РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
С.Н. Седов
27.02.2015

Руководство
по внедрению и применению положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве
НД № 2-080101-015

Дата введения в действие: 01.03.2015
Номер документа в СЭД «Тезис» - 41226
Разработчик: 332

Санкт-Петербург
2015

gost.e-ecolog.ru

1 Область распространения

1.1 Настоящее Руководство по внедрению и применению положений Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (далее – Руководство) предназначено для оказания помощи судоходным компаниям в подготовке к проведению освидетельствования судов на соответствие требованиям Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

1.2 Процедура разрабатывается на русском и английском языках, оригинал документа поддерживается в электронном виде.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке настоящего Руководства учтены требования следующих нормативных документов:

1) НД № 1-0301-023-E – Maritime Labour Convention, 2006;
2) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству;
3) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки и поддержания в действии внутренних нормативных документов РС;
4) НД № 2-060203-019 – Процедура процесса управления документами в РС;
5) НД № 2-060203-027 – Процедура процесса анализа заявок на услуги РС;
6) НД № 2-080101-016 – Руководство по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков в морском судоходстве на добровольной основе;
7) НД № 1-0303-005-E – Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, ILO, Geneva, 2006.

3 Термины. Определения. Сокращения

В тексте настоящего Руководства используются термины, определения и сокращения, приведенные в НД № 2-060101-001 - Руководство по качеству и НД № 2-080101-016 – Руководство по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков в морском судоходстве на добровольной основе, а также в нормативных документах, на основании которых разработано Руководство. Иные термины, определения и сокращения, используемые в настоящем Руководстве, приведены ниже.

3.1 Сокращения

В целях настоящего Руководства используются следующие сокращения:

1) **ВОЗ –** Всемирная Организация Здравоохранения;
2) **Декларация** – Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве;
3) **ГУР –** Главное управление Российского морского регистра судоходства;
4) **ИМО –** Международная Морская Организация;
5) **КО** – Компетентный орган;
6) **Конвенция ПДНВ** - Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты;
7) **Конвенция СОЛАС** - Международная конвенция 1974 года по охране человеческой жизни на море с поправками;
8) **Конвенция МОТ-92** - Конвенция (№92) (пересмотренной) 1949 года о помещениях для экипажа;
9) **Конвенция МОТ-133** - Конвенция (№133) 1970 года о помещениях для экипажа (дополнительные положения);
10) **МКУБ** – Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения;
11) **МОТ** – Международная организация труда;
12) **ПО** – Признанная организация;
13) **РС** – Российский морской регистр судоходства;
14) **Свидетельство –** Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.

4 Текст Конвенции с комментариями

4.1 Общие положения

4.1 Введение

23 февраля 2006 года на 94 сессии Генеральной Конференции Международной организации труда (МОТ) мировое морское сообщество получило комплексный правовой инструмент по регулированию трудовых и социальных отношений в области торгового мореплавания – Конвенцию 2006 года о труде в морском судоходстве (далее - Конвенция). В разработке Конвенции наравне с представителями государств, активное участие принимали социальные партнеры: представители судовладельцев и моряков. Учитывая особенность МОТ, где все решения принимаются не большинством голосов, а на основе консенсуса сторон, с требованиями Конвенции согласились все стороны, тем самым, продемонстрировав готовность их выполнять.

Конвенция пересмотрела и включила в себя требования 36 Конвенций и одного Протокола, которые регулируют отношения в области труда на морском транспорте до вступления Конвенции в силу. Таким образом, если ранее государство ратифицировало несколько Конвенций МОТ, то, ратифицируя Конвенцию 2006 года, государство автоматически берет на себя ответственность за выполнение требований всех документов, которые вошли в данную так называемую Сводную Конвенцию.

В Конвенции правам моряков корреспондирует двухуровневая система обязанностей государства и судовладельца. Выполнение обязанностей государства по отношению к моряку установлены не напрямую, а опосредованно через определенные обязательства судовладельца.

Роль государства проявляется преимущественно в законотворческой и надзорной деятельности. Текст Конвенции неоднократно подчеркивает конечную ответственность государства за соблюдение положений Конвенции. Непосредственно соблюдение прав моряков на судах является обязанностью судовладельца.

Необходимо помнить, что положения Конвенции устанавливают минимальные требования в отношении труда в морском судоходстве. Национальные положения должны быть не ниже требований Конвенции.

Далее текст Статей выделяется следующим образом:

	Статья

Комментарии даются в виде обычного текста после каждой Статьи Конвенции.

4.2 Статьи

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

	Статья II. Определение и сфера применения
1)	В целях настоящего Руководства и если иное не предусмотрено в отдельных положениях, термин:
a)	*компетентный орган* означает министра, правительственное ведомство или другой орган власти, уполномоченный издавать нормативные правовые акты, приказы или иные инструкции, имеющие силу закона в отношении предмета соответствующих положений, и обеспечивать их выполнение;
b)	*Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве* означает декларацию, о которой упоминается в правиле 5.1.3;
c)	*валовая вместимость* означает валовую вместимость, определяемую в соответствии с положениями об измерении вместимости судов, содержащимися в Приложении I к Международной конвенции по обмеру судов 1969 года или в любой другой конвенции, заменяющей ее; валовая вместимость судов, на которые распространяется временный порядок измерения, принятый Международной морской организацией, представляет собой валовую вместимость, которая указана в графе ПРИМЕЧАНИЯ Международного мерительного свидетельства (1969 г.);
d)	*свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве* означает свидетельство, упоминаемое в правиле 5.1.3;
e)	*требования Конвенции* относится к требованиям, содержащимся в статьях, а также в правилах и в Части А Кодекса Конвенции;

f) *моряк* означает любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция;

g) *трудовой договор моряков* означает как контракт о работе по найму, так и статьи письменного договора;

h) *служба найма и трудоустройства моряков* означает любое лицо, компанию, учреждение, агентство или другую организацию в государственном или частном секторе, которые занимаются наймом моряков по поручению судовладельцев или трудоустройством моряков у судовладельцев;

i) *судно* означает любое судно, кроме судов, которые плавают исключительно во внутренних водах, в пределах защищенных вод или в непосредственной к ним близости, либо в районах действия портовых правил;

j) *судовладелец* означает собственника судна или любую другую организацию или лицо, такое как управляющий, агент или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от владельца судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возлагаемые на судовладельцев в соответствии с настоящей Конвенцией, независимо от принятия на себя ответственности или выполнения отдельных обязанностей от лица судовладельца другими организациями или лицами.

2) Применительно к Стандарту А2.2 термин:

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

b) *базовая оплата труда или базовая заработная плата* означает плату, независимо от ее структуры, за работу в течение нормального рабочего времени; она не включает выплат за сверхурочную работу, премий, пособий, оплаченного отпуска или какого-либо иного дополнительного вознаграждения;

c) *паушальная сумма оплаты труда* означает плату, которая включает базовую заработную плату и другие выплаты, связанные с оплатой труда; паушальная сумма оплаты труда может включать компенсации за всю выполненную сверхурочную работу и все иные связанные с оплатой труда пособия, либо может включать только определенные виды пособий с их частичным суммированием;

d) *рабочее время* означает время, в течение которого моряки обязаны выполнять работу в интересах судна;

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

3) Применительно к Стандарту А2.3 термин:

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

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

4) За исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем морякам.

5) В случае возникновения сомнений в отношении того, следует ли рассматривать какие-либо категории лиц в качестве моряков для целей настоящей Конвенцией, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с организациями судовладельцев и моряков, заинтересованными в этом вопросе.

6) За исключением случаев, когда прямо не предусмотрено иное, настоящая Конвенция применяется ко всем судам, находящимся в государственном или частном владении, которые обычно занимаются коммерческим морским судоходством, за исключением: судов, занятых рыбным или аналогичным промыслом и судов традиционной постройки, таких как плоскодонные шлюпки и джонки. Настоящая Конвенция не применяется к военным и военно-вспомогательным кораблям.

7) В случае возникновения сомнений в отношении того, применяется ли настоящая Конвенция к какому-либо судну или к отдельной категории судов, данный вопрос решается компетентным органом в каждом государстве-члене после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.

8) В случае если компетентный орган сочтет, что в настоящее время нецелесообразно или практически неосуществимо применять отдельные положения Кодекса, о котором идет речь в пункте 1 Статьи VI, к судну или конкретной категории судов, плавающих под флагом этого государства-члена,

соответствующие положения Кодекса не применяются, поскольку затрагиваемые вопросы по-иному решаются национальными законодательством нормативно-правовыми положениями или коллективными соглашениями, либо иными мерами. Такое решение может приниматься только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и исключительно в отношении судов валовой вместимостью не менее 200 и не находящихся в загранплавании.

9) Любые решения, принимаемые государством-членом в соответствии с пунктами 3, 5 или 6 настоящей Статьи, указываются в его докладах, представляемых Генеральному директору Международного бюро труда, который уведомляет о них государства-члены Организации.

10) Если прямо не предусмотрено иное, то ссылка на настоящую Конвенцию одновременно представляет собой ссылку на Правила и на Кодекс.

Конвенция устанавливает применение положений в областях, определяемых двумя критериями. Первый – это моряки, определение которого приведено в Конвенции и на которых распространяется действие Конвенции. Второй – это судно. В этом случае необходимо учитывать, как термин «судно», так и типы, и размеры судов, к которым применяется Конвенция.

Конвенция 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 Конвенции 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, в соответствии с положениями Конвенции не являются судами, и, следовательно, действия этого инструмента на них не распространяется.

Вопросы, касающиеся определения кто является моряком и к каким судам применимы положения Конвенции, находятся в компетенции государства флага. Данное решение государство флага формулирует в национальном законодательстве, которое ни в коем случае не должно нарушать прав моряков и противоречить требованиям Конвенции. Но прежде чем принять решение, какие суда освободить от выполнения требований Конвенции, компетентный орган должен провести консультации по этим вопросам с представителями судовладельцев и моряков и затем доложить об этом Генеральному директору Международного бюро труда (Международные бюро труда является постоянным секретариатом МОТ, ее административным и исполнительным органом).

Статья III. Основополагающие права и принципы

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

1) свободу объединения и действенное признание права на ведение коллективных переговоров;
2) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;
3) эффективное искоренение детского труда; и
4) ликвидацию дискриминации в области труда и занятий.

Статья IV. Трудовые и социальные права моряков

1) Каждый моряк имеет право на безопасное и надежное рабочее место, которое соответствует нормам безопасности.

2) Каждый моряк имеет право на справедливые условия занятости.

3) Каждый моряк имеет право на достойные условия труда и жизни на борту судна.

4) Каждый моряк имеет право на охрану здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и на другие формы социальной защиты.

5) Каждое государство-член обеспечивает, в пределах своей юрисдикции, полную реализацию трудовых и социальных прав моряков, изложенных в предыдущих пунктах настоящей статьи, в соответствии с требованиями настоящей Конвенции. Если иное не предусмотрено в настоящей Конвенции, то такая реализация прав может быть достигнута на основе национального законодательства или нормативных правовых актов, посредством применимых коллективных соглашений, с помощью практической деятельности или иных мер.

Конвенция направлена на то, чтобы обеспечить выполнение всех пунктов данной статьи, где изложены основные права моряка, которые ничем не отличаются от прав любого другого работника, занятого в других отраслях экономики. Последний пункт налагает ответственность за выполнение этих фундаментальных прав моряка на государство, под юрисдикцией которого находится моряк.

	Статья V. Обязанности, связанные с применением и обеспечением выполнения
1)	Каждое государство-член применяет и обеспечивает выполнение законодательства или нормативных правовых актов либо иных мер, которые оно принимает в целях выполнения своих обязательств по настоящей Конвенции в отношении судов и моряков, находящихся под его юрисдикцией.
2)	Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом, посредством создания системы для обеспечения соблюдения требований настоящей Конвенции, включая регулярные проверки, представление докладов, мониторинг и правовые процедуры в соответствии с применимым законодательством.
3)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве в соответствии с требованиями настоящей Конвенции.
4)	Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, может, в соответствии с международным правом, быть подвергнуто инспекции не только государством флага, но и другим государством-членом, ратифицировавшим настоящую Конвенцию, когда данное судно находится в одном из его портов, с целью определения, соблюдаются ли на этом судне требования настоящей Конвенции.
5)	Каждое государство-член эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль над деятельностью служб найма и трудоустройства моряков, если таковые созданы на его территории.
6)	Каждое государство-член запрещает нарушать требования настоящей Конвенции и, в соответствии с международным правом, вводит санкции или требует принятия мер для исправления ситуации согласно своему законодательству, которые являются адекватными для предупреждения таких нарушений.
7)	Каждое государство-член выполняет свои обязанности в соответствии с настоящей Конвенцией таким образом, чтобы обеспечить, чтобы судам любого государства, которое не ратифицировало настоящую Конвенцию, не предоставлялся более благоприятный режим, чем судам, плавающим под флагом государства, которое ратифицировало ее.

В данной статье изложены положения, которые государство должно выполнять посредством установления определенной системы национального законодательства и требовать его выполнения от судовладельца.

В пункте три фактически требуется, чтобы суда, к которым применимы положения Конвенции, имели на борту Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве (далее – Свидетельство) и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве (далее – Декларация) в соответствии с требованиями настоящей Конвенции. Данные документы могут быть получены судном только при выполнении требований Конвенции, применимого национального законодательства и при соблюдении определенной процедуры, установленной государством флага.

В пункте пять предусматривается контроль государства над службами найма и трудоустройства. Для контроля над службами найма и трудоустройства государства должно сформулировать и придать нормативный характер требованиям, которые должны предъявляться к подобным службам, с тем, чтобы судовладелец обращался только в службы, которые полностью отвечали требованиям национального законодательства, и гарантировал полное соблюдение прав моряков.

В пункте семь речь идет о довольно распространенной оговорке, в соответствии с которой проверке в порту захода на соблюдение положений Конвенции будут подвергаться и суда государств, которые не ратифицировали Конвенцию. Такое судно хотя и не будет иметь Свидетельства и Декларации, но должно полностью соответствовать требованиям Конвенции, иначе к нему будут применяться такие же санкции, как и к судну, которое имеет вышеуказанные документы на борту.

	Статья VI. Правила и Части А и В Кодекса
1)	Правила и положения Части А Кодекса являются обязательными. Положения Части В Кодекса не являются обязательными.

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

Учитывая большую разницу в экономическом развитии стран-участниц Конвенции и различные возможности государств по ее реализации, Конвенция не является категоричным документом и предусматривает определенную гибкость в применении ее положений.

Гибкий характер применения положений предусматривается в двух областях: первая область – это возможность для государства-члена, в случае необходимости (см. пункт 3 Статьи VI), выполнять подробные требования Части А Кодекса на основе принципа эквивалентности по существу (как это определено в пункте 4 Статьи VI).

Вторая область гибкого применения обеспечивается за счет формулирования в более общем виде обязательных требований многих положений в Части А, предоставляя тем самым более широкую свободу действий в отношении конкретных мер, которые должны быть предусмотрены на национальном уровне. В таких случаях в факультативной Части В Кодекса даются рекомендации в отношении выполнения. Таким образом государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, могут устанавливать характер мер, которые можно было бы ожидать от них согласно соответствующему общему обязательству в Части А (а также мер, которые не обязательно потребовались бы в данном конкретном случае). Например, в соответствии со Стандартом А4.1 (Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу), на всех судах должен быть обеспечен немедленный доступ к необходимым медикаментам для диагноза и лечения (подпункт b) пункта 1), и они должны «иметь на борту судовую аптечку» (подпункт а) пункта 4). Добросовестное выполнение этого последнего обязательства, несомненно, означает нечто большее, чем наличие на борту каждого судна судовой аптечки. Более точное указание о том, что связано с выполнением этого обязательства, с тем чтобы обеспечить надлежащее хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки, дается в соответствующем Руководящем принципе В 4.1.1 (пункт 4).

Государства-члены, ратифицировавшие Конвенцию, не связаны соответствующими рекомендациями, и, как указывается в положениях в Разделе 5 в отношении государственного портового контроля, инспекции будут проводиться лишь с целью проверки выполнения соответствующих требований настоящей Конвенции (Статей, Правил и Стандартов в Части А). Однако, в соответствии с пунктом 2 Статьи VI, государства-члены должны уделять надлежащее внимание выполнению своих обязанностей по Части А Кодекса в порядке, предусмотренном в Части В. Если, после должного рассмотрения соответствующих Руководящих принципов, государство-член делает выбор о принятии различных мер, чтобы обеспечить надлежащее хранение, использование и поддержание содержимого судовой аптечки, если использовать приведенный выше пример, как того требует Стандарт в Части А, то это считается приемлемым. С другой стороны, следуя рекомендациям, содержащимся в Части В, соответствующее государство-член, а также органы МОТ, ответственные за надзор за применением международных трудовых конвенций, могут быть уверены, без дальнейшего рассмотрения этого вопроса, в том, что предусмотренные государством-членом меры являются адекватными для выполнения обязательств по Части А, к которым относится данный руководящий принцип.

Далее текст Правил и Кодекса выделяется следующим образом:

Правило
Кодекс . Часть А **– Стандарт,** Часть В – **Руководящий принцип.**

Комментарии даются в виде обычного текста после каждого Правила или Стандарта, или Руководящего принципа Конвенции.

