задержанию может быть:

1) Предложение инспектора устранить недостаток на месте.

2) Утверждение плана действий судовладельца для устранения серьезных недостатков при наличии доказательств того, что этот план будет выполнен безотлагательным способом.

10.5 Ниже приведены примеры недостатков, наличие которых с большой долей вероятности может стать основанием для задержания судна.

1) Присутствие на борту судна любого моряка в возрасте до 16 лет (пункт 1 стандарта А1.1).

2) Прием любого моряка в возрасте до 18 лет на работу, которая может угрожать его здоровью или безопасности (пункт 4 стандарта А1.1), или на работу в ночное время (см. Пункты 2и 3 стандарта А1.1).

3) Недостаточное укомплектование экипажем (правило 2.7 и стандарт А2.7).

4) Любые другие недостатки, представляющие собой нарушение основополагающих прав и принципов или трудовых и социальных прав моряков, предусмотренных в статьях III и IV.

5) Любое несоответствие, нарушающее эти основополагающие права (например, выделение не отвечающих требованиям жилых помещений из-за расы или пола либо профсоюзной деятельности соответствующих моряков).

6) Неоднократные случаи наличия моряков без действительных свидетельств, удостоверяющих пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей (стандарт А1.2).

7) Моряки часто работают с превышением максимальной продолжительности рабочего времени (пункт 5 a) стандарта А2.3) или им не предоставляется минимально необходимое время отдыха (пункт 5 b) стандарта А2.3).

8) Системы вентиляции и/или кондиционирования воздуха или отопления не функционируют должным образом (пункт 7 стандарта А3.1).

9) Жилые помещения, включая помещения для столового обслуживания и санитарно-гигиенические узлы, не удовлетворяют гигиеническим требованиям или в них отсутствует или не функционирует оборудование (пункт 11 стандарта А3.1 и пункт 2 стандарта А3.2; пункт 1 правила 4.3).

10) Качество и количество пищевых продуктов и питьевой воды не удовлетворяют требованиям предполагаемого рейса (пункт 2 стандарта А3.2).

11) На борту судна отсутствуют необходимые медицинский справочник, судовая аптечка или медицинское оборудование (пункт 4 a) стандарта А4.1).

12) Отсутствует врач на пассажирских судах, находящихся в международных рейсах более трех дней, которые перевозят 100 или более человек, или на борту нет моряка, ответственного за медицинское обслуживание (подпункт b) и c) пункта 4 стандарта А4.1).

13) Неоднократные случаи невыплаты заработной платы, или невыплата заработной платы в течение значительного периода, или фальсификация выписок из платежной ведомости, или наличие нескольких комплектов отчетов о заработной плате (пункты 1 и 2 стандарта А2.2).

14) Моряки на борту одного и того же судна часто не имеют действительных трудовых договоров моряков или в которых содержатся положения, представляющие собой отрицание прав моряков (пункт 1 правила 2.1).

11 Стандарт А5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

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

11.2 Если жалоба имеет общий характер, то должны быть приняты меры для проведения более детальной инспекции судна.

11.3 Если жалоба касается индивидуального моряка, то должно быть предпринято изучение результатов действующей на борту судна процедуры рассмотрения жалоб в целях разрешения данной конкретной жалобы. Если такая процедура не применялась, то уполномоченное должностное лицо должно предложить, чтобы лицо, подавшее жалобу, воспользовалось действующей процедурой. Должны

существовать веские основания для рассмотрения жалобы до того, пока не будут исчерпаны все возможности процедуры рассмотрения жалоб на борту судна. Такими основаниями могут служить неадекватный характер или неоправданное затягивание внутренних процедур или опасения лица, подавшего жалобу, в отношении преследований в связи с подачей жалобы.

