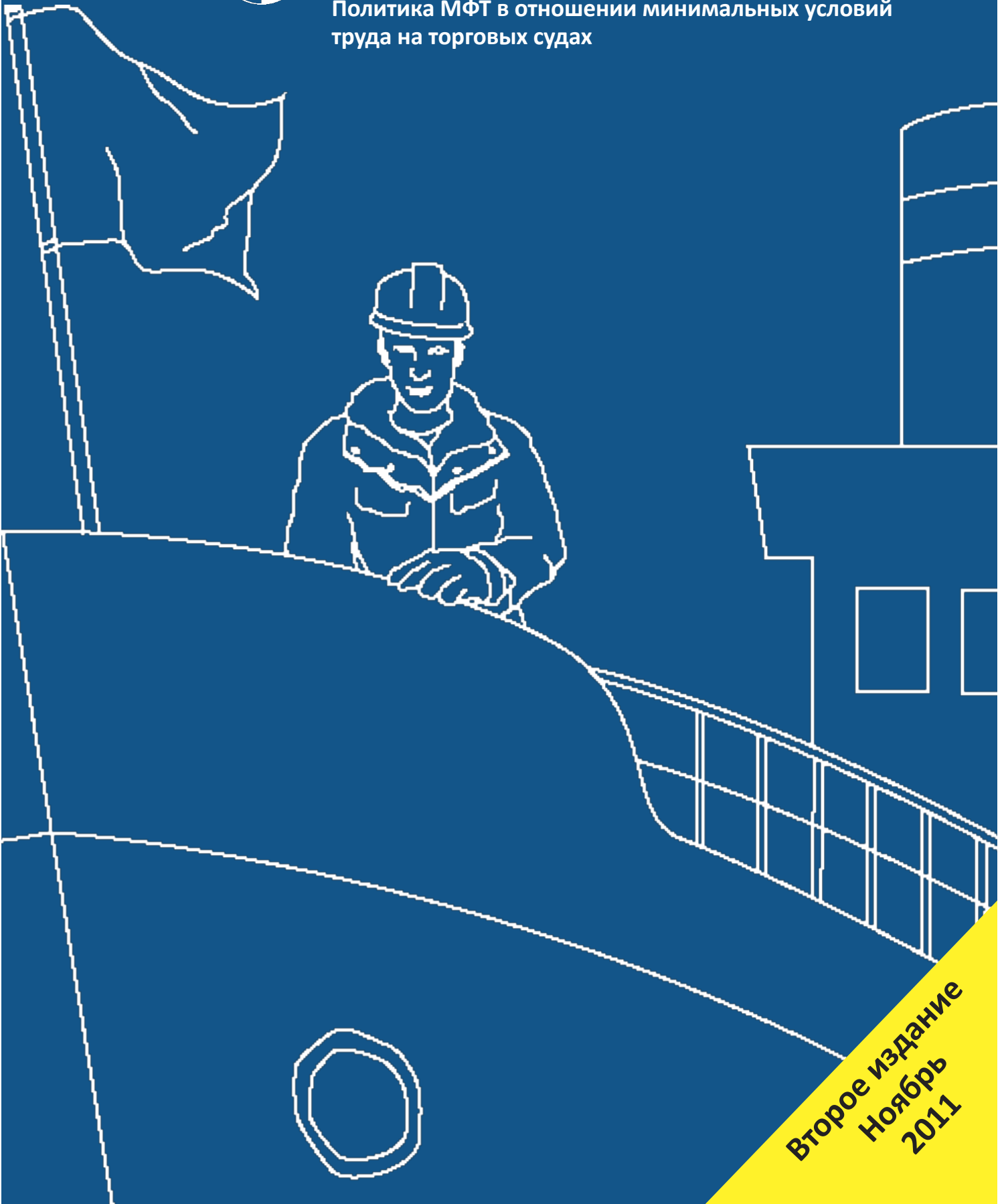




Политика Мехико

Политика МФТ в отношении минимальных условий
труда на торговых судах



Второе издание
Ноябрь
2011

Содержание

- 5 Предисловие
- Политика Мехико: Политика МФТ в отношении минимальных условий труда на торговых судах**
- 7 Введение
- 8 Заявление о принципах
- 10 Заявление о целях
- 12 Определение удобного флага
- 15 Регистры, которые не объявлены регистрами удобного флага
- 16 Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под удобными флагами
- 17 Приемлемые для МФТ стандарты для судов второго регистра
- 18 Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под национальным флагом
- 19 Бербоут-чартер
- 20 Суда двойного или параллельного регистра
- 21 Каботаж
- 22 Региональные стандарты
- 23 Права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами
- 24 Переговорные права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами
- 27 Комплектование
- 28 Процедуры консультаций с МФТ по подписанию соглашений, относящихся к судам под удобным флагом
- Сопутствующие политики**
- 32 Афинская политика: Общая политика МФТ в отношении европейских паромных услуг
- 35 Политика финансирования и аудита
- 39 Указания к политике Майами
- 56 Национальная политика по каботажу
- 59 Политика национального флага
- 61 Политика в отношении шельфовых промыслов
- 63 Политика в отношении мобильных рабочих бригад
- 69 Политика Хартии моряков: Политика профсоюзного членства и обязанностей моряков, работающих на судах, плавающих под удобными флагами

Предисловие

На 41-м Конгрессе МФТ, проходившем в Дурбане в августе 2006 г., было принято решение о проведении тщательной и системной ревизии Кампании против удобных флагов. Последняя ревизия Кампании против удобных флагов, завершившаяся разработкой Политики Дели, закончилась 1998 г. во время 50-й годовщины Кампании. Во время последней ревизии членских организаций они выразили пожелание поднять Кампанию против удобных флагов на новый уровень, соответствующий вызовам XXI века.