4.3 Правила и Кодекс

Раздел 1. Минимальные требования в отношении труда моряков на борту судна

Правило 1.1- Минимальный возраст	
Цель: обеспечить, чтобы на борту судна не работали лица моложе установленного возраста.	
1)	Не допускается прием на работу, привлечение к работе или использование труда на борту судна лиц моложе минимального возраста.
2)	На момент первоначального вступления в силу *Конвенции* минимальный возраст составляет 16 лет.
3)	Более высокий минимальный возраст устанавливается в обстоятельствах, определяемых в Кодексе.
Стандарт А1.1 – Минимальный возраст	
1)	Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд на борту судна лиц в возрасте до 16 лет.
2)	Запрещается труд в ночное время моряков в возрасте до 18 лет. Применительно к настоящему стандарту термин *«ночное время»* определяется в соответствии с национальными законодательством и практикой. Он охватывает период не менее девяти часов, начинающийся не позднее полуночи и заканчивающийся не ранее пяти часов утра.
3)	Исключения в отношении строгого соблюдения ограничения, касающегося труда в ночное время, могут делаться компетентным органом, если:
a)	это положение будет препятствовать эффективной профессиональной подготовке моряков, осуществляемой в соответствии с утвержденными программами и календарными планами; или
b)	особый характер обязанностей или утвержденная программа профессиональной подготовки требуют, чтобы моряки, на которых распространяется это исключение, выполняли свои обязанности в ночное время, а соответствующий орган власти определяет, на основе консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, что эта работа не будет оказывать неблагоприятного влияния на их здоровье или благополучие.
4)	Запрещается принимать на работу, привлекать к работе или использовать труд моряков в возрасте до 18 лет, если такая работа может угрожать их здоровью или безопасности. Типы таких работ определяются национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо компетентным органом после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, согласно соответствующим международным нормам.

Данное Правило и Стандарт направлены на соблюдение норм, 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, Конвенция 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.

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.

Чтобы доказать факт соблюдения положений Конвенции, судовладелец должен предоставить эксперту МОТ минимум следующие документы:

- часть I Декларации, заверенную соответствующим образом;
- часть II Декларации, подписанную судовладельцем;

- применимое национальное законодательство, официально изданное с заверенным переводом на русский или английский языки, если оно представлено на других языках (список опасных работ, определение «ночного времени» и т.д.);
- судовую роль;
- документы, удостоверяющие личности моряков (паспорт, удостоверение личности и т.д.);
- график вахт и работ, на которых задействованы моряки младше 18 лет;
- функциональные обязанности;
- трудовой договор;
- журнал инструктажа по технике безопасности при производстве опасных работ;
- утвержденная учебным заведением программа профессиональной подготовки моряка младше 18 лет.

Примеры недостатков:

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

Примеры серьезных недостатков:

- лицо младше 16 лет работает на борту судна в качестве моряка;
- члены экипажа в возрасте до 18 лет задействованы в работах, которые могут угрожать их безопасности и здоровью.

	Правило 1.2- Медицинское свидетельство
	Цель: обеспечить, чтобы все моряки были пригодны по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей в море
1)	Моряки не допускаются к работе на борту судна, если они не представят документ, удостоверяющий их пригодность по состоянию здоровья к выполнению своих обязанностей.
2)	Исключения могут допускаться только в соответствии с положениями, содержащимися в Кодексе.
	Стандарт А1.2 – Медицинское свидетельство
1)	Компетентный орган требует, чтобы перед началом работы на борту судна моряки имели действительное медицинское свидетельство, удостоверяющее их пригодность по состоянию здоровья к выполнению обязанностей, связанных с работой в море.
2)	Для обеспечения того, чтобы медицинские свидетельства действительно отражали состояние здоровья моряков в свете обязанностей, которые они должны выполнять, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков и с должным учетом применяемых международных руководящих принципов, упомянутых в Части В настоящего Кодекса, предписывает характер медицинского освидетельствования и свидетельства.
3)	Настоящий раздел не ущемляет положения самого последнего варианта Конвенции ПДНВ. Медицинское свидетельство, выдаваемое в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ, принимается компетентным органом применительно к целям настоящего раздела. Принимается также медицинское свидетельство, отвечающее по существу этим требованиям, в отношении моряков, не охваченных положениями Конвенции ПДНВ.
4)	Медицинское свидетельство выдается практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией, либо, если речь идет о свидетельстве, касающемся только зрения, – лицом, уполномоченным компетентным органом выдавать такие свидетельства. Практикующие врачи должны пользоваться полной профессиональной независимостью при принятии своих медицинских заключений на основе процедур медицинского освидетельствования.
5)	Моряки, которым отказано в выдаче свидетельства или в отношении которых установлена их ограниченная трудоспособность, в частности в отношении времени работы, рабочего места или географического района плавания, имеют возможность пройти новое освидетельствование у другого независимого практикующего врача или независимого медицинского арбитра.
6)	В каждом медицинском свидетельстве удостоверяется, в частности, что:
a)	слух и зрение соответствующего моряка, а также цветоощущение для моряков, которые должны выполнять обязанности, при которых их пригодность к работе может пострадать в результате нарушения цветоощущения, являются вполне удовлетворительными;
b)	соответствующий моряк не страдает от каких-либо медицинских отклонений, которые могут обостриться в результате работы в море или сделать моряка непригодным по состоянию здоровья для такой работы, либо угрожать здоровью других лиц на борту судна.
7)	Если в соответствии с требованиями, связанными с выполнением особых обязанностей соответствующими моряками, либо в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ 1978 года не устанавливается более краткий промежуток времени, то:

a)	медицинское свидетельство остается в силе не более двух лет, однако если моряку не исполнилось 18 лет, то в этом случае максимальный срок его действия составляет один год;
b)	свидетельство о цветоощущении остается в силе не более шести лет.
8)	В чрезвычайных обстоятельствах компетентный орган может допускать к работе моряка без действительного медицинского свидетельства на период до захода в следующий порт, где моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача, при условии, что:
a)	срок действия такого разрешения не превышает трех месяцев;
b)	соответствующий моряк имеет медицинское свидетельство, срок действия которого истек недавно.
9)	Если срок действия свидетельства истекает во время рейса, то это свидетельство продолжает оставаться в силе до захода в следующий порт, в котором моряк может получить медицинское свидетельство у квалифицированного практикующего врача при условии, что этот период времени не превышает трех месяцев.
10)	Медицинские свидетельства для моряков, занятых на судах, как правило, выполняющих международные рейсы, должны выдаваться как минимум на английском языке.

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. Судовладелец должен доказать факт того, что:

- данное свидетельство выдано практикующим врачом, обладающим надлежащей квалификацией;
- свидетельство удостоверяет пригодность моряка по состоянию здоровья к выполнению непосредственных обязанностей, связанных с работой на судне;
- свидетельство, касающегося только зрения, выдано лицом, уполномоченным КО выдавать такие свидетельства;
- срок действия свидетельства не истек и не превышает 2 лет, а для лиц моложе 18 лет не более 1 года;
- срок действия свидетельства о цветоощущении не более шести лет;
- для судов, совершающих международные рейсы, свидетельства должны быть оформлены на английском языке;
- 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.

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

- судовую роль;
- медицинские свидетельства всех членов экипажа установленной формы, подтверждающих пригодность членов экипажа к выполнению своих обязанностей;
- 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;
- список официально уполномоченных компетентным органом врачей, которые могут выдавать свидетельства касающихся только зрения с учетом моряков всех национальностей на борту судна;
- документы, удостоверяющие личность моряков по требованию эксперта;
- документально оформленные разрешения и освобождения компетентного органа, в случае необходимости;
- наличие соответствующих процедур в соответствии с требованиями СУБ компании.

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

Примеры недостатков:

- отсутствует разрешение компетентного органа на действие медицинского свидетельства с истекшим сроком действия;

- отсутствует действующее свидетельство на цветоощущение, если это применимо;
- медицинское свидетельство оформлено не на английском языке для судов, совершающих международные рейсы.

Примеры серьезных недостатков:

- повторяющийся случай отсутствия у членов экипажа действующего медицинского свидетельства, подтверждающего его профессиональную пригодность;
- отсутствие у члена экипажа медицинского свидетельства.

Правило 1.3- Подготовка и квалификация	
Цель: обеспечить, чтобы моряки получали профессиональную подготовку или квалификацию для выполнения своих обязанностей на борту судна	
1)	Моряки не допускаются к работе на судне, если они не прошли профессиональную подготовку или не получили диплом (свидетельство), удостоверяющее их компетентность, или иным образом не подтвердили квалификацию, позволяющую им выполнять свои обязанности.
2)	Моряки допускаются к работе на борту судна лишь в том случае, если они успешно завершили прохождение подготовки по вопросам личной безопасности на борту судна.
3)	Профессиональная подготовка и выдача диплома (свидетельства) в соответствии с носящими обязательный характер актами, принятыми ИМО, считаются соответствующими требованиям положений пунктов 1 и 2 настоящего правила.
4)	Каждое государство-член, которое в момент ратификации настоящей Конвенции было связано Конвенцией 1946 года о выдаче матросам свидетельств о квалификации (74) продолжает выполнять обязательства, вытекающие из этой конвенции до тех пор, пока не будут приняты и не вступят в силу обязательные положения Международной морской организации или пока не пройдет пять лет после вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии с пунктом 3 Статьи VIII, но в любом случае с более ранней даты.

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.

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

- судовую роль;
- свидетельство о минимальном составе экипажа на судне;
- дипломы, подтверждающие прохождение профессиональной подготовки, их соответствие свидетельству о минимальном составе экипажа на судне;
- сертификаты, подтверждающие прохождение подготовки членов экипажа по вопросам безопасности;
- подтверждения Администрации флага к дипломам;
- при необходимости наличие льготных разрешений, предоставленных компетентным органом;
- наличие соответствующих установленных процедур в соответствии с требованиями СУБ компании;
- наличие на борту доступной для моряков литературы, материалов по подготовке, касательно вопросов личной безопасности на борту судна.

Примеры недостатков:

- отсутствует документальное подтверждение подготовки членов экипажа по личной безопасности на борту судна;
- истек срок действия документов, подтверждающих квалификацию членов экипажа;
- документы, подтверждающие квалификацию членов экипажа, не соответствуют национальным требованиям государства флага;
- отсутствует документальное подтверждение проведение инструктажа по технике безопасности моряков на борту судна.

Примеры серьезных недостатков:

- квалификация и состав членов экипажа не позволяет безопасно эксплуатировать судно в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа;
- члены экипажа не имеют необходимых свидетельств и сертификатов для выполнения своих профессиональных обязанностей на судне.

Правило 1.4 – Наем и трудоустройство

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

1) Все моряки имеют доступ к эффективной, адекватной и подотчетной системе поиска занятости на борту судна, который осуществляется для моряков бесплатно.

2) Службы найма и трудоустройства моряков, действующие на территории государства-члена, соответствуют нормам, установленным в Кодексе.

3) Каждое государство-член принимает требование в отношении моряков, которые работают на судах, плавающих под его флагом, чтобы судовладельцы, пользующиеся услугами служб найма и трудоустройства моряков, расположенных в странах или на территориях, на которые не распространяется сфера действия *Конвенции*, обеспечивали соответствие этих служб требованиям, установленным в Кодексе.

Стандарт А1.4 – Наем и трудоустройство

1) Каждое государство-член, в котором действует государственная служба найма и трудоустройства моряков, обеспечивает, чтобы эта служба действовала в соответствии с установленным порядком, обеспечивающим защиту и уважение прав моряков в сфере занятости, предусмотренных в *Конвенции*.

2) Если на территории государства-члена действуют частные службы найма и трудоустройства моряков, основной задачей которых является наем и трудоустройство моряков или которые нанимают и трудоустраивают значительное число моряков, то их деятельность осуществляется только в соответствии с основанной на нормах системой лицензирования или сертификации, либо иной формой регулирования. Эта система создается, модифицируется или изменяется только после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. В случае сомнений относительно того, применима ли *Конвенция* к той или иной частной службе найма и трудоустройства, этот вопрос решается компетентным органом каждого государства-члена после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков. Неоправданный количественный рост частных служб найма и трудоустройства не поощряется.

3) Положения пункта 2 настоящего раздела применяются также, в той мере, в которой они признаются целесообразными компетентным органом, в результате консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении услуг по найму и трудоустройству, оказываемых какой-либо организацией моряков на территории государства-члена, в целях укомплектования судов, плавающих под флагом этого государства-члена, моряками, являющимися его гражданами. Услуги, предусматриваемые настоящим пунктом, должны удовлетворять следующим условиям:

a) служба найма и трудоустройства функционирует в режиме, предусмотренном коллективным договором, заключенным между этой организацией и судовладельцем;

b) как организация моряков, так и судовладелец находятся на территории этого государства-члена;

c) в государстве-члене действуют национальное законодательство или нормативные правовые акты или оно придерживается установленного порядка санкционирования или регистрации коллективных договоров, разрешающих работу службы найма и трудоустройства; и

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

4) Ничто в настоящем разделе не направлено на то, чтобы:

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

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

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

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

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

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

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

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

iii) проверяли, чтобы моряки, нанятые или трудоустроенные ими, обладали квалификацией и имели документы, необходимые для выполнения соответствующих работ, и чтобы трудовые договоры моряков соответствовали действующему законодательству и нормативным правовым актам, а также положениям коллективного договора, который является частью трудового договора;

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

Данный раздел Конвенции 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. 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 Конвенцию. 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 Конвенцию. 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 Конвенцию. В данном случае на судовладельца ложится бремя доказывания, что агентство предоставляет свои услуги надлежащего качества, отвечающие требованиям Конвенции. Это могут быть копии государственной лицензии, чек-лист, заполненный признанной организацией по проверке выполнения положений Конвенции, документы проведенного ПО аудита агентства и т.д..

Ниже приведены примерные требования к службам найма и трудоустройства моряков

Служба найма и трудоустройства моряков, должна охватывать следующие вопросы:

- проблемы, касающиеся медицинских освидетельствований, выдачи удостоверений личности моряков, а также такие другие вопросы, решение которых может потребоваться для получения моряком рабочего места;
- поддержание, с должным учетом права на частную жизнь и необходимости защиты конфиденциальности данных, полного и всестороннего учета данных о моряках, охватываемых их системой найма и трудоустройства, которые должны включать следующие данные, но не ограничиваться ими:
  - i) данные о квалификации моряков;
  - ii) данные о стаже работы;
  - iii) персональные данные, касающиеся работы по найму;
  - iv) медицинские данные, относящиеся к работе по найму;
- 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;
- 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;
- 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;
- четкое указание затрат, если таковые существуют, которые моряк может совершить в процессе трудоустройства;
- 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;
- процедуры, которые не противоречат принципам справедливости и соответствуют национальному законодательству, практике и коллективным договорам, если таковые существуют, для рассмотрения случаев некомпетентности или нарушения дисциплины;
- 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;

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

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен представить эксперту документы, подтверждающие, что:

- службы найма и трудоустройства, услугами которых пользуется судовладелец, имеют лицензию или сертификат в соответствии с национальным законодательством;
- документы или информацию в иной форме, позволяющую эксперту достоверно установить процесс найма или трудоустройства на судно;
- в случае, если моряк нанят на судно при посредничестве государственной службы по найму которая находится на территории государства флага или на территории государства-участника Конвенции, необходимо подтвердить только правовую организационную форму службы;
- в случае, если моряк нанят частной службой по найму, 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 Конвенции;
- в случае, если моряк нанят частной службой найма, которая находится на территории государства – участника Конвенции предоставить копии соответствующей лицензии или сертификата;
- в случае, если моряк нанят непосредственно судовладельцем, то подтвердить этот факт трудовым договором;
- в случае, если моряк нанят на судно службой найма, находящейся на территории государства, не ратифицировавшего Конвенцию, судовладелец должен, насколько это возможно, получить подтверждение тому, что данная служба действует в соответствии с требованиями Конвенции. Это могут быть лицензии, сертификаты, чек-листы, подтверждающие проведение аудита признанной организацией на соответствие Конвенции, и другие доказательства.

Примеры недостатков:

- отсутствие объективных доказательств того, что служба набора действует в соответствии с положениями Конвенции;
- отсутствие копии лицензии или сертификата у частной службы найма, подтверждающих ее соответствие требованиям Конвенции.

Примеры серьезных недостатков:

- наличие фактов взимания платы с моряков за трудоустройство в очевидной или скрытой формах.

Раздел 2. Условия занятости

Правило 2.1- Трудовые договоры моряков
Цель: обеспечить, чтобы моряки имели справедливый трудовой договор
1) Условия занятости моряка излагаются или устанавливаются в виде четкого письменного договора, имеющего обязательную юридическую силу. Они соответствуют нормам, установленным в настоящем Кодексе.
2) Трудовой договор моряка согласовывается с моряком на условиях, которые обеспечивают моряку возможность изучить его и получить консультации относительно условий, предусмотренных в договоре, и свободно принять их до подписания договора.
3) В той мере, в какой это соответствует национальным законодательству и практике государства-члена, трудовой договор моряка предполагает включение в него положений действующих коллективных договоров.
Стандарт А2.1 – Трудовые договоры моряков
1) Каждое государство-член принимает законодательство или нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом, удовлетворяли следующим требованиям:
а) моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имеют подписанный как моряком, так и судовладельцем или представителем судовладельца трудовой договор моряка (или если они не являются наемными работниками – иной документ, свидетельствующий о заключении подрядного

или аналогичного договора), положения которого предусматривают для него достойные условия труда и жизни на борту судна в соответствии с требованиями *Конвенции*;

b) моякам, подписывающим трудовой договор, предоставляется возможность для его изучения и получения консультаций о содержании этого договора до его подписания, а также любые другие возможности, которые представляются необходимыми для обеспечения свободного заключения ими договора на основе достаточного понимания своих прав и обязанностей;

c) как судовладелец, так и моряк, которые являются сторонами трудового договора, получают подписанный экземпляр трудового договора моряка;

d) принимаются меры для обеспечения того, чтобы моряки на борту судна, включая капитана судна, могли свободно получать четкую информацию относительно условий их найма и чтобы такая информация, включая копию трудового договора моряка, была также доступна для должностных лиц компетентного органа, в том числе в портах захода судна;

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

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

a) копия стандартной формы договора;

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

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

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

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

b) имя и адрес судовладельца;

c) место и дату заключения трудового договора моряка;

d) должность, на которую нанимается моряк;

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

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

g) срок и условия прекращения действия договора, включая:

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

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

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

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

i) право моряка на репатриацию;

j) ссылку на коллективный договор, если это применимо;

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

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

6) В обстоятельствах, которые в соответствии с национальными законодательством или нормативными правовыми актами, либо действующим коллективным договором признаются в качестве основания, оправдывающего прекращение трудовых отношений в более короткие сроки или без уведомления, срок подачи уведомления может быть короче минимального срока. При определении этих обстоятельств каждое государство-член обеспечивает, чтобы принималась во

внимание необходимость прекращения моряком трудового договора, без каких-либо санкций, в более короткие сроки или вообще без уведомления в связи с семейными или иными причинами чрезвычайного характера.