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

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

11.6 Пример недостатка:

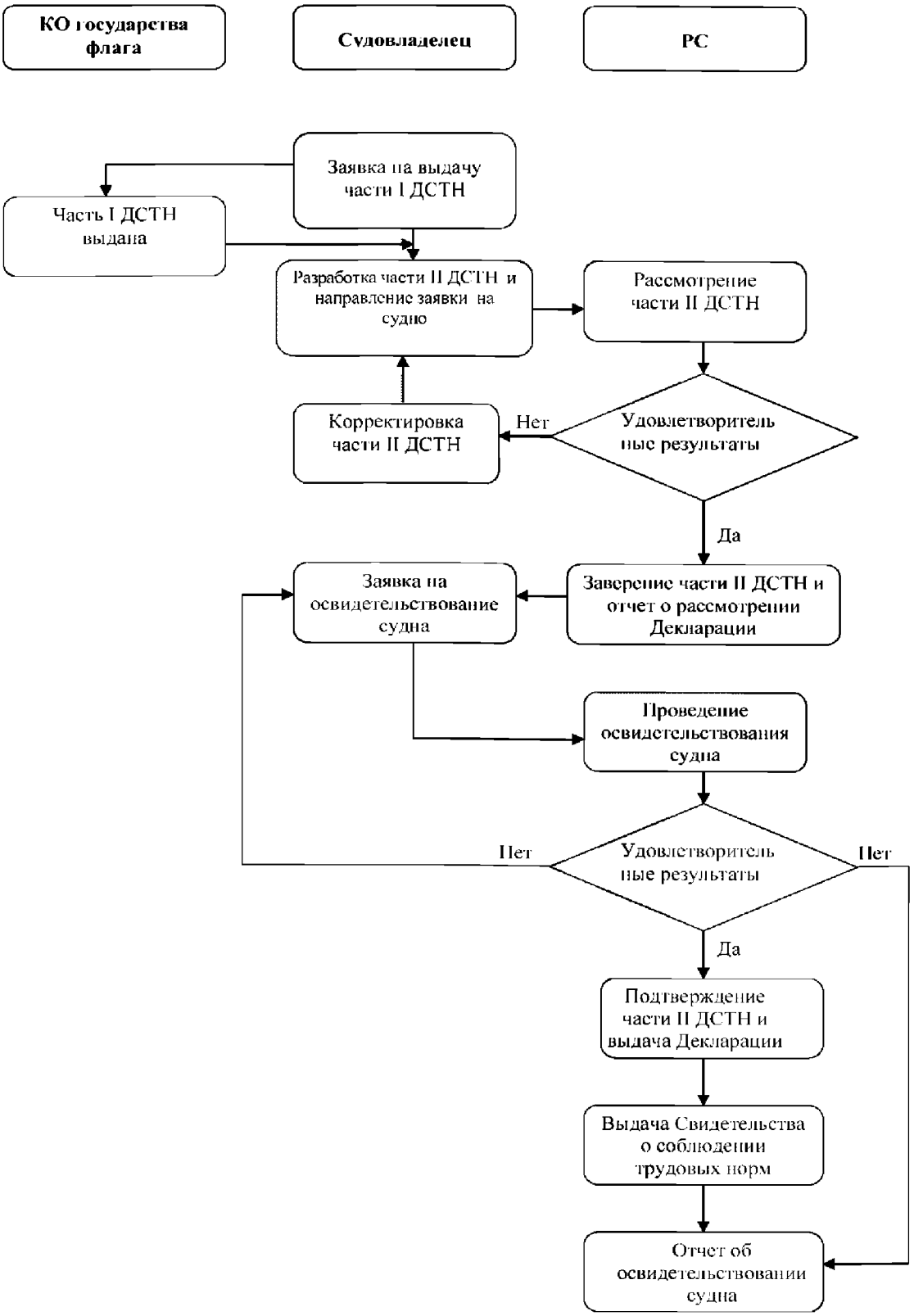
1) Процедура по жалобам не соответствует национальным требованиям.
2) Процедура по жалобам не содержит актуальной контактной информации.