За период с 1998 г. произошли значительные как внешние, так и внутренние изменения. Сама Кампания против удобных флагов стала источником Международного переговорного форума (IBF), который открыл новую эру в международных переговорах о заработной плате. В то же время Инспекторат кампании против удобных флагов почти удвоился по численности, стал более подготовленным и оснащенным, а также лучше, чем когда-либо ранее, координирует свою работу. Кроме того, была инициирована новая Кампания против удобных портов (РОС).

Между тем судоходная отрасль пережила радикальные изменения, связанные с революционными достижениями в технологии и в методах быстрой обработки грузов, с увеличением размеров судов, с усложнением структур собственности в судоходстве, с изменением тенденций в занятости и значительным усовершенствованием законодательства.

В результате потребность в самой тщательной ревизии стала более острой, чем когда-либо. В течении более чем четырех лет лидеры морских секций МФТ внимательно изучали каждый аспект кампании, включая направления, стратегии, процессы и структуры. Собиралась информация и выяснялись мнения в морских членских профсоюзах. Каждая проблема обстоятельно рассматривалась и обсуждалась. В некоторых случаях были высказаны противоположные мнения, и казалось, что невозможно достичь консенсуса.

Однако в процессе ревизии было продемонстрировано непоколебимое желание усовершенствовать Кампанию и приложить все силы к тому, чтобы достичь компромисса, причем даже при решении самых спорных проблем.

Результаты ревизии окончательно были представлены на 42-м Конгрессе МФТ в Мехико в августе 2010 г. и все ее выводы и рекомендации были одобрены, включая и новую Политику против удобных флагов, названную Политикой Мехико.

Эта Политика является основой Кампании против удобных флагов, устанавливающей ее цели и задачи, основные принципы, ценности, стратегии и процедуры, определяющие то, как она будет работать. Внесенные в Политику изменения решительно ввели Кампанию в XXI век, сохраняя ее базовые ценности. Политика мотивирует работников находится на переднем крае борьбы, привлекает концепцию солидарности, которая лежит в основе Кампании, МФТ и профсоюзного