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 Конвенции, 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.

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.

Содержание трудового договора определяется не только положениями Конвенции, 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 Конвенцией.

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

- место работы с указанием структурного подразделения, в которое работник принимается на работу, дата начала работы,
- прав и обязанностей моряка и судовладельца, в том числе по обеспечению охраны труда;
- условий оплаты труда, в том числе размера тарифной ставки или должностного оклада, доплат и надбавок, поощрительных выплат, либо формула, используемая для начисления заработной платы;
- режима рабочего времени и времени отдыха в течение суток, недели, месяца, продолжительности ежегодного отпуска;
- условий повышения квалификации;
- бесплатное медицинское обслуживание, социальное обеспечение, медицинское и социальное страхование;
- любые другие данные, требуемые в соответствии с национальным законодательством.

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 и др.

Если при заключении трудового договора в него не были включены какие-либо сведения или условия из числа предусмотренных Конвенцией 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, при чем 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 частью трудового договора.

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.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

- трудовые договоры членов экипажа переведены на английский язык, либо имеется стандартная форма договора на английском языке;
- 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, включенным в трудовой договор;
- срок действия трудового договора не истек;
- договор содержит все необходимые существенные условия, установленные положениями Конвенции и национальным законодательством.

Примеры недостатков:

- в договоре отсутствуют существенные условия, перечисленные в тексте Стандарта А2.1 с учетом национального законодательства;
- положения договора не соответствуют национальному законодательству;
- отсутствует система записи о работе моряка на борту судна;
- моряку не предоставляются записи о его работе на судне по окончании трудового договора;
- коллективный договор, являющийся частью трудового договора моряка, отсутствует на борту судна.

Примеры серьезных недостатков:

- у моряка отсутствует экземпляр трудового договора или аналогичного контракта;
- трудовой договор моряка содержит условия, нарушающие права моряка;
- отсутствует договор, либо стандартная форма трудового договора моряка на английском языке, что делает невозможной проверку его положений.

	Правило 2.2- Заработная плата
	Цель: обеспечить, чтобы моряки получали плату за свою службу
1)	Все моряки получают плату за свой труд на регулярной основе и полностью, в соответствии со своими трудовыми договорами.
	Стандарт А2.2 – Заработная плата
1)	Каждое государство-член требует, чтобы плата, причитающаяся морякам, работающим на судах, плавающих под его флагом, осуществлялась на реже одного раза в месяц и в соответствии с действующим коллективным договором.
2)	Моряки получают ежемесячный отчет о причитающихся платежах и выплаченных суммах, включая заработную плату, дополнительные платежи и ставки обменного курса, используемые в тех случаях, когда платежи осуществляются в валюте или по ставкам, которые отличаются от согласованных.
3)	Каждое государство-член требует, чтобы судовладельцы принимали меры, изложенные, в частности, в пункте 4 настоящего раздела, позволяющие морякам передавать все свои заработки или их часть своим семьям или иждивенцам, либо имеющим на то юридическое право доверенным лицам.
4)	К мерам, направленным на обеспечение возможности морякам передавать свои заработки своим семьям, относятся:
a)	система, позволяющая морякам в самом начале своей работы или в течение периода их работы выделять по своему усмотрению часть своей заработной платы для перевода через регулярные периоды времени своим семьям посредством банковских переводов или аналогичным способом;
b)	требование о том, чтобы такие переводы осуществлялись в должное время и непосредственно лицу или лицам, указанным моряком.
5)	Любая плата за услуги, предусмотренные в пунктах 3 и 4 настоящего раздела, должна иметь разумный размер, а обменный курс в соответствии с национальным законодательством или нормативными правовыми актами применяется по преобладающей рыночной ставке или по официально публикуемой ставке, которые не должны быть неблагоприятными для моряка, если не предусмотрено иное.
6)	Каждое государство-член, которое принимает национальные законодательство или нормативные правовые акты, регулирующие заработную плату моряков, должным образом учитывает руководящие принципы, содержащиеся в Части В настоящего Кодекса.

Судовладелец обязан обеспечить регулярную выплату заработной платы морякам за их труд в соответствии с национальным законодательством и требованиями Конвенции. 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.

При этом существуют следующие виды исчисления.

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

- для исчисления заработной платы нормальная продолжительность рабочего времени в открытом море и в порту не должна превышать восьми часов в день;
- 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;
- ставка или ставки компенсации за сверхурочную работу, которые должны быть как минимум на 25 процентов выше почасовой ставки базовой оплаты труда или базовой заработной платы, должны устанавливаться национальным законодательством или нормативными правовыми актами, либо коллективными договорами, если это применимо; и
- учет всей сверхурочной работы должен вестись капитаном или лицом, назначенным капитаном, и подписываться моряком не реже одного раза в месяц.

Для моряков, оплата труда которых суммируется полностью или частично:

- 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;
- 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 руководящего принципа B2.2; тот же принцип должен применяться в случае, если оплата сверхурочной работы включается в паушальную сумму оплаты труда;
- размер той части полностью или частично паушальной заработной платы, которая соответствует нормальной продолжительности рабочего времени, должен быть не ниже действующей ставки минимальной заработной платы;
- для моряков, оплата труда которых является частично паушальной, учет всех отработанных сверхурочных часов должен вестись 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.

Судовладелец должен учитывать следующее:

- 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;
- 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;
- 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;
- при прекращении трудовых отношений все причитающееся вознаграждение должно быть выплачено без неоправданных задержек;
- заработная плата должна перечисляться непосредственно на банковский счет, указанный моряком, если последний не дал иных указаний в письменной форме;
- судовладелец не должен ограничивать свободу моряка распоряжаться своим вознаграждением;
- 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;

- в сумме эти удержания не превышают уровень, установленный национальными законодательством, нормативными правовыми актами, коллективными договорами или судебными решениями в отношении осуществления таких удержаний;
- не допускаются удержания из суммы вознаграждения моряка в связи с принятием его на работу или сохранением за ним его рабочего места;
- моряки не должны подвергаться никаким денежным штрафам помимо тех, которые предусмотрены в национальных законодательстве, нормативных правовых актах, коллективных договорах или в рамках иных мер.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

- сумма выплат заработной платы морякам соответствует сумме, обозначенной в трудовом договоре, и является не меньше установленной коллективным договором, либо государством флага;
- заработная плата выплачивается на регулярной основе, наличными либо перечисляется в банк, не реже 1 раза в месяц или в соответствии с национальным законодательством;
- отсутствуют жалобы от моряков по поводу выплат заработной платы;
- 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.

Примеры недостатков:

- заработная плата выплачивается нерегулярно, реже 1 раза в месяц;
- моряк не получает ежемесячный отчет о начислении заработной платы и удержаниях;
- перевод денег в банк не производится или производиться не в соответствии с заявлением моряка.

Примеры серьезных недостатков:

- наличие на судне «двойной бухгалтерии»;
- наличие фактов фальсификации расчета и выплаты морякам заработной платы;
- неоднократные нарушения сроков выплаты заработной платы.

	Правило 2.3- Продолжительность рабочего времени и времени отдыха
	Цель: обеспечить регулирование рабочего времени и времени отдыха моряков
1)	Каждое государство-член обеспечивает регулирование продолжительности рабочего времени или времени отдыха моряков.
2)	Каждое государство-член устанавливает максимальную продолжительность рабочего времени или минимальную продолжительность времени отдыха за определенные периоды времени, которые должны соответствовать положениям настоящего Кодекса.
	Стандарт А2.3 – Продолжительность рабочего времени и времени отдыха
1)	Каждое государство-член устанавливает в пределах, указанных в пунктах 4-7 настоящего раздела, максимальную продолжительность рабочего времени, которая не должна превышаться в течение определенного периода времени, либо минимальную продолжительность отдыха, который должен предоставляться в течение определенного периода времени.
2)	Каждое государство-член признает, что нормальная продолжительность рабочего времени моряков, как и других работников, рассчитывается на основе восьмичасового рабочего дня при одном выходном дне в неделю и отдыхе в праздничные нерабочие дни. Однако это не препятствует установлению государством-членом процедур, дающих право на заключение или регистрацию коллективного договора, в котором нормальное рабочее время моряков устанавливается на не менее благоприятной основе, чем в настоящем стандарте.
3)	При определении национальных норм, каждое государство-член принимает во внимание опасность, связанную с усталостью моряков, особенно тех из них, в функции которых входит обеспечение безопасности плавания, а также безопасной эксплуатации судна.
4)	Пределы рабочего времени или времени отдыха устанавливаются следующим образом:
a)	максимальная продолжительность рабочего времени не превышает:
i)	14 часов в течение любого 24-часового периода; и
ii)	72 часов в течение любого периода в семь дней; или
b)	минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее:
i)	десяти часов в течение любого 24-часового периода; и
ii)	77 часов в течение любого периода в семь дней.

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

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

7) В ситуациях, когда моряк находится на дежурстве, например при наличии машинного помещения с безвахтенным обслуживанием, ему предоставляется в порядке компенсации адекватный период отдыха, если вызовами на рабочее место нарушается нормальная продолжительность времени отдыха.

8) В случае отсутствия коллективного договора или арбитражного решения, или если компетентный орган определяет, что положения коллективного договора или арбитражного решения недостаточны для проведения в жизнь положений пунктов 6 или 7 настоящего раздела, компетентный орган определяет такие положения, которые обеспечивают соответствующим морякам достаточное время отдыха.

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

a) режим работы в море и в порту;

b) максимальная продолжительность рабочего времени или минимальная продолжительность времени отдыха, предусматриваемые законодательством, нормативными правовыми актами или коллективными договорами.

10) Указанный в пункте 9 настоящего раздела график составляется по стандартной форме на рабочем языке или языках, используемых на судне, а также на английском языке.

11) Каждое государство-член требует ведения учета ежедневной продолжительности рабочего времени моряков или ежедневной продолжительности времени их отдыха для цели проверки соблюдения положений пунктов с 4 по 10 настоящего раздела. Компетентный орган устанавливает единую форму такого учета, принимая во внимание любые имеющиеся руководящие принципы Международной организации труда, или использует стандартную форму, разработанную Организацией. В единой форме используется язык или языки, указанные в пункте 10 настоящего раздела. Моряки получают копию относящихся к ним учетных записей, которая заверяется капитаном или уполномоченным им лицом, а также моряками.

12) Ничто в пунктах 4 и 5 настоящего стандарта не препятствует государству-члену иметь национальные законодательство, нормативные правовые акты или процедуру, посредством которых компетентный орган разрешал бы или регистрировал коллективные договоры, позволяющие отступать от установленных норм. В такого рода отступлениях необходимо следовать, по мере возможности, положениям настоящего стандарта, но можно принимать во внимание более частые или более продолжительные периоды отпусков или предоставление компенсационных отгулов несущим вахту морякам или морякам, работающим на борту судов, совершающих непродолжительные рейсы.

13) Ничто в настоящем стандарте не ущемляет право капитана судна требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов для обеспечения безопасности непосредственно судна, людей, находящихся на борту, или груза, а также для оказания помощи другим судам или людям, терпящим бедствие в море. Соответственно, капитан может приостанавливать действие графика рабочего времени или времени отдыха и требовать от моряка, чтобы он работал необходимое количество часов до восстановления нормальной ситуации. Как только после восстановления нормальной ситуации появляется практическая возможность, капитан принимает меры к тому, чтобы морякам, работавшим в течение предусмотренного графиком времени отдыха, был предоставлен адекватный период времени отдыха.

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.

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:

- максимальная продолжительность рабочего времени не превышает:
  - i) 14 часов в течение любого 24-часового периода; и
  - ii) 72 часов в течение любого периода в семь дней; или
- минимальная продолжительность времени отдыха составляет не менее:
  - i) десяти часов в течение любого 24-часового периода; и
  - ii) 77 часов в течение любого периода в семь дней.

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.

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

- 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;
- следует предоставлять достаточное время для каждого приема пищи, а также должен ежедневно предоставляться обеденный перерыв, по крайней мере, на один час;
- должен предоставляться, как только появляется возможность, 15-минутный отдых после каждых двух часов непрерывной работы.

В исключительных ситуациях вышеуказанные положения можно не применять, если:

- 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;
- 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.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

- 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;
- записи в судовом и машинном журналах соответствуют записям в графике вахт, журнале учета рабочего времени;
- на судне соблюдается режим труда и отдыха в соответствии с национальным законодательством;
- отсутствуют факты усталости членов экипажа по внешним признакам, таких как плохая реакция, отсутствие концентрации, неадекватные ответы на вопросы и т.д.

Примеры недостатков:

- отсутствие утвержденного графика труда и отдыха на доступном для всех моряков месте;
- записи в судовых документах, касающихся труда и отдыха, отсутствуют или не находятся на уровне современности;
- члены экипажа работают сверх установленного времени;
- записи в судовых документах, касающихся труда и отдыха, ведутся не на рабочем и английском языках.

Примеры серьезных недостатков:

- часы работы на судне превышают установленные национальным законодательством;
- часы отдыха моряков ниже предела, установленного национальным законодательством.

	Правило 2.4 – Право на отпуск
	Цель: обеспечить, чтобы моряки имели адекватный отпуск
1)	Каждое государство-член требует, чтобы морякам, занятым на судах, плавающих под его флагом, предоставлялся оплачиваемый ежегодный отпуск при соответствующих условиях и в соответствии с положениями настоящего Кодекса.
2)	Морякам предоставляется увольнение на берег для обеспечения их здоровья и благополучия, а также с учетом оперативных требований занимаемой ими должности.
	Стандарт А2.4 – Право на отпуск
1)	Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, определяющие минимальные нормы ежегодного отпуска для моряков, занятых на судах, плавающих под его флагом, должным образом учитывая особые потребности моряков в отношении такого отпуска.
2)	С учетом коллективного договора, законодательства или нормативных правовых актов, предусматривающих соответствующие методы исчисления, учитывающие особые потребности моряков в этом отношении, ежегодный оплачиваемый отпуск исчисляется из расчета не менее 2,5 календарных дней за каждый месяц работы. Способ исчисления срока службы определяется компетентным органом или иным соответствующим механизмом в каждой стране. Отсутствие на работе по уважительной причине не засчитывается в качестве ежегодного отпуска.
3)	Запрещается любое согласие на отказ от права на минимальный ежегодный оплачиваемый отпуск, предусмотренный в настоящем стандарте, за исключением случаев, предусмотренных компетентным органом.

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.

Не должно засчитываться как часть ежегодного оплачиваемого отпуска:

- официальные и традиционные праздники, признаваемые как таковые государством флага, независимо от того, приходятся они на период ежегодного оплачиваемого отпуска или нет;
- периоды потери трудоспособности в результате болезни, травмы или беременности и родов, в соответствии с условиями, определяемыми компетентным органом или соответствующим механизмом в каждой стране;
- временное увольнение на берег, предоставляемое моряку во время действия трудового договора;
- компенсационный отпуск любого рода, в соответствии с условиями, определяемыми соответствующим механизмом в каждой стране.

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.

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.

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.

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

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.

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

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.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

- в трудовом договоре установлено право моряков на отпуск;
- продолжительность отпуска не менее продолжительности, установленной национальным законодательством;
- оплата отпуска осуществляется в соответствии с национальным законодательством;
- соблюдаются сроки предоставления отпуска.

Примеры недостатков:

- отсутствие в договоре право моряка на отпуск;
- продолжительность отпуска менее продолжительности, установленной национальным законодательством, члены экипажа работают сверх установленного времени;
- оплата отпуска осуществляется в размере менее, чем предусматривает национальное законодательство;
- не соблюдаются сроки предоставления отпуска.