11.7 Пример серьезного недостатка:

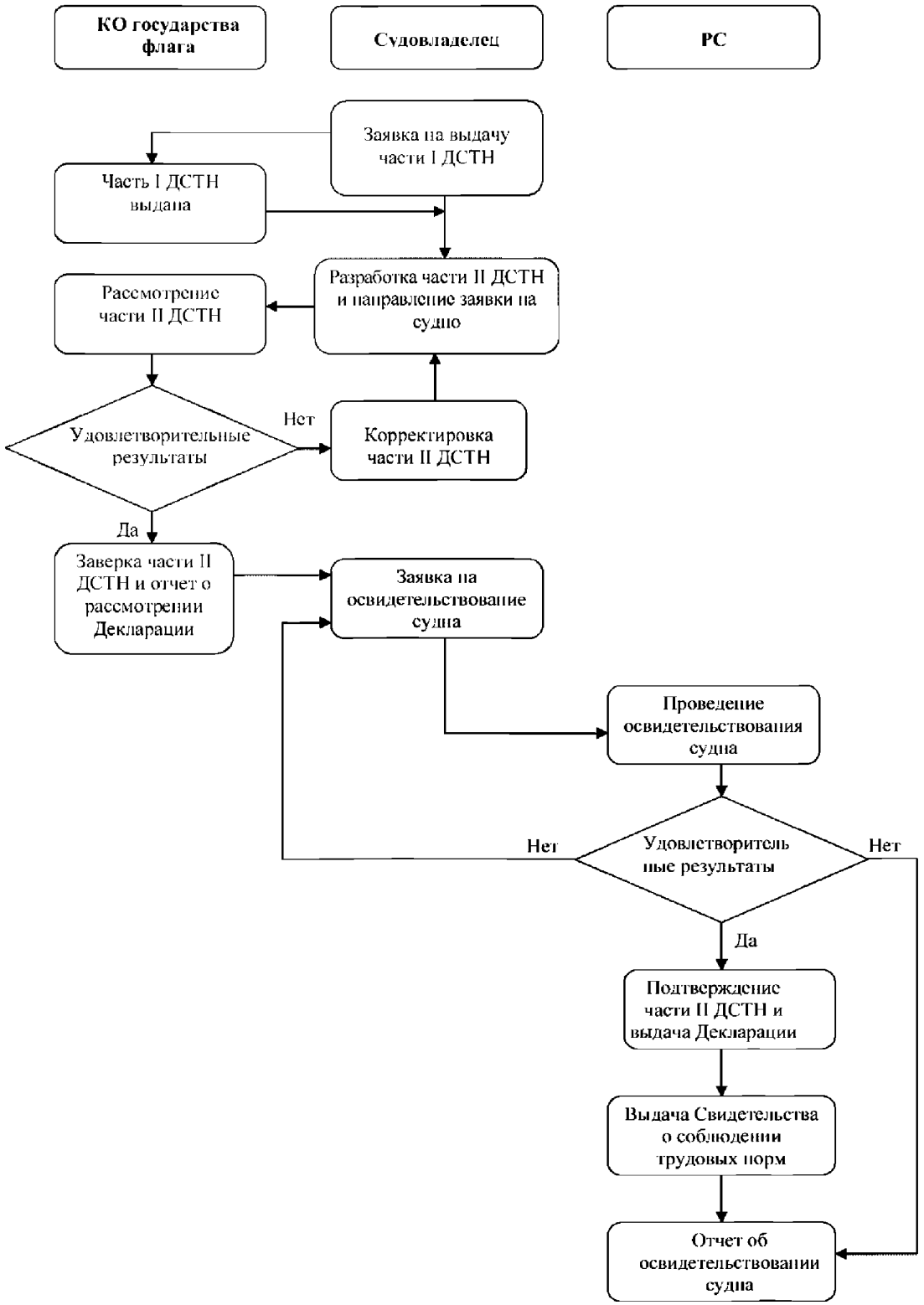
1) На борту судна отсутствует процедура по жалобам.

Приложение А

1. Граф-схема алгоритма общего взаимодействия РС с судовладельцем и КО государства флага при наличии поручения на рассмотрение части II ДСТН



2. Граф-схема алгоритма общего взаимодействия РС с судовладельцем и КО государства флага при отсутствии поручения на рассмотрение части II ДСТН



gost.e-ecolog.ru