	Правило 2.5 – Репатриация
	Цель: обеспечить возможность возвращения моряков домой
1)	Моряки имеют право на репатриацию без каких-либо затрат с их стороны в обстоятельствах и на условиях, установленных в настоящем Кодексе.
2)	Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, предоставляли финансовые гарантии, обеспечивающие надлежащую репатриацию моряков в соответствии с настоящим Кодексом.
	Стандарт А2.5 – Репатриация
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, работающие на судах, плавающих под его флагом, имели право на репатриацию в следующих обстоятельствах:
a)	если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей;
b)	если трудовой договор моряка расторгается:
i)	по инициативе судовладельца; или
ii)	по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
c)	если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах.
2)	Каждое государство-член обеспечивает разработку соответствующих положений в своих национальном законодательстве, нормативных правовых актах, иных документах или коллективных договорах, предписывающих:
a)	обстоятельства, при которых моряки имеют право на репатриацию в соответствии с подпунктами b) и c) пункта 1 настоящего раздела;
b)	максимальную продолжительность службы на борту судна, которая дает моряку право на репатриацию, причем такие периоды должны быть менее 12 месяцев; и
c)	конкретные права, предоставляемые судовладельцами в связи с репатриацией, включая место назначения репатриации, вид транспорта, статьи покрываемых расходов и другие меры, принимаемые судовладельцами.
3)	Каждое государство-член запрещает судовладельцам требовать от моряков оплачивать авансом стоимость репатриации в начале их работы и удерживать расходы по репатриации из заработной платы моряков или других выплат, за исключением случаев, когда в соответствии с национальными законодательством, нормативными правовыми актами, иными документами или действующими коллективными договорами будет обнаружено, что моряк серьезно нарушает свои трудовые обязанности.
4)	Национальные законодательство и нормативные правовые акты не ущемляют какие-либо права судовладельца, касающиеся взыскания расходов по репатриации моряка на основе договорных отношений с третьей стороной.

5)	Если судовладелец оказался не в состоянии организовать репатриацию или оплатить расходы в связи с репатриацией моряков, имеющих право на нее, то:
a)	компетентный орган государства-члена, под флагом которого плавает судно, организует репатриацию соответствующих моряков; если он не в состоянии сделать это, то государство, откуда должны быть репатриированы моряки, или государство, гражданами которого они являются, может организовать их репатриацию и взыскать расходы по репатриации с государства-члена, под флагом которого плавает судно;
b)	расходы по репатриации моряков подлежат удержанию с судовладельца государством-членом, под флагом которого плавает судно;
c)	расходы по репатриации ни при каких обстоятельствах не покрываются за счет моряков, за исключением случаев, указанных в пункте 3 настоящего раздела.
6)	Принимая во внимание действующие международные акты, в том числе Международную конвенцию 1999 года об аресте судов, государство-член, которое оплачивает связанные с репатриацией расходы в соответствии с настоящим Кодексом, может задержать или потребовать задержания судов соответствующего судовладельца до тех пор, пока эти расходы не будут возмещены в соответствии с пунктом 5 настоящего раздела.
7)	Каждое государство-член способствует репатриации моряков, служащих на судах, которые заходят в его порты или проходят через его территориальные или внутренние воды, а также их замене на борту судна.
8)	В частности, государство-член не отказывает в праве на репатриацию моряку по финансовым обстоятельствам судовладельца или из-за неспособности или нежелания судовладельца найти замену моряку.
9)	Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели на борту и предоставляли морякам копию соответствующих положений национального законодательства, регулирующих вопросы репатриации, составленную на соответствующем языке.

"Репатриация" означает перевозку моряков в такое место, куда они имеют право быть возвращенными согласно законам и регламентам или согласно применимым к ним коллективным договорам.

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.

Моряки должны иметь право на репатриацию:

- если трудовой договор моряка истекает во время нахождения судна за границей;
- если трудовой договор моряка расторгается:
  i) по инициативе судовладельца; или
  ii) по инициативе моряка по обоснованным причинам; а также
- если моряк не может более выполнять свои обязанности в соответствии с трудовым договором или от него не ожидают их выполнения в конкретных обстоятельствах;
- в случае заболевания или травмы, или по иным медицинским соображениям, которые требуют их репатриации, если врачи считают моряка пригодным для транспортировки;
- в случае кораблекрушения;
- 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;
- 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;
- 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.

Расходы, которые несет судовладелец в связи с репатриацией, должны включать как минимум следующее:

- проезд к месту назначения, избранному для репатриации;
- расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;

- 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;
- провоз 30 кг личного багажа моряка до места репатриации;
- 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.

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:

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

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.

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.

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.

Необходимо, чтобы были приняты надлежащие меры для:

- возвращения моряков, занятых на судах, плавающих под флагом другой страны, которые списаны на берег в иностранном порту по причинам, за которые они не несут ответственности:

i) в порт, в котором соответствующие моряки были приняты на работу;

ii) в порт государства, гражданином которого моряк является, или государства, в котором он постоянно проживает; или в какой-либо иной порт, согласованный между заинтересованным моряком и капитаном либо судовладельцем, с одобрения компетентного органа или при иных соответствующих гарантиях;

- 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.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что:

- моряки репатриируются в соответствии с национальным законодательством;
- судовладельцем не нарушаются сроки репатриации;
- судовладельцем оплачивается проезд к месту назначения, избранному для репатриации;
- в качестве средства перевозки обычно использоваться воздушный транспорт;
- страховка моряков на случай невозможности судовладельца произвести репатриацию.

Примеры недостатков:

- моряк несет расходы на проживание и питание с момента, когда моряк сходит с судна, и до момента, когда он прибывает к месту репатриации;
- моряк репатриирован в место, не предусмотренное национальным законодательством, не согласованное с моряком.

Примеры серьезных недостатков:

- судовладелец не выполняет свое обязательство по осуществлению репатриации моряка.

	Правило 2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна
	Цель: обеспечить, чтобы моряки получали компенсацию в случае утраты или затопления судна
1)	Моряки имеют право на адекватную компенсацию в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.
	Стандарт А2.6 – Компенсации морякам в случае утраты или затопления судна
1)	Каждое государство-член разрабатывают правила, обеспечивающие, чтобы в каждом случае утраты или затопления судна судовладелец выплачивал каждому моряку на его борту пособие в связи с безработицей, вызванной такой утратой или затоплением.
2)	Правила, упомянутые в пункте 1 настоящего раздела, не ущемляют любые иные права, которыми может обладать моряк в соответствии с национальным законодательством государства-члена, касающимся убытков или травм, связанных с утратой или затоплением судна.

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.

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.

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.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту, что он:

- располагает различного рода гарантиями для выплаты адекватной компенсации морякам в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

Примеры недостатков:

- Выплата компенсации морякам производится с нарушением национального законодательства

Примеры серьезных недостатков:

- судовладелец не выплачивает компенсации морякам в случае травмы, убытков или безработицы, связанных с утратой или затоплением судна.

	Правило 2.7– Укомплектование судов экипажами
	Цель: обеспечить, чтобы моряки работали на борту судов, укомплектованных достаточным количеством персонала для безопасной, эффективной и надежной эксплуатации судна
	1) Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны при любых условиях и принимая во внимание проблемы, связанные с усталостью моряков, а также особый характер и условия рейса.
	Стандарт А2.7 – Укомплектование судов экипажами
1)	Каждое государство-член требует, чтобы все плавающие под его флагом суда имели на своем борту достаточное количество моряков для обеспечения их безопасной и эффективной эксплуатации с должным учетом вопросов охраны. Каждое судно должно быть укомплектовано экипажем достаточным по численности и обладающим надлежащей квалификацией, способным при любых условиях эксплуатации обеспечить безопасность и охрану судна и его персонала в соответствии со свидетельством о минимальном составе экипажа судна, обеспечивающего безопасность, или равнозначным ему документом, принятым компетентным органом, а также в соответствии с нормами *Конвенции*.
2)	При определении, одобрении или пересмотре уровней укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание необходимость предотвращения или сведения к

	минимуму чрезмерного рабочего времени в целях обеспечения достаточного отдыха и уменьшения усталости, а также принципы, применяемые в международных актах, особенно в актах Международной морской организации, об уровнях укомплектования судов экипажами.
3)	При определении уровня укомплектования судов экипажами компетентный орган принимает во внимание все требования, содержащиеся в правиле 3.2 и стандарте А3.2 о питании и столовом обслуживании.

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 Конвенции. При оптимальном составе экипаж должен эффективно выполнять свои обязанности, исключая появления состояния усталости, которая может создать угрозу безопасности мореплавания.

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 Конвенции судовладелец может приводить документы, требуемые в соответствии с МКУБ в качестве доказательств выполнения требований Конвенции.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

- судовую роль;
- свидетельство о минимальном составе экипажа;
- количество и состав экипажа по судовой роли не менее, чем указано в свидетельстве о минимальном составе экипажа;
- экипаж может эффективно выполнять свои обязанности при любых режимах работы судна, обеспечивая его безопасность.

Примеры недостатков:

- категории членов экипажа не соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа.

Примеры серьезных недостатков:

- отсутствует Свидетельство о минимальном составе экипажа;
- количество членов экипажа менее, указанного в Свидетельстве о минимальном составе экипажа.

	Правило 2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков
	Цель: содействовать карьерному росту, повышению квалификации и возможностям для занятости моряков
1)	Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на содействие занятости в секторе морского судоходства и на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, проживающих на его территории.
	Стандарт А2.8 – Карьерный рост, повышение квалификации и возможностей для занятости моряков
1)	Каждое государство-член проводит национальную политику, направленную на поощрение карьерного роста, повышения квалификации и расширения возможностей для занятости моряков, чтобы обеспечить сектор морского судоходства стабильной и компетентной рабочей силой.
2)	Цель политики, упомянутой в пункте 1 настоящего раздела, состоит в том, чтобы помочь морякам повысить уровень своей компетентности, квалификации и возможностей для занятости.
3)	Каждое государство-член, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, устанавливает четкие задачи в области профессиональной ориентации, образования и подготовки моряков, в круг обязанностей которых входят в первую очередь вопросы безопасной эксплуатации и плавания судна, включая текущую подготовку.

Судовладелец заинтересован в высококвалифицированном и профессиональном персонале. В связи с этим в компании должна проводиться политика развития направленная на поддержание и повышение квалификации моряков для обеспечения их карьерного роста в соответствии с государственной программой.

Меры, направленные на достижение целей, могли бы включать:

- соглашения, предусматривающие карьерный рост и подготовку квалифицированных специалистов, заключаемые судовладельцем с государством, учебными заведениями, представителями моряков;

- тесное сотрудничество с частными и государственными агентствами по найму и трудоустройству;
- меры, направленные на содействие занятости посредством создания и ведения реестров или списков квалифицированных моряков по категориям;
- содействие, включая финансовое, возможностям как на борту судна, так и на берегу для дальнейшей профессиональной подготовки и обучения моряков с целью обеспечения повышения квалификации и приобретения универсальных навыков, чтобы получать и сохранять за собой достойные рабочие места, улучшать индивидуальные перспективы занятости и удовлетворять меняющимся потребностям морского судоходства, связанным с изменением технологий и условий на рынке труда.

Раздел 3. Жилые помещения, условия для отдыха, питание и столовое обслуживание

	Правило 3.1– Жилые помещения и условия для отдыха
	Цель: обеспечить, чтобы моряки имели на борту судна достойные жилые помещения и условия для отдыха
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, предоставлялись и поддерживались достойные жилые помещения и условия для отдыха для моряков, работающих или живущих, либо работающих и живущих на борту судна в соответствии с принципами охраны здоровья и содействия благополучию моряков.
2)	Требования Кодекса, касающиеся выполнения настоящего правила, которые относятся к конструкции и оборудованию судна, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу *Конвенции* для соответствующего государства-члена. Для судов, построенных до этой даты, 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) в том случае, если они применялись до этой даты в соответствии с законодательством или практикой соответствующего государства-члена. Постройка судна считается завершенной на день закладки киля или когда судно находится на аналогичной стадии постройки.
3)	Если не предусмотрено иное, то любые требования о внесения поправок в настоящий Кодекс, касающихся обеспечения моряков жилыми помещениями и условиями для отдыха, распространяются только на суда, построенные в момент или после вступления в силу данной поправки для соответствующего государства-члена.
	Стандарт А3.1 – Жилые помещения и условия для отдыха
1)	Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие положения о том, чтобы суда, плавающие под его флагом:
a)	отвечали минимальным нормам, касающимся обеспечения безопасных и достойных жилых помещений для моряков, которым приходится работать или жить, либо работать и жить на борту судна, согласно соответствующим положениям настоящего раздела; и
b)	подлежали инспекции в целях обеспечения первоначального и текущего соблюдения этих норм.
2)	При разработке и применении законодательства и нормативных правовых актов, направленных на выполнение настоящего стандарта, компетентный орган, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков:
a)	принимает во внимание стандарт 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, в свете конкретных потребностей моряков, которые живут и работают на борту судна; и
b)	должным образом учитывает руководящий принцип, содержащийся в Части В настоящего Кодекса.
3)	Предусмотренные в соответствии с правилом 5.1.4 инспекции проводятся, когда:
a)	судно регистрируется или перерегистрируется; или
b)	жилые помещения моряков на борту судна изменены существенным образом.
4)	Компетентный орган уделяет особое внимание обеспечению выполнения требований *Конвенции*, касающихся:
a)	размера кают и иных жилых помещений;
b)	отопления и вентиляции;
c)	шума и вибрации, а также других внешних факторов;
d)	санитарно-гигиенических удобств;
e)	освещения;

f) лазарета.

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

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

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

i) является разумным; и

ii) не будет создавать неудобств для моряков;

b) жилые помещения обеспечиваются адекватной изоляцией;

c) на судах, иных чем пассажирские суда, в соответствии с определением, содержащимся в пунктах e) и f) правила 2 Конвенции «СОЛАС», спальные помещения кают располагаются в средней или кормовой части судна выше грузовой ватерлинии; в исключительных случаях, если размеры, вид или назначение судна делают какое-либо иное расположение нецелесообразным, спальные помещения могут располагаться в носовой части судна, но ни в коем случае не впереди таранной переборки;

d) на пассажирских судах и на специальных судах, построенных в соответствии с *Кодексом ИМО по безопасности судов специального назначения 1983 года* и его последующими вариантами (далее – «суда специального назначения») компетентный орган может дать разрешение, при условии принятия удовлетворительных мер для обеспечения освещения и вентиляции, на расположение спальных помещений кают ниже грузовой ватерлинии, но ни в коем случае не непосредственно под служебными коридорами;

e) каюты не имеют прямого сообщения с грузовыми отсеками и машинным отделением или с камбузом, складскими помещениями, сушильными комнатами или санитарными узлами общего пользования; часть переборки, разделяющей эти помещения от кают, и внешние переборки строятся из прочной стали или иных утвержденных материалов, обеспечивающих водо- и газонепроницаемость;

f) материалы, используемые для строительства внутренних переборок, перегородок, панелей, полов и соединений, соответствуют этой цели и обеспечивают здоровую окружающую среду;

g) обеспечивается надлежащее освещение и достаточный дренаж; и

h) жилые помещения, а также помещения для отдыха и приема пищи отвечают требованиям, содержащимся в стандарте 4.3, а также соответствующим положениям Кодекса, касающимся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев в том, что касается предупреждения риска, связанного с воздействием опасных уровней шума, вибрации и иных внешних факторов и химических веществ на борту судна, а также обеспечения морякам приемлемых производственных и жилых условий на борту судна.

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

a) каюты и столовые вентилируются надлежащим образом;

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

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

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

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

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

a) на судах, исключая пассажирские суда, каждому моряку предоставляется индивидуальное спальное помещение; компетентный орган может делать исключения, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, в отношении судов валовой вместимостью менее 3,000 или судов специального назначения;

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

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

d) в любом случае каждому моряку предоставляется отдельная койка;

e) минимальные внутренние размеры койки составляют не менее 198 см на 80 см;
f) площадь одноместных спальных помещений для моряков составляет не менее:
   i) 4,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3.000;
   ii) 5,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3.000 и более, но менее 10.000;
   iii) 7 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;
g) однако компетентный орган может допускать уменьшение площади кают, чтобы обеспечить предоставление одноместных кают на судах валовой вместимостью менее 3.000, на пассажирских судах и на судах специального назначения;
h) на судах валовой вместимостью менее 3,000, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, в спальном помещении могут размещаться максимум по два моряка; площадь таких спальных помещений составляет не менее семи квадратных метров;
i) на пассажирских судах и на судах специального назначения площадь спальных помещений, предназначенных для моряков, не выполняющих обязанности лиц командного состава, составляет не менее:
   i) 7,5 кв.м для двухместных спальных помещений;
   ii) 11,5 кв.м для трехместных спальных помещений;
   iii) 14,5 кв.м для четырехместных спальных помещений;
j) на судах специального назначения в спальных помещениях могут располагаться более четырех человек, при этом площадь таких спальных помещений составляет не менее 3,6 кв.м на человека;
k) на судах, исключая пассажирские суда и суда специального назначения, площадь кают для лиц командного состава, в которых не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, составляет на одного человека не менее:
   i) 7,5 кв.м на судах валовой вместимостью менее 3,000;
   ii) 8,5 кв.м на судах валовой вместимостью от 3,000 и более, но менее 10,000;
   iii) 10 кв.м на судах валовой вместимостью от 10.000 и более;
l) на пассажирских судах и на судах специального назначения, площадь каюты, в которой не предусмотрены отдельный салон или рабочая комната, для младшего командного состава должна быть не менее 7,5 кв.м и не менее 8,5 кв.м для старшего командного состава. Под младшим руководящим составом понимаются лица командного состава, соответствующие уровню эксплуатации, а под старшим командным составом понимаются лица на уровне управления;
m) капитану, старшему механику и старшему штурману предоставляются помимо спального помещения дополнительный салон, кабинет или эквивалентное дополнительное помещение; суда валовой вместимостью менее 3,000 могут освобождаться компетентным органом от выполнения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;
n) для каждого лица, занимающего каюту, мебель включает шкаф для одежды достаточного объема (не менее 475 литров), и выдвижной ящик или иное предназначенное для тех же целей пространство объемом не менее 56 литров; если выдвижной ящик встроен в шкаф для одежды, то их общий объем составляет не менее 500 литров; он снабжается полкой и должен закрываться на замок, чтобы обеспечить конфиденциальность частной жизни;
o) в каждую каюту помещается стол, который может быть зафиксированным, откидным или выдвижным, а также необходимое количество удобных сидений.
10) В отношении требований, предъявляемых к столовым:
a) столовые располагаются отдельно от спальных помещений и как можно ближе к камбузу; суда валовой вместимостью менее 3,000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков; и
b) столовые имеют надлежащие размеры и удобства, а также оснащены соответствующей мебелью и оборудованием (в том числе для обеспечения прохладительными напитками в любое время), принимая во внимание количество моряков, которые могут находиться в них одновременно; в зависимости от обстоятельств, предусматриваются раздельные столовые или общие столовые.
11) В отношении требований, предъявляемых к санитарно-гигиеническим узлам:
a) все моряки имеют удобный доступ к расположенным на судне санитарно-гигиеническим узлам, отвечающим минимальным нормам охраны здоровья и гигиены, а также разумным стандартам комфорта, причем для мужчин и женщин предусматриваются раздельные санитарно-гигиенические узлы;
b) санитарно-гигиенические узлы располагаются поблизости от ходового мостика и машинного отделения или центрального поста управления двигателем; суда валовой вместимостью менее 3,000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков;

c)	на всех судах оборудуются и удобно располагаются, по крайней мере, один туалет, один умывальник и одна ванная или душ, либо ванная и душ на каждые шесть человек или менее, которые не имеют таких личных удобств;
d)	на судах, исключая пассажирские суда, каждая каюта оборудуется умывальником с горячей и холодной пресной водой, если такие умывальники не установлены в индивидуальных ванных комнатах;
e)	на пассажирских судах, обычно находящихся в рейсе не более четырех часов, по усмотрению компетентного органа, могут быть предусмотрены специальные меры или сокращено количество требуемых санузлов; и
f)	все помещения для умывания обеспечиваются холодной и горячей пресной водой.
12)	В отношении требований, предъявляемых к судовым лазаретам, на судах, имеющих на борту 15 или более моряков и находящихся в плавании более трех дней, предусматривается отдельное помещение для судового лазарета, которое должно использоваться только в медицинских целях; компетентный орган может смягчить это требование для судов, занятых каботажным плаванием; при одобрении помещения для судового лазарета, компетентный орган обеспечивает, чтобы не возникало трудностей с доступом в это помещение в любую погоду, чтобы оно обеспечивало комфортабельные условия для пребывания пациентов и способствовало получению ими безотлагательного и надлежащего ухода.
13)	Выделяется помещение для прачечной, расположенное в удобном месте и оснащенное соответствующим оборудованием.
14)	На всех судах на открытой палубе выделяется одно или несколько мест, доступных для моряков в свободное от работы время; это место или эти места имеют надлежащую площадь с учетом размеров судна и количества моряков на борту.
15)	На всех судах выделяются отдельные офисные помещения или общий судовой офис, предназначенные для использования палубной и машинной службами; суда валовой вместимостью менее 3,000 могут освобождаться компетентным органом от соблюдения этого требования, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков.
16)	Суда, регулярно заходящие в изобилующие москитами порты, оснащаются надлежащими устройствами в соответствии с требованиями компетентного органа.
17)	На борту судна для всех моряков предоставляются соответствующие удобства, средства и услуги, способствующие отдыху, принимая во внимание правило 4.3 и соответствующие положения Кодекса, касающиеся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев, адаптированные с целью удовлетворения особых потребностей моряков, которым приходится жить и работать на борту судна.
18)	Компетентный орган требует проведения частых инспекций на борту судов непосредственно капитаном судна или от его имени для обеспечения того, чтобы жилые помещения моряков содержались в чистоте, отвечали требованиям, предъявляемым к достойному жилью, а также поддерживались в надлежащем исправном состоянии. Результаты каждой такой инспекции фиксируются и предоставляются для проверки.
19)	Для судов, состав экипажей которых требует учитывать без дискриминации различные характерные для членов экипажа религиозные и социальные привычки и обычаи, компетентный орган может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, разрешать применяемые на справедливой основе отклонения в отношении положений этого стандарта при условии, что такие отклонения не приведут к созданию общих условий, менее благоприятных чем те, которые были бы созданы в результате применения положений настоящего раздела.
20)	Каждое государство-член может, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, освобождать суда валовой вместимостью менее 200, если для этого имеются разумные основания и принимая во внимание размеры судна и количество людей на борту, от соблюдения требований, содержащихся в следующих положениях настоящего раздела:
a)	подпункт b) пункта 7, подпункт d) пункта 11 и пункт 13; и
b)	подпункты f) и h)-l) пункта 9, но только в отношении площади.
21)	Какие бы то ни было исключения из требований настоящего стандарта могут осуществляться только в тех случаях, когда они прямо допускаются положениями настоящего раздела и только в особых обстоятельствах, когда такие исключения могут быть четко обоснованы вескими причинами и при условии обеспечения охраны здоровья и безопасности моряков

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 Конвенции, 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 Конвенцией. 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.

В отношении судовых помещений судовладельцу необходимо определить действие какой конвенции распространяется на его суда. Это зависит от даты вступления Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве в силу. Если киль судна заложен после вступления Конвенции в силу, то действует ее положения. Для судов, построенных до даты вступления Конвенции 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 Конвенции в силу, он должен заказывать проект судна, помещения которого соответствуют положениям Конвенции. Если планируемое судно будет заложено до вступление Конвенции в силу, то судовые помещения должны соответствовать Конвенциям МОТ - 92 и МОТ - 133.

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

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.

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.

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

- 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;
- 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.

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.

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.

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.

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

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

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

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.

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

- капитана и командного состава;
- 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.

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

- холодильник, который должен быть удобно расположен и иметь достаточный объем для числа лиц, пользующихся помещением столовой или помещениями столовых;

- 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.

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.

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

- полы должны изготавливаться из прочного влагонепроницаемого материала и оборудоваться надлежащим стоком;
- переборки должны изготавливаться из стали или иного установленного материала и должны быть водонепроницаемыми до уровня не менее 23 см над поверхностью палубы;
- помещения должны иметь достаточное освещение, отопление и вентиляцию;
- 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
- если в одном помещении имеется более одного туалета, то они отгораживаются соответствующим образом, чтобы обеспечить индивидуальное пользование ими.

Прачечное оборудование, предоставляемое для пользования моряков, должно включать:

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

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.

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

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

Судовладелец должен обеспечить выполнение следующих условий:

- 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;
- постельные принадлежности должны быть хорошего качества, а тарелки, чашки и другие столовые принадлежности должны быть из установленного легко моющегося материала; и
- 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.

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

- курительная комната;
- просмотр телепередач и прием радиопередач;
- демонстрацию кинофильмов, запас которых должен соответствовать продолжительности рейса и, в случае необходимости, обновляться через разумные промежутки времени;
- спортивный инвентарь, включающий гимнастические снаряды, настольные игры и палубные игры;
- по мере возможности, условия для занятий плаванием;
- библиотеку, содержащую профессиональную и другую литературу, запас книг которой должен соответствовать продолжительности рейса и обновляться через разумные промежутки времени;
- возможности для занятий рукоделием;
- электронное оборудование, такое как радио- и телеприемники, видеомагнитофоны, проигрыватели DVD/CD, персональные компьютеры и программное обеспечение к ним, кассетные магнитофоны и плееры;
- там, где это уместно, следует оборудовать на борту судов бары для моряков, если это не противоречит национальным, религиозным или социальным обычаям;
- 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.

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.

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

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.

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.

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.

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

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

- произвести все необходимые замеры помещений и иметь в наличии документ, подтверждающий соответствие технических характеристик жилых помещений судна требованиям Конвенции и национальному законодательству;
- наличие достаточного количества кают и коек для размещения экипажа;
- обеспечение во всех жилых помещениях и помещений для отдыха:
  - наличия вентиляции и обогрева удовлетворительного качества;

- уровней шума, вибрации и других производственных факторов, соответствующих нормам национального законодательства;
- удовлетворительного санитарно-гигиеническое состояние всех помещений;
- освещенности во всех помещениях в соответствии с национальными требованиями.

- соблюдение требований касающихся охраны здоровья, обеспечения безопасности и предупреждения несчастных случаев при нахождении и работе на судне;
- наличие записей, подтверждающих выполнение постоянных инспекций помещений капитаном судна или назначенным лицом;
- наличие предпринятых мер по постоянному мониторингу уровня шума, вибраций, и других внешних и вредных факторов на судне.

Примеры недостатков:

- расположение кают, спальных мест не соответствуют национальным требованиям, Конвенции;
- количество спальных мест на судне менее количества, установленным национальным законодательством, Конвенцией;
- размеры помещений не соответствуют национальным требованиям, Конвенции;
- места для отдыха не соответствуют национальным требованиям, Конвенции;
- оборудование жилых помещений, включая помещение судового лазарета, столовой, места для отдыха не соответствует требованиям национального законодательства;
- отсутствуют отдельные санитарно-гигиенические узлы для мужчин и женщин;
- помещение судового лазарета используется не по назначению;
- помещения для экипажа не поддерживаются в чистом и аккуратном состоянии;
- не проводятся регулярные проверки помещений капитаном или назначенным капитаном лицом;
- оборудование прачечной отсутствует или работает с отклонениями от номинальных рабочих параметров.

Примеры серьезных недостатков:

- количество моряков превышает количество спальных мест на судне;
- отсутствуют отдельные спальные помещения для мужчин и женщин;
- санитарно-гигиеническое оборудование не работает;
- обогрев, кондиционирование воздуха, вентиляция в нерабочем состоянии или работают неэффективно;
- помещения содержатся с нарушением санитарно-гигиенических норм;
- наличие превышения безопасного уровня шума, вибрации или других производственных факторов в помещениях экипажа.

Правило 3.2 - Питание и столовое обслуживание
Цель: обеспечить, чтобы моряки получали продукты питания и питьевую воду высокого качества и в надлежащих санитарно-гигиенических условиях
1) Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, имелись на борту пищевые продукты и питьевая вода в таком количестве, такой питательной ценности и такого качества, которые в должной мере покрывают потребности лиц, находящихся на судне, принимая во внимание их различные культурные и религиозные особенности.
2) В течение периода работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно.
3) Моряки, нанятые в качестве судового повара и отвечающие за приготовление пищи, должны обладать надлежащей подготовкой и квалификацией для работы на этом посту на борту судна.
Стандарт А3.2 – Питание и столовое обслуживание
1) Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты или другие меры, направленные на установление минимальных норм в отношении качества и количества пищевых продуктов и питьевой воды, а также норм столового обслуживания, применимых к продуктовому довольствию моряков на борту судна, плавающего под его флагом, и проводит учебные мероприятия по содействию информированности и соблюдению норм, упомянутых в настоящем пункте.
2) Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, соблюдались следующие минимальные нормы:
а) надлежащее снабжение пищевыми продуктами и питьевой водой с точки зрения количества, питательной ценности, качества и разнообразия и с должным учетом количества моряков на борту

судна, их религиозных требований, традиций и обычаев, касающихся пищевых продуктов, а также продолжительности и характера рейса;

b) пищеблок устраивается и оборудуется таким образом, чтобы позволить обеспечивать моряков надлежащим, разнообразным и полноценным питанием, приготовление и подача которого осуществлялись бы в гигиенических условиях;

c) надлежащая подготовка или инструктаж персонала пищеблока перед назначением на соответствующие должности.

3) Судовладельцы обеспечивают, чтобы моряки, нанимаемые на работу в качестве судовых поваров, имели соответствующую подготовку и квалификацию, а также показали свою компетентность для занятия этой должности в соответствии с требованиями, установленными в законодательстве и нормативных правовых актах соответствующего государства-члена.

4) Требования, предъявляемые в соответствии с пунктом 3 настоящего раздела, включают завершение курса подготовки, одобренного или признаваемого компетентным органом, который охватывает вопросы практического приготовления пищи, гигиены питания и личной гигиены, хранения пищевых продуктов, осуществления контроля за запасами, а также обеспечения защиты окружающей среды и знания вопросов охраны и гигиены труда в области столового обслуживания.

5) На судах со штатной численностью экипажа менее десяти человек, на которых в силу численности экипажа или особенностей эксплуатации компетентный орган может не требовать наличия в полной мере квалифицированного судового повара, лицо, занимающееся приготовлением пищи на камбузе, проходит подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.

6) В случаях крайней необходимости компетентный орган может утвердить изъятие из общего правила, позволяющее не имеющему должной квалификации повару выполнять соответствующие функции на борту определенного судна в течение определенного периода времени до захода в следующий удобный порт или в течение периода времени, не превышающего одного месяца, при условии, что лицо, в отношении которого действует это разрешение, прошло соответствующую подготовку или инструктаж по вопросам, включающим гигиену питания и личную гигиену, а также обработку и хранение пищевых продуктов на борту судна.

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

a) снабжения пищевыми продуктами и питьевой водой;

b) всех помещений и оборудования, используемых для хранения и обработки пищевых продуктов и питьевой воды;

c) камбуза и оборудования для приготовления и подачи пищи.

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

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.

Для этого необходимо чтобы:

- моряки получали достаточное количество пищи и воды надлежащего качества;
- приготовлением пищи занимался член экипажа, прошедший соответствующую подготовку в соответствии с национальным законодательством;
- в течение работы по найму моряки на борту судна обеспечиваются питанием бесплатно.

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.

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 КО. Так как качество и количество пищи влияют на физическое и психологическое состояние моряков, судовладельцу следует ответственно подходить к подбору персонала на должность судового повара.

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

- имеют минимальный стаж работы в море, установленный КО, который может меняться в зависимости от квалификации или опыта;
- выдержали экзамен, предусмотренный КО, 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 настоящую Конвенцию или Конвенцию МОТ №-69 1946 года о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации, либо иным одобренным органом.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

- документальное подтверждение того, что судовой повар старше 18 лет, имеет надлежащую квалификацию в соответствии с национальными требованиями;
- 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;
- документы, подтверждающие регулярные проверки снабжения судна пригодными продуктами и питьевой водой;
- производство регулярных проверок санитарно-гигиенического состояния камбуза, его оборудования, помещений для хранения продуктов;
- наличие меню на борту судна;
- питание и питьевая вода надлежащего качества.

Примеры недостатков:

- судовой повар не имеет соответствующей квалификации;
- отсутствуют доказательства того, что член экипажа, занятый в приготовлении пищи, имеет соответствующую подготовку, прохождение инструктажа;
- отсутствие проверок качества воды, приготовления пищи, состояние помещений для приготовления и хранения пищи.

Примеры серьезных недостатков:

- пища, питьевая вода для членов экипажа ненадлежащего качества, количества;
- члены экипажа оплачивают питание на судне;
- возраст судового повара менее 18 лет;
- оборудование камбуза используется не по назначению, содержится с нарушением санитарных норм.

Раздел 4. Охрана здоровья, медицинское обслуживание, социально-бытовое обслуживание и защита в области социального обеспечения

	Правило 4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу
	Цель: обеспечить морякам охрану здоровья и безотлагательный доступ к медицинскому обслуживанию на борту судна и на берегу
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на всех моряков на судах, плавающих под его флагом, распространялись надлежащие меры охраны их здоровья и чтобы они имели доступ к безотлагательному и надлежащему медицинскому обслуживанию во время работы на борту судна.
2)	Охрана здоровья и медицинское обслуживание, предусмотренные в пункте 1 настоящего правила, в принципе, обеспечиваются морякам бесплатно.
3)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы морякам, работающим на борту, находящихся на их территории судов и нуждающимся в срочной медицинской помощи, предоставлялся доступ к расположенным на берегу медицинским учреждениям этого государства-члена.

4)	Изложенные в Кодексе требования, предъявляемые к охране здоровья и медицинскому обслуживанию на борту судна, включают стандарты мер, нацеленных на то, чтобы обеспечить морякам охрану здоровья и медицинское обслуживание, по мере возможности, сопоставимые с охраной здоровья и медицинским обслуживанием, которые обычно обеспечиваются работникам, занятым на берегу.
	Стандарт А4.1 – Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу
1)	Каждое государство-член обеспечивает принятие мер по охране здоровья моряков, работающих на борту судов, плавающих под его флагом, и их медицинскому обслуживанию, включая основные виды стоматологической помощи, с целью:
a)	обеспечения распространения на моряков любых общих положений об охране здоровья и медицинском обслуживании на производстве, имеющих отношение к их обязанностям, а также специальных положений, учитывающих специфику работы на борту судна;
b)	обеспечения того, чтобы охрана здоровья и медицинское обслуживание, предоставляемые морякам, были, по мере возможности, сопоставимы с теми, которые обычно предоставляются работникам на берегу, включая безотлагательный доступ к необходимым медикаментам, медицинскому оборудованию и службам диагностики и лечения заболеваний, а также к медицинской информации и экспертизе;
c)	гарантирования морякам права на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо;
d)	обеспечения того, чтобы медицинское обслуживание и охрана здоровья во время пребывания моряка на судне или в иностранном порту предоставлялись ему бесплатно, в той мере, в какой это соответствует национальным законодательству и практике государства-члена;
e)	обеспечения не только лечения больных или травмированных моряков, но и принятия мер профилактики, таких как разработка программ по охране здоровья и санитарному просвещению.
2)	Компетентный орган принимает стандартную форму медицинской карты для использования капитанами судов, а также береговым и судовым медицинским персоналом. Эта форма медицинской карты в заполненном виде и ее содержание имеют конфиденциальный характер и используются только для целей содействия лечению моряков.
3)	Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, устанавливающие требования в отношении судовых лазаретов, а также средств для медицинского обслуживания, медицинского оборудования и медицинской подготовки на борту судов, плавающих под его флагом.
4)	В национальных законодательстве и нормативных правовых актах, как минимум, устанавливаются следующие требования:
a)	все суда обеспечиваются судовой аптечкой, медицинским оборудованием и медицинским справочником, состав и содержание которых предписываются компетентным органом и подлежат регулярному контролю с его стороны; в национальных требованиях принимаются во внимание тип судна, количество находящихся на его борту лиц, характер, направление и продолжительность рейсов, а также соответствующие рекомендуемые на национальном и международном уровнях медицинские стандарты;
b)	суда, имеющие на борту 100 или более моряков и обычно находящиеся в международном рейсе более трех дней, имеют квалифицированного врача, отвечающего за медицинское обслуживание; национальное законодательство или нормативные правовые акты определяют также, какие другие суда должны иметь врача, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;
c)	суда, не имеющие врача на борту, имеют в составе экипажа, по крайней мере, одного моряка, ответственного за медицинское обслуживание, назначение и применение лекарств как часть своих обычных обязанностей, или, по крайней мере, одного моряка на борту судна, обладающего навыками для оказания первой медицинской помощи; лица, ответственные за обеспечение медицинского обслуживания на борту судна, которые не являются врачами по своей специальности, должны удовлетворительно завершить курс подготовки по медицинскому уходу, отвечающий требованиям Конвенции ПДНВ; моряки, назначаемые для оказания первой медицинской помощи, должны удовлетворительно завершить курс подготовки по оказанию первой медицинской помощи, отвечающий требованиям Конвенции ПДНВ ; национальное законодательство или нормативные правовые акты устанавливают уровень требуемой подготовки, принимая во внимание, в частности, такие факторы, как продолжительность, характер и условия рейса, а также количество моряков на борту судна;
d)	компетентный орган обеспечивает с помощью заранее созданной системы, чтобы медицинские консультации по радио или по спутниковой связи, включая консультации специалистов, предоставлялись судам в море круглосуточно; медицинские консультации, включая передачу медицинских сообщений по радио или по спутниковой связи между судном и консультантами на

берегу, предоставляются бесплатно для всех судов, независимо от того, под каким флагом они плавают.

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.

Судовладелец должен обеспечить, чтобы:

- 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
- 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.

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.

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

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 назначенным капитаном лицом на судне. В период не превышающим 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.

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.

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.

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.

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.

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

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

- к амбулаторному лечению болезней и травм;
- к стационарному лечению, в случае необходимости;
- 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.

Судовладелец должен также учитывать следующее:

- участие своих судов в осуществлении поисково-спасательных операций;
- 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);
- оптимальное использование всех судов с врачом на борту и выделение судов, которые располагают возможностями для госпитализации и средствами спасания;
- обеспечение неотложного медицинского обслуживания моряков;
- высадка моряков в портах для срочного лечения;
- 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;
- оказание персональной помощи морякам в ходе репатриации, в соответствии с медицинскими заключениями врачей, ответственных за лечение, и с учетом пожеланий и нужд моряка;
- учет и оценка статистических данных о несчастных случаях на судах, профессиональных заболеваниях и случаях со смертельным исходом среди моряков,
- организация репатриации тел или праха скончавшихся моряков, в соответствии с пожеланиями родственников, как только это становится практически возможным.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

- 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;
- документальное подтверждение (трудовой договор) того, что морякам предоставляется право на безотлагательное обращение к квалифицированному врачу или стоматологу в порту захода, если это практически осуществимо;
- часть II Декларацию в части получения моряками медицинской помощи на берегу;
- судно снабжено достаточным количеством медицинского оборудования и инвентаря с учетом Международного медицинского руководства для судов и национального законодательства;
- 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;
- наличие на судне форм направления к врачу, медицинских отчетов и т.д.;
- наличие на борту процедуры по получению медицинских советов по радио или спутниковым средствам связи;

Примеры недостатков:

- отсутствуют медицинские формы документов (направление к врачу, отчет);
- отсутствует документальное подтверждение инспекций судовой аптечки и ее содержимого, медицинского оборудования.

Примеры серьезных недостатков:

- моракам, работающим на борту судна, безосновательно отказывают в доступе к медицинской помощи на берегу;
- медицинские услуги являются платными для моряков в нарушение национального законодательства;
- отсутствие квалифицированного медицинского персонала на борту судна как это требуется национальным законодательством;
- медицинская аптечка отсутствует на борту или ее содержание не соответствует национальному законодательству;
- отсутствие на борту Международного медицинского руководства для судов;
- отсутствие возможности медицинского обслуживания на борту судна.

	Правило 4.2 - Ответственность судовладельцев
	Цель: обеспечить, чтобы моряки были защищены от финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших в связи с их трудовой деятельностью
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы на судах, плавающих под его флагом, были приняты меры в соответствии с Кодексом, направленные на предоставление морякам, работающим по найму на этих судах, права на материальную помощь и поддержку со стороны судовладельца в отношении финансовых последствий болезни, травмы или смерти, произошедших во время их службы на основе трудового договора моряка или связанных с их трудовой деятельностью на основе такого договора.
2)	Это правило не затрагивает любые другие средства правовой защиты, к которым может обратиться моряк.
	Стандарт А4.2 – Ответственность судовладельцев
1)	Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, содержащие требование о том, что владельцы судов, плавающих под его флагом, несут ответственность за охрану здоровья и медицинское обслуживание всех моряков, работающих на борту этих судов, в соответствии со следующими минимальными нормами:
a)	судовладельцы несут ответственность за расходы моряков, работающих на их судах, связанные с болезнью и травмами моряков, случившимися в период времени между датой начала осуществления ими своих обязанностей и датой, когда они считаются надлежащим образом репатриированными, или возникающими в связи с их работой по найму в период между этими датами;
b)	судовладельцы предусматривают финансовое обеспечение выплаты компенсации в случае смерти моряка или долгосрочной потери им трудоспособности в результате профессиональной травмы, болезни или опасности, в соответствии с национальным законодательством, трудовым договором моряка или коллективным договором;
c)	судовладельцы несут ответственность за покрытие расходов, связанных с медицинским обслуживанием, включая лечение, обеспечение необходимыми лекарствами и терапевтическими средствами, а также питание и проживание вне дома до тех пор, пока больной или травмированный моряк не выздоровеет или пока не будет объявлено о постоянном характере заболевания или о полной потере трудоспособности;
d)	судовладельцы несут ответственность за оплату расходов на погребение в случае смерти, произошедшей на борту судна или на берегу в период работы по найму.
2)	Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по покрытию расходов, связанных с медицинским обслуживанием, питанием и жильем, периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.
3)	В случае, если болезнь или травма влекут за собой потерю трудоспособности, судовладелец несет ответственность за:
a)	выплату заработной платы в полном размере в течение всего времени пребывания больных или травмированных моряков на борту судна или пока моряки не будут репатриированы в соответствии с *Конвенцией*;
b)	выплату заработной платы в полном размере или частично, согласно предписаниям национального законодательства или нормативных правовых актов, либо в соответствии с положениями коллективных договоров, с момента репатриации моряка или списания его на берег вплоть до его выздоровления или, если это наступит раньше, до момента, когда он получит право на получение денежных пособий в соответствии с законодательством соответствующего государства-члена.
4)	Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут ограничивать финансовые обязательства судовладельца по выплате моряку, уже покинувшему судно, заработной платы в

	полном размере или частично периодом времени, который составляет не менее 16 недель со дня причинения травмы или начала болезни.
5)	Национальные законодательство или нормативные правовые акты могут предусматривать исключения в отношении ответственности судовладельца:
a)	в случае травмы, не связанной со службой на судне;
b)	в случае травмы или болезни, происшедших по причине умышленного нарушения дисциплины заболевшего, травмированного или погибшего моряка;
c)	в случае болезни или физической неполноценности, намеренно скрытых в момент поступления на службу.
6)	В той мере, в какой такая ответственность возлагается на органы государственной власти, национальные законодательство или нормативные правовые акты могут освобождать судовладельца от ответственности за покрытие расходов на медицинское обслуживание, питание и проживание, а также от расходов, связанных с погребением.
7)	Судовладельцы или их представители принимают меры для обеспечения сохранности имущества, оставленного на борту судна больными, травмированными или погибшими моряками, с целью передачи его им или их родственникам.

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.

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

- травма или болезнь были получены умышленно;
- при обстоятельствах, не связанных со службой;
- 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.

Пример недостатка:

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

	Правило 4.3 - Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев
	Цель: обеспечить, чтобы производственная среда моряков на борту судна способствовала безопасности и гигиене труда
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы выполнялись требования охраны и гигиены труда моряков на судах, плавающих под его флагом, и чтобы моряки жили, работали и проходили подготовку на борту судна в безопасных санитарно-гигиенических условиях.
2)	Каждое государство-член после консультаций с представительными организациями судовладельцев и моряков и принимая во внимание действующие своды практических правил, руководящие принципы и нормы, рекомендуемые международными организациями, национальными административными органами и организациями, действующими в морском судоходстве, разрабатывает и распространяет национальные руководящие принципы для управления вопросами безопасности и гигиены труда на борту судов, плавающих под его флагом.
3)	Каждое государство-член принимает законодательство и нормативные правовые акты, а также другие меры по вопросам, рассматриваемым в Кодексе, принимая во внимание соответствующие международные акты и устанавливая нормы по охране и гигиене труда, а также по предупреждению несчастных случаев на борту судов, плавающих под его флагом.
	Стандарт А4.3 – Охрана здоровья, обеспечение безопасности и предупреждение несчастных случаев

1)	Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, которые должны быть приняты в соответствии с пунктом 3 правила 4.3, охватывают следующие вопросы:
a)	принятие и эффективное применение политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда, а также содействие им на судах, плавающих под флагом государства-члена, включая оценку рисков, а также подготовку и инструктаж моряков;
b)	принятие обоснованных мер предосторожности в целях профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний на борту судна, включая меры, направленные на снижение и профилактику рисков, связанных с воздействием высокого уровня вредных внешних факторов и химических веществ, а также рисков, связанных с увечьями или заболеваниями, которые могут возникать в результате использования машин и оборудования на бор-ту судна;
c)	судовые программы профилактики несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, а также обеспечение постоянного совершенствования безопасности и гигиены труда с привлечением представителей моряков и всех других лиц, заинтересованных в осуществлении таких программ, принимая во внимание меры профилактики, включая контроль в области проектно-конструкторских разработок, замену процессов и процедур, применяемых для решения коллективных и индивидуальных задач, а также использование средств индивидуальной защиты;
d)	требования в отношении инспекции, отчетности и исправления небезопасных условий, а также в отношении расследования несчастных случаев, происшедших в ходе выполнения профессиональных обязанностей на борту судна, и представления отчетов по ним.
2)	В упомянутых в пункте 1 настоящего раздела положениях:
a)	принимаются во внимание соответствующие международные акты по вопросам безопасности и гигиены труда как общего характера, так и касающиеся конкретных рисков, а также рассматриваются все вопросы, связанные с профилактикой несчастных случаев на производстве, травматизма и профессиональных заболеваний, которые могут применяться к работе моряков, а также те из них, которые характерны для работы в море;
b)	четко устанавливаются обязанности судовладельцев, моряков и других заинтересованных сторон в соблюдении соответствующих норм, а также политики и программ по вопросам безопасности и гигиены труда на судне, причем особое внимание уделяется вопросам охраны здоровья и безопасности моряков моложе 18 лет;
c)	указываются конкретные обязанности капитана или лица, назначенного капитаном, либо обоих, связанные с ответственностью за исполнение и соблюдение политики и программ безопасности и гигиены труда на борту судна;
d)	указываются конкретные полномочия моряков судна, назначенных или избранных в качестве представителей по вопросам безопасности в целях участия в работе совещаний судового комитета по безопасности. Такой комитет создается на судах, на борту которых находится не менее пяти моряков.
3)	Законодательство, нормативные правовые акты и другие меры, упомянутые в пункте 3 правила 4.3 регулярно пересматриваются на основе консультаций с представителями организаций судовладельцев и моряков и, в случае необходимости, в них вносятся изменения с учетом технологического развития и результатов исследований, чтобы содействовать постоянному совершенствованию политики и программ безопасности и гигиены труда и обеспечивать безопасную производственную среду для моряков на судах, плавающих под флагом государства-члена.
4)	Соблюдение требований соответствующих международных актов о допустимых уровнях воздействия производственных рисков на борту судна и о разработке и применении судовых политики и программ безопасности и гигиены труда рассматривается как выполнение требований *Конвенции*.
5)	Компетентный орган обеспечивает, чтобы:
a)	велась надлежащая отчетность по несчастным случаям на производстве, случаям травматизма и профессиональных заболеваний, принимая во внимание рекомендации МОТ в отношении отчетов и уведомлений о несчастных случаях на производстве и профессиональных заболеваниях;
b)	велся полный статистический учет данных о таких несчастных случаях на производстве и заболеваниях, которые должны анализироваться и публиковаться, а также, там, где это применимо, становиться предметом исследований для определения общих тенденций и изучения обнаруживаемых опасностей;
c)	несчастные случаи на производстве подлежали расследованию.
6)	Учет и расследование вопросов, касающихся безопасности и гигиены труда, осуществляются таким образом, чтобы обеспечить защиту персональных данных моряков, при этом принимаются во внимание рекомендации МОТ по этому вопросу.

7)	Компетентный орган сотрудничает с организациями судовладельцев и моряков с целью принятия мер для доведения до сведения всех моряков информации о конкретных опасностях, связанных с работой на борту судна, например, с помощью официальных уведомлений, содержащих соответствующие инструкции.
8)	Компетентный орган требует, чтобы судовладельцы использовали статистические материалы, получаемые со своих судов, и общие статистические сведения, предоставляемые компетентным органом, в целях проведения оценки рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда.

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.

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

- 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, на высоте в условиях агрессивной среды;
- физические и психологические последствия усталости;
- последствия наркотической и алкогольной зависимости;
- профилактика ВИЧ/СПИДа и защита;
- действия в чрезвычайных обстоятельствах и при несчастных случаях.

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.

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.

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

- 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;
- предоставление, в случае необходимости, морякам шумозащитных приспособлений установленного образца;

- 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.

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.

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

- инструктаж моряков об опасности для их здоровья продолжительного воздействия вибрации;
- предоставление, в случае необходимости, морякам средств индивидуальной защиты установленного образца;
- изменение вариантов загрузки судна, балластировки;
- оценку рисков и уменьшение воздействия вибрации во всех жилых помещениях.

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.

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.

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

- производственная среда, включая поверхности, на которых выполняется работа, расположение механизмов, средства доступа, освещение, а также методы работы;
- частота несчастных случаев, случаев травматизма и профессиональных заболеваний в различных возрастных группах;
- особые физиологические и психологические проблемы, вызываемые средой на борту судна;
- проблемы, возникающие в связи с физическим переутомлением на борту судна, в частности, в результате повышения рабочей нагрузки;
- проблемы, вызываемые техническими изменениями и их влиянием на состав судовых экипажей;
- проблемы, вызываемые любой ошибкой человека;
- другие в соответствии с национальным законодательством.

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. Эта пропаганда могла бы вестись в следующих формах:

- 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;
- размещение плакатов на борту судна;
- помещение в периодических изданиях, предназначенных для моряков, статей об опасностях морской профессии и мерах по безопасности и гигиене труда и предупреждению несчастных случаев;
- 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.

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

- подъем, перемещение или переноску тяжелых грузов или предметов;
- вход в котлы, танки и коффердамы;
- работу под воздействием вредных уровней шума и вибрации;

- работу на подъемных и других силовых установках и приспособлениях или работу в качестве сигнальщика для операторов таких механизмов;
- работу со швартовыми или буксирными тросами или с якорно-швартовным устройством;
- такелажные работы;
- работу на высоте или на палубе в штормовую погоду;
- несение вахты в ночное время;
- обслуживание электрооборудования;
- контакт с потенциально вредными материалами или физическими агентами, такими, как опасные или токсические вещества, и работу под воздействием ионизирующей радиации;
- чистку камбузного оборудования;
- 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.

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

- о вредных последствиях для их здоровья и благополучия злоупотребления алкогольными напитками и наркотиками и другими потенциально вредными веществами;
- о рисках и проблемах, связанных с ВИЧ/СПИДом;
- и об осуществлении других вредных для здоровья и благополучия молодых моряков видов деятельности.

Для доказательства соблюдения данного раздела Конвенции судовладелец должен продемонстрировать эксперту:

- наличие документов, таких как отчет о несчастных случаях на борту судна, оценка рисков в связи с управлением вопросами безопасности и гигиены труда;
- протоколы заседаний судового комитета по безопасности, если экипаж судна более 5 человек;
- документы, касающиеся политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда на борту судна, и подтверждающие:
  - доступность морякам;
  - соответствие национальному законодательству;
  - включение оценку риска, 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;
- 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;
- доказательство того, что на судне имеются и используются необходимые средства защиты с учетом перевозимого груза;
- доказательство того, что на судне имеется и при необходимости используется процедура по докладу о несчастных случаях на борту судна;
- 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.

Примеры недостатков:

- отсутствие на борту политики и программ обеспечения безопасности и гигиены труда;
- отсутствие судового комитета по безопасности на судне (для судов с экипажем 5 и более человек);
- отсутствует оценка риска;
- экипаж не информирован относительно предпринимаемых мер по предотвращению несчастных случаев на борту судна;
- отсутствие мер предпринимаемых по охране труда членов экипажа менее 18 лет;
- несчастные случаи не расследуются должным образом, отсутствуют доклады об имевшихся на борту судна несчастных случаях.

Примеры серьезных недостатков:

- индивидуальные средства защиты содержатся в плохом состоянии, используются неправильно или не используются совсем.

	Правило 4.4 - Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения
	Цель: обеспечить, чтобы моряки, работающие на борту судна, имели доступ к береговым объектам и службам для обеспечения ухода за их здоровьем и благополучием
1)	Каждое государство-член обеспечивает доступность объектов социально-бытового назначения там, где они существуют. Государство-член содействует также развитию объектов социально-бытового назначения, которые, в частности, перечислены в Кодексе, в установленных портах, чтобы обеспечить морякам на судах, заходящих в его порты, доступ к соответствующим службам и объектам социально-бытового назначения.
2)	Обязанности каждого государства-члена, связанные с береговыми объектами и службами быта, культуры, отдыха и информации, излагаются в Кодексе.
	Стандарт А4.4 – Доступ к береговым объектам социально-бытового назначения
1)	Каждое государство-член требует, чтобы объекты социально-бытового назначения, если они имеются на его территории, были доступны для всех моряков, независимо от их национальности, расы, цвета кожи, пола, вероисповедания, политических убеждений или социального происхождения, а также независимо от государства флага судна, на которое они приняты на работу, привлечены к работе, либо трудятся.
2)	Каждое государство-член содействует развитию объектов социально-бытового назначения в соответствующих портах страны и определяет, после консультаций с заинтересованными организациями судовладельцев и моряков, какие порты следует рассматривать как соответствующие.
3)	Каждое государство-член поощряет формирование советов по социально-бытовым вопросам, которые на регулярной основе проводят проверку деятельности социально-бытовых объектов и служб, с тем чтобы они соответствовали нуждам моряков, меняющимся в связи с техническими, производственными и другими изменениями в морском судоходстве.

Судовладелец должен:

- 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;
- 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.

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.

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:

- помещения для собраний и комнаты отдыха, в зависимости от потребностей;
- сооружения для занятий спортом и другие возможности для отдыха на открытом воздухе, в том числе для проведения соревнований;
- возможности для получения образования; и
- там, где это уместно, условия для отправления религиозного культа и для личных консультаций.
- гостиницы или общежития, пригодные для моряков, там, где в них существует потребность

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.

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:

- доступу моряков к консулам стран их гражданства или проживания;
- 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.

	Правило 4.5 - Социальное обеспечение
	Цель: обеспечить, чтобы принимались меры для доступа моряков к защите в области социального обеспечения
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы все моряки и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы, имели доступ к защите в области социального обеспечения в соответствии с Кодексом, не ущемляя, однако, любые более благоприятные условия, упомянутые в пункте 8 статьи 19 Устава.
2)	Каждое государство-член обязуется принимать меры в соответствии со своим национальным законодательством, как индивидуально, так и на основе международного сотрудничества, для постепенного достижения всеобъемлющей защиты моряков в области социального обеспечения.
3)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки, подпадающие под сферу действия его законодательства в области социального обеспечения, и, в той мере, в какой это соответствует его национальному законодательству, их иждивенцы имели право на не менее благоприятную защиту в области социального обеспечения, чем защита, предусмотренная для работников на берегу.
	Стандарт А4.5 – Социальное обеспечение
1)	В целях постепенного достижения всеобъемлющей защиты в области социального обеспечения в соответствии с правилом 4.5 необходимо рассматривать следующие его виды: медицинское обслуживание, пособия по болезни, пособия по безработице, пособия по старости, пособия в связи с производственным травматизмом, семейные пособия, пособия по беременности и родам, пособия по инвалидности и пособия в связи с потерей кормильца, дополняющие защиту, которая предусмотрена в соответствии с правилом 4.1 о медицинском обслуживании и правилом 4.2 об ответственности судовладельцев, а также в рамках других разделов *Конвенции*.
2)	Защита, которую обеспечивает каждое государство-член на момент ратификации в соответствии с пунктом 1 правила 4.5, включает не менее трех из девяти видов обеспечения, перечисленных в пункте 1 настоящего раздела.
3)	Каждое государство-член принимает меры, в соответствии со своими национальными особенностями, в целях предоставления дополнительной защиты в области социального

обеспечения, упомянутой в пункте 1 настоящего раздела, всем морякам, имеющим обычно постоянное место жительства на его территории. Эту обязанность можно было бы выполнять на основе, например, соответствующих двусторонних или многосторонних соглашений или посредством систем, построенных на выплате взносов. Предоставляемая таким образом защита имеет не менее благоприятный характер, чем защита, которой пользуются работники на берегу, имеющие постоянное место жительства на их территории.

4) Независимо от распределения обязанностей в соответствии с пунктом 3 настоящего раздела, государства-члены могут, на основе двусторонних и многосторонних соглашений и посредством положений, принимаемых в рамках региональных организаций экономической интеграции, определять другие правила, касающиеся законодательства в области социального обеспечения, которые распространяются на моряков.

5) Обязанности каждого государства-члена перед моряками, работающими на судах, плавающих под его флагом, включают обязанности, предусмотренные правилами 4.1 и 4.2, а также соответствующими положениями Кодекса, и обязанности, вытекающие из его общих обязанностей по международному праву.

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

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

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

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

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

11) Доклады, направляемые Международному бюро труда во исполнение статьи 22 Устава, включают также информацию о мерах, принимаемых в соответствии с пунктом 2 правила 4.4.5 в целях распространения защиты на другие виды социального обеспечения.

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

- медицинское обслуживание;
- пособия по болезни;
- пособия по безработице;
- пособия по старости;
- пособия в связи с производственным травматизмом;
- пособия по беременности и родам;
- пособия по инвалидности;
- пособия в связи с потерей кормильца.

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.

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.

Раздел 5. Соблюдение и обеспечение выполнения

1. Правила в настоящем разделе определяют обязанность каждого государства-члена в полной мере осуществлять и обеспечивать выполнение принципов и прав, изложенных в статьях настоящей Конвенции, а также конкретных обязательств, предусмотренных в ее разделах 1, 2, 3 и 4.

2. Положения пунктов 3 и 4 статьи VI, допускающие применение Части А Кодекса посредством эквивалентных по существу положений, не распространяются на Часть А Кодекса в настоящем разделе.

3. В соответствии с пунктом 2 статьи VI, каждое государство-член выполняет свои обязанности, вытекающие из правил, в порядке, предусмотренном в стандартах Части А Кодекса, принимая должным образом во внимание соответствующие руководящие принципы в Части В Кодекса.

4. Положения настоящего раздела применяются с учетом того факта, что моряки и судовладельцы, как все другие лица, равны перед законом и имеют право на равную юридическую защиту; не допускается их дискриминация в отношении их доступа к судам, трибуналам или другим механизмам разрешения споров. Положения настоящего раздела не предопределяют выбор органа отправления правосудия или судебного органа, в котором должно слушаться дело.

Правило 5.1 – Обязанности государства флага

	Цель: обеспечить, чтобы каждое государство-член выполняло свои обязанности по настоящей Конвенции в отношении судов, плавающих под его флагом.
	Правило 5.1.1 – Общие принципы
1)	Каждое государство-член несет ответственность за обеспечение выполнения своих обязанностей в соответствии с настоящей Конвенцией на судах, плавающих под его флагом.
2)	Каждое государство-член устанавливает эффективную систему инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве в соответствии с правилами 5.1.3 и 5.1.4, обеспечивая, чтобы условия труда и жизни моряков на судах, плавающих под его флагом, удовлетворяли и продолжали удовлетворять нормам, установленным в настоящей Конвенции.
3)	При установлении эффективной системы инспекции и освидетельствования условий труда в морском судоходстве, государство-член может там, где это уместно, давать полномочия общественным институтам или иным организациям (включая институты и организации другого государства-члена, с согласия последнего), которые оно признает в качестве компетентных и независимых институтов и организаций для проведения инспекций или выдачи свидетельств, либо того и другого. Во всех случаях государство-член продолжает нести полную ответственность за инспекцию и освидетельствование условий труда и жизни соответствующих моряков на судах, плавающих под его флагом.
4)	Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, дополненное Декларацией о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, составляют первоочередное доказательство того, что судно подверглось надлежащей инспекции со стороны государства-члена, под флагом которого оно плавает, и что требования настоящей Конвенции, касающиеся условий труда и жизни моряков, соблюдаются в той мере, которая установлена данным свидетельством.
5)	Информация о системе, упомянутой в пункте 2 настоящего правила, в том числе о методах оценки ее эффективности, включается в доклады, которые государство-член представляет Международному бюро труда в соответствии со статьей 22 Устава.
	Стандарт А5.1.1 – Общие принципы
1)	Каждое государство-член устанавливает четкие цели и нормы, охватывающие вопросы административного управления системой инспекции и освидетельствования, а также общие процедуры ее оценки с точки зрения того, в какой мере достигаются эти цели и нормы.
2)	Каждое государство-член требует, чтобы все суда, плавающие под его флагом, имели на своем борту экземпляр настоящей Конвенции.

Проверка того, что суда соответствуют положениям Конвенции, осуществляется в первую очередь посредством установленной КО системы освидетельствований и инспекций. Если суда, которые должны освидетельствоваться и иметь на борту Свидетельство и Декларацию, определены Конвенцией, то окончательное решение в отношении характеристик судов, которые должны подвергаться инспекции является прерогативой Администрации флага.

Суда, совершающие международные рейсы, кроме инспекций государством флага могут подвергаться инспекциям государства порта.

Судовладелец должен обеспечить наличие текста Конвенции на борту каждого судна с тем, чтобы экипаж мог с ним ознакомиться.

	Правило 5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве
1)	Настоящее правило применяется к судам:
a)	валовой вместимостью 500 или более, осуществляющим международные рейсы;
b)	валовой вместимостью 500 или более, плавающим под флагом государства-члена и эксплуатируемым в портах или между портами другой страны.
	Применительно к этому правилу «международный рейс» означает рейс из одной страны в порт, расположенный за пределами этой страны.
2)	По предложению судовладельца, сформулированному в адрес соответствующего государства-члена, настоящее правило применяется также к любому судну, которое плавает под флагом государства-члена и на которое не распространяется сфера действия пункта 1 настоящего правила.
3)	Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, удостоверяющее, что условия труда и жизни моряков на борту судна, включая меры, направленные на их постоянное соблюдение, которые должны быть включены в упомянутую в пункте 4 настоящего правила Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, подверглись инспекционной проверке и отвечают требованиям национального законодательства или нормативных правовых актов или иных мер, обеспечивающих выполнение настоящей Конвенции.
4)	Каждое государство-член требует, чтобы суда, плавающие под его флагом, имели и подтверждали Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, содержащую национальные требования, обеспечивающие выполнение положений настоящей Конвенции в отношении условий труда и жизни моряков, и устанавливающую меры, принимаемые судовладельцем для обеспечения соблюдения этих требований на соответствующем судне или на соответствующих судах.
5)	Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве соответствуют образцу, предписанному в положениях Кодекса.
6)	Если компетентный орган государства-члена или должным образом уполномоченная в этих целях признанная организация обнаружит с помощью инспекции, что судно, плавающее под флагом государства-члена, удовлетворяет или продолжает удовлетворять стандартам настоящей Конвенции, то он выдает или возобновляет действие соответствующего Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и ведет доступную для общественности регистрацию этого Свидетельства.
7)	Подробные требования, касающиеся Свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, включая перечень вопросов, которые подлежат инспекции и утверждению, изложены в Части А Кодекса.
	Стандарт А5.1.3 – Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве
1)	Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве выдается судну компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, на период, не превышающий пяти лет. В Приложении А5-I содержится перечень вопросов, которые должны подлежать проверке и отвечать национальному законодательству, нормативным правовым актам или иным мерам, направленным на выполнение требований настоящей Конвенции, касающихся условий труда и жизни моряков на борту судов, прежде чем будет выдано Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве.
2)	Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве имеет силу при условии проведения промежуточной проверки компетентным органом или признанной организацией, должным образом уполномоченной в этих целях, для обеспечения постоянного соблюдения национальных требований, касающихся выполнения настоящей Конвенции. Если проводится только одна промежуточная проверка в течение пятилетнего срока действия свидетельства, то она

осуществляется в период между второй и третьей ежегодными датами данного свидетельства. Ежегодная дата означает день и месяц каждого года, которые соответствуют дате истечения срока действия свидетельства о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве. Масштабы и тщательность промежуточной проверки аналогичны возобновляющей проверке. Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве подтверждается после промежуточной проверки, выявившей удовлетворительные результаты.

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

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

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

a) новым судам во время их сдачи в эксплуатацию;

b) при переводе судна под флаг другого государства; или

c) если судовладелец принимает на себя ответственность за эксплуатацию судна, которое является новым для этого судовладельца.

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

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

a) на судне проводилась инспекция, в той мере в которой это было целесообразно и практически выполнимо, соблюдения требований, перечисленных в Приложении A5-I, с учетом проверки применения положений, предусмотренных в подпунктах b), c) и d) настоящего пункта;

b) судовладелец продемонстрировал компетентному органу или признанной организации, что на судне проводятся надлежащие процедуры, направленные на соблюдение положений настоящей Конвенции;

c) капитан знаком с требованиями настоящей Конвенции и обязанностями, связанными с их выполнением;

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

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

9) Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, временное свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларация о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве составляются по типовой форме, представленной в Приложении A5-II.

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

a) Часть I составляется компетентным органом, который: i) определяет перечень вопросов, которые должны подвергаться проверке в соответствии с пунктом 1 настоящего стандарта; ii) определяет национальные требования, отражающие соответствующие положения настоящей Конвенции, благодаря наличию ссылки на соответствующие положения национальных правовых актов, а также, по мере необходимости, содержащие краткую информацию об основном содержании национальных требований; iii) указывает на конкретные и зависящие от типа судна требования, предъявляемые национальным законодательством; iv) учитывает любые эквивалентные положения по существу, принятые во исполнение пункта 3 статьи VI; и v) четко указывает на любые изъятия, которые представляются компетентным органом, в соответствии с положениями раздела 3;

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

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

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

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

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

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

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

b) если свидетельство не подтверждено в соответствии с пунктом 2 настоящего стандарта;

c) при переводе судна под флаг другого государства;

d) если судовладелец снимает с себя ответственность за эксплуатацию судна;

e) если конструкция или оборудование судна, охваченные Разделом 3, подвергаются существенным изменениям.

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

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

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

Первоочередным доказательством того, что судно соответствует положениям Конвенции, является Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве, дополненное Декларацией о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Конвенция устанавливает исчерпывающий список областей на судне, подлежащих освидетельствованию:

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

- медицинское обслуживание на борту судна;
- процедуры рассмотрения жалоб на борту судна;
- выплата заработной платы.

Процесс освидетельствования включает в себя подтверждение Декларации о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве.

Декларация состоит из двух частей. Первая часть Декларации заполняется КО, где указывается требования национального законодательства для выполнения требований Конвенции в вышеперечисленных областях. Если законодательство точно отражает требования, предусмотренные в настоящей Конвенции, то может потребоваться лишь ссылка на него. Если положение настоящей Конвенции применяется посредством принципа эквивалентности по существу, то следует конкретно указать на это положение и представить лаконичное разъяснение. В случае если компетентным органом представлено изъятие в соответствие с положением раздела 3 , то соответствующее положение или положения надлежит указать конкретно.

Часть вторая заполняется непосредственно судовладельцем. В этой части судовладелец приводит меры, которые им предприняты для выполнения национального законодательства с тем, чтобы соответствовать положениям Конвенции. Кроме этого в Декларации судовладелец должен указать:

- случаи, когда проводится проверка текущего соблюдения особых национальных требований;
- лиц, ответственных за осуществление проверки и ведение учета результатов проверки;
- 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).

Необходимо, чтобы меры по непрерывному соблюдению положений Конвенции 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.

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

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

Объем освидетельствований:

- первичное с выдачей Временного Свидетельствасроком действия шесть месяцев;
- первоначальное с выдачей полносрочного Свидетельства сроком действия пять лет при условии его подтверждения;
- промежуточное – проводится между второй и третьей ежегодной датой с целью обеспечения постоянного действия Конвенции на судне;
- дополнительное – для подтверждения действия имеющегося Свидетельства проводится, как правило, по требованию признанной организации и надзорных органов;
- возобновляющее – для возобновления действия Свидетельства по окончании пятилетнего цикла;
- добровольное освидетельствование с выдачей Свидетельства от имени признанной организации.

Таким образом, судовладелец должен иметь на борту каждого судна, совершающего международные рейсы:

- Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве
- Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве
- копию Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве.

При этом Свидетельство и Декларация должны быть помещены в доступном для ознакомления моряками месте. Текст Конвенции должен иметь перевод на английский язык.

	Правило 5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения
1)	Каждое государство-член осуществляет проверку с помощью эффективной и скоординированной системы регулярных инспекций, мониторинга и других мер контроля того, что на судах, плавающих под его флагом, соблюдаются требования настоящей Конвенции, применяемые в рамках национального законодательства и нормативных правовых актов.
2)	Подробные требования, касающиеся системы инспекции и обеспечения выполнения, упомянутой в пункте 1 настоящего правила, излагаются в Части А Кодекса.
	Стандарт А5.1.4 – Инспекция и обеспечение выполнения

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

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

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

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

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

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

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

a) подниматься на борт судна, плавающего под флагом государства-члена;

b) осуществлять осмотр, проверку или расследование, которые, по их мнению, необходимы для того, чтобы убедиться в строгом соблюдении норм; и

c) требовать, чтобы были устранены любые недостатки, а если у них имеются основания полагать, что выявленные недостатки представляют собой серьезное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков) или значительную угрозу для охраны труда, здоровья или безопасности моряков, то запрещать судну покидать порт до принятия необходимых мер.

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

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

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

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

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

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

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

13)	Компетентный орган каждого государства-члена ведет учет результатов инспекционных проверок условий, обеспечиваемых морякам на судах, плавающих под его флагом. Он публикует ежегодный отчет об инспекционных проверках в течение разумно приемлемого промежутка времени, не превышающего шести месяцев, после окончания года.
14)	В случае проведения расследования после значительного происшествия, отчет должен представляться в кратчайшие сроки, но не позднее чем через один месяц после завершения расследования.
15)	При проведении инспекции или принятии мер в соответствии с положениями настоящего стандарта, прилагаются все надлежащие усилия во избежание неоправданного задержания или отсрочки выхода судна.
16)	В соответствии с национальным законодательством и нормативными правовыми актами выплачивается компенсация за любой ущерб или убытки, понесенные в результате неправомерных или необоснованных действий, связанных с выполнением инспекторами своих полномочий. Бремя доказывания в каждом таком случае возлагается на сторону, подающую жалобу.
17)	Каждое государство-член предусматривает и эффективно применяет надлежащие штрафные санкции и другие меры исправительного характера за нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), а также за создание препятствий инспекторам при исполнении ими своих обязанностей.

Полномочия инспектора, определяются в соответствии с национальным законодательством. Как минимум, инспекторы имеют право:

- 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;
- 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;
- требовать представления всех записей, вахтенных журналов, регистрационных книг, свидетельств или иных документов или информации, касающихся непосредственно вопросов, подлежащих инспектированию, с целью проверки их соответствия национальному законодательству и нормативным правовым актам, обеспечивающим выполнение настоящей Конвенции;
- следить за тем, чтобы в обязательном порядке вывешивалась информация и объявления, предусматриваемые национальными законодательством и нормативными правовыми актами, обеспечивающими выполнение настоящей Конвенции;
- брать или изымать для целей анализа образцы используемых или перевозимых товаров, грузов, питьевой воды, пищевых продуктов, материалов и веществ;
- 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;
- предупреждать КО 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;
- уведомлять КО 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.
- 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.

	Правило 5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна
1)	Каждое государство-член требует, чтобы на судах, плавающих под его флагом, действовали процедуры для справедливого, эффективного и быстрого рассмотрения на борту судна жалоб моряков о возможных нарушениях требований настоящей Конвенции (включая права моряков).

2)	Каждое государство-член запрещает любые преследования моряков в связи с подачей жалобы и подвергает наказанию за такие преследования.
3)	Положения, содержащиеся в настоящем правиле и в соответствующих частях Кодекса, никоим образом не ущемляют право моряка настаивать на исправлении ситуации с помощью любых правовых средств, которые моряк сочтет целесообразными.
	Стандарт А5.1.5 – Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна
1)	Без ущерба для более широкой сферы действия, которую могут иметь национальное законодательство или нормативные правовые акты, либо коллективные договоры, процедуры на борту судна могут использоваться моряками для подачи жалоб, касающихся любых вопросов, которые, по их мнению, составляют нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков).
2)	Каждое государство-член обеспечивает в своем законодательстве или в нормативных правовых актах, чтобы были приняты соответствующие процедуры рассмотрения жалоб на борту судна в соответствии с требованиями правила 5.1.5. Такие процедуры направлены на разрешение жалоб на как можно более низком уровне. Однако во всех случаях моряки имеют право подавать жалобу непосредственно капитану и соответствующим внешним органам власти, если они считают это необходимым.
3)	Процедуры рассмотрения жалоб на борту судна включают право моряка на его сопровождение или представление во время процедуры разрешения жалобы, а также гарантии от возможных преследований моряков в связи с подачей жалобы. Термин «преследование» охватывает любые неблагоприятные меры, принимаемые любым лицом в отношении моряка в связи с подачей жалобы, которая не имеет ярко выраженный предвзятый или злоумышленный характер.
4)	Помимо экземпляра своего трудового договора моряка все моряки получают экземпляр процедур рассмотрения жалоб на борту судна. Такой документ включает информацию о контактах с компетентным органом в государстве флага или в стране постоянного места жительства моряка, если они не совпадают, а также фамилию лица или фамилии лиц на борту судна, которые могут на конфиденциальной основе предоставить морякам объективные консультации по поводу их жалобы или помочь им каким-либо иным образом в осуществлении процедуры рассмотрения жалобы, имеющейся в их распоряжении на борту судна.

С учетом соответствующих положений применяемого коллективного договора судовладелец должен, разработать процедуру по рассмотрению жалоб на борту судна на основе модели предложенной КО. При разработке этих процедур должны учитываться следующие факторы:

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

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

- жалобы должны подаваться начальнику службы, в которой работает моряк, подающий жалобу, или непосредственному начальнику моряка из числа командного состава судна;
- начальник службы или непосредственный начальник моряка должен затем попытаться разрешить проблему в установленный срок, соответствующий серьезности рассматриваемых вопросов;
- 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;
- моряки должны в любое время иметь право на то, чтобы их сопровождал или представлял другой моряк по их выбору на борту соответствующего судна;
- все жалобы и решения по ним должны регистрироваться, а копии должны предоставляться заинтересованному моряку;
- 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;
- в любом случае моряки должны иметь право подавать жалобу непосредственно капитану, а также судовладельцу и КО.

	Правило 5.1.6 – Несчастные случаи на море
1)	Каждое государство-член проводит официальные расследования в отношении любого серьезного несчастного случая на море, повлекшего за собой травму или гибель человека, который затрагивает судно, плавающее под его флагом. Заключительный доклад о таком расследовании обычно имеет открытый характер.
2)	Государства-члены сотрудничают друг с другом в целях содействия проведению расследования серьезных несчастных случаев на море, упомянутых в пункте 1 настоящего правила.

Несчастный случай на судне - это событие, повлекшее увечье (повреждение здоровья или смерть) моряка при исполнении им обязанностей по трудовому договору и в иных случаях, установленных национальным законодательством.

Указанным событием могут стать тепловой удар, ожог, обморожение, утопление, поражение электрическим током, укусы, травма в результате взрыва, аварии, разрушения, стихийного бедствия.

На судне несчастный случай должен быть расследован и документально оформлен в соответствии с национальным законодательством.

Для расследования необходимо приказом капитана сформировать комиссию по расследованию несчастного случая. В состав комиссии могут быть включены:

- представитель судовладельца
- представитель выборного органа трудового коллектива
- представитель судового комитета по безопасности
- лицо, отвечающее за выполнение положений Конвенции на судне
- пострадавший может участвовать в расследовании несчастного случая лично или через представителя.

В ходе расследования комиссия должна:

- ознакомиться с локальными нормативными актами организации по обеспечению безопасных условий труда, выявить лиц, ответственных за соблюдение правил техники безопасности;
- провести (организовать) фото- и видеосъемку места происшествия, исследования и испытания необходимые для установления обстоятельств случившегося, составить планы, эскизы, схемы;
- выявить и опросить очевидцев происшествия, лиц, виновных в нарушении требований охраны труда;
- получить объяснения от пострадавшего;
- установить обстоятельства и причины несчастного случая, виновных лиц, допустивших нарушение требований охраны труда;
- выяснить, связан ли несчастный случай с производством или нет, определить, является ли он страховым случаем (от этого зависит порядок назначения пособий пострадавшему);
- разработать предложения по предупреждению подобных происшествий;
- сформировать материалы расследования.

Результаты расследования должны быть направлены в страховую организацию, Администрацию флага и другие инстанции в соответствии с национальным законодательством.

Судовладелец должен быть осведомлен о национальном законодательстве в части:

- определения и классификации несчастного случая;
- порядка расследования несчастного случая;
- порядка извещения о несчастном случае;
- порядка формирования комиссии по расследованию несчастного случая;
- сроков расследования несчастного случая;
- оформления и докладов о результатах расследования.

Правило 5.2 – Обязанности государства порта

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

	Правило 5.2.1 – Контроль судов в порту
1)	Каждое иностранное судно, которое заходит в порт государства-члена, ратифицировавшего настоящую Конвенцию, выполняя свои обычные функции в рамках своей деятельности или по причинам оперативного характера, может быть подвергну-то инспекции в соответствии с пунктом 4 статьи V в целях проверки соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков), касающихся условий труда и жизни моряков на борту судна.
2)	Каждое государство-член, ратифицировавшее настоящую Конвенцию, принимает Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, требуемые в соответствии с положениями правила 5.1.3, в качестве первоочередного доказательства соблюдения требований настоящей Конвенции (включая права моряков). Соответственно, инспекция в его портах, за исключением предусмотренных в Кодексе случаев, ограничивается проверкой этого Свидетельства и Декларации.
3)	Инспекции в порту проводятся уполномоченными на то должностными лицами в соответствии с положениями Кодекса, а также других применимых международных актов, регулирующих контроль в порту государства-члена. Любая такая инспекция ограничивается проверкой того, соответствует ли инспектируемый объект надлежащим требованиям, содержащимся в статьях и правилах настоящей Конвенции и только в Части А Кодекса.
4)	Инспекции, которые могут проводиться в соответствии с настоящим правилом, основываются на действующей системе контроля и мониторинга государства порта, позволяющей убедиться в том, что условия труда и жизни моряков на борту судна, заходящего в порт соответствующего государства-члена, отвечают требованиям настоящей Конвенции (включая права моряков).
5)	Информация о системе, упомянутой в пункте 4 настоящего правила, в том числе о методах, используемых для оценки ее эффективности, включается в доклады, направляемые государством-членом в соответствии со статьей 22 Устава.
	Стандарт А5.2.1 – Контроль судов в порту
1)	Если уполномоченное должностное лицо, поднявшееся на борт судна для проведения контроля и запросившее, в тех случаях, когда это применимо, Свидетельство о соответствии трудовым нормам в морском судоходстве и Декларацию о соблюдении трудовых норм в морском судоходстве, обнаружит, что:
a)	требуемые документы не представлены или не ведутся, либо ведутся с использованием недостоверных данных, либо представленные документы не содержат информацию, требуемую в соответствии с настоящей Конвенцией, или не имеют силы по каким-либо иным причинам; или
b)	имеются явные основания полагать, что условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции; или
c)	имеются разумные основания полагать, что судно сменило флаг для того, чтобы уклониться от выполнения обязательств, связанных с соблюдением положений настоящей Конвенции; или
d)	поступила жалоба о том, что конкретные условия труда и жизни на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции,то может быть проведена более детальная инспекция, чтобы убедиться в уровне условий труда и жизни на борту судна. Такая инспекция проводится в любом случае, если соответствующие условия труда и жизни моряков, считающиеся неприемлемыми, могут представлять явную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков или если уполномоченное должностное лицо имеет основания полагать, что любые из этих недостатков представляют собой серьезные нарушения требований настоящей Конвенции (включая права моряков).
2)	Если более детальная инспекция проводится на борту иностранного судна в порту государства-члена уполномоченными на то должностными лицами в обстоятельствах, изложенных в подпунктах a), b) или c) пункта 1 настоящего стандарта, то она, в принципе, охватывает вопросы, перечисленные в Приложении А5-III.
3)	В случае поступления жалобы в соответствии с подпунктом d) пункта 1 настоящего стандарта, инспекция, как правило, ограничивается вопросами, являющимися предметом этой жалобы, хотя жалоба или ее расследование могут дать явные основания для проведения более детальной инспекции в соответствии с подпунктом b) пункта 1 настоящего стандарта. В целях подпункта d) пункта 1 настоящего стандарта термин «жалоба» означает информацию, представленную каким-либо членом экипажа, профессиональным органом, ассоциацией, профсоюзом или вообще любым лицом, заинтересованным в безопасности судна, включая заинтересованность в безопасности или здоровье моряков на борту судна.
4)	Если после более детальной инспекции обнаружится, что условия труда и жизни моряков на борту судна не соответствуют требованиям настоящей Конвенции, то уполномоченное должностное лицо

	доводит до сведения капитана судна информацию о недостатках и о сроках их устранения. В том случае, когда такие недостатки, по мнению уполномоченного должностного лица, имеют существенный характер, либо когда они касаются жалобы, поданной в соответствии с пунктом 3 настоящего стандарта, уполномоченное должностное лицо доводит информацию об этих недостатках до сведения соответствующих организаций моряков и судовладельцев в государстве-члене, в котором проводится инспекция, и может:
a)	уведомить представителя государства флага;
b)	направить соответствующую информацию компетентным органам в следующем порту захода.
5)	Государство-член, в котором проводится инспекция, имеет право передать копию доклада должностного лица, который должен сопровождаться ответом, полученным от компетентного органа государства флага в предписанные сроки, Генеральному директору Международного бюро труда с целью принятия таких мер, какие могут оказаться целесообразными и безотлагательными в целях обеспечения учета такой информации и привлечения к ней внимания сторон, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.
6)	Если в результате проведения более детальной инспекции уполномоченным должностным лицом обнаружено, что судно не соответствует требованиям настоящей Конвенции и:
a)	условия на борту судна представляют несомненную угрозу для охраны труда, здоровья или для безопасности моряков; или
b)	это несоответствие представляет собой серьезное или неоднократное нарушение требований настоящей Конвенции (включая права моряков), то уполномоченное должностное лицо принимает меры, направленные на обеспечение того, чтобы судно не выходило в море до тех пор, пока не будут устранены любые несоответствия требованиям подпунктов a) или b) настоящего пункта, либо до тех пор, пока уполномоченное должностное лицо не утвердит план действий для устранения таких несоответствий и не убедится в том, что этот план будет выполнен безотлагательным образом. Если судно не может продолжать плавание, то уполномоченное должностное лицо немедленно информирует об этом государство флага и предлагает представителю государства флага присутствовать при этом, по возможности, запрашивая от государства флага ответ, который должен быть получен в предписанные сроки. Уполномоченное должностное лицо также немедленно информирует соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта, в котором проводится инспекция.
7)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы его уполномоченные должностные лица получали надлежащие инструкции, характер которых определен в Части В Кодекса, относительно тех обстоятельств, которые могут служить основанием для задержания судна в порту в соответствии с положениями пункта 6 настоящего стандарта.
8)	При выполнении своих обязанностей в соответствии с настоящим стандартом, каждое государство-член прилагает все усилия к тому, чтобы избежать неоправданного задержания судна или его отсрочки выхода из порта. Если судно неоправданно задержано или произошла неоправданная отсрочка его выхода, то выплачивается компенсация любых понесенных потерь или ущерба. Бремя доказывания в каждом случае возлагается на истца.

Судовладельцу следует быть осведомленным в вопросах политики, касающихся обстоятельств которые требуют задержания судна. При принятии решения о задержании судна инспектором 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. 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. Бремя доказывания в каждом таком случае возлагается на сторону, подающую жалобу.

	Правило 5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу
1)	Каждое государство-член обеспечивает, чтобы моряки на судах, заходящих в порт, расположенный на территории этого государства-члена, которые заявляют о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), имели право подавать такую жалобу в целях содействия скорейшему и практическому исправлению ситуации.
	Стандарт А5.2.2 – Процедуры рассмотрения жалоб моряков на берегу

1)	Жалоба, подаваемая моряком о нарушении требований настоящей Конвенции (включая права моряков), может быть доложена уполномоченному должностному лицу в порту, в который заходит судно, на котором занят моряк. В таких случаях уполномоченное должностное лицо проводит первоначальное расследование.
2)	В тех случаях, когда это применимо, учитывая характер жалобы, первоначальное расследование включает выяснение того, были ли применены в полном объеме процедуры рассмотрения жалоб на борту судна, предусмотренные правилом 5.1.5. Уполномоченное должностное лицо может также провести более детальную инспекцию в соответствии со стандартом А5.2.1.
3)	Уполномоченное должностное лицо, в тех случаях, когда это применимо, стремится к урегулированию разногласий, возникших в связи с жалобой, на борту судна.
4)	Если в ходе расследования или инспекции, проводимой в соответствии с настоящим стандартом, вскрывается факт несоответствия нормам, которое предусмотрено пунктом 6 стандарта А5.2.1, то применяются положения данного пункта.
5)	Если положения пункта 4 настоящего стандарта не применимы и разногласия по жалобе не были урегулированы на борту судна, то уполномоченное должностное лицо немедленно уведомляет об этом государство флага, обращаясь к нему с просьбой о консультативной помощи и проведении мер по исправлению ситуации в предписанные сроки.
6)	Если жалоба не разрешена в результате принятых в соответствии с пунктом 5 настоящего стандарта мер, то государство порта направляет копию доклада уполномоченного должностного лица Генеральному директору. Этот доклад должен сопровождаться любым ответом, полученным в предписанные сроки от компетентного органа государства флага. Аналогичным образом информируются соответствующие организации судовладельцев и моряков в государстве порта. Кроме того, Генеральному директору государством порта регулярно направляются статистические данные и информация относительно жалоб, рассмотрение которых было завершено. Те и другие документы направляются с тем, чтобы на основе тех действий, которые могут быть сочтены надлежащими и безотлагательными, проводился учет такой информации и она доводилась до сведения сторон, включая организации судовладельцев и моряков, которые могут быть заинтересованы в использовании соответствующих процедур обращения за помощью.
7)	Принимаются надлежащие меры для обеспечения конфиденциального характера жалоб, поступающих от моряков.

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.

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

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

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

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.

gost.e-ecolog.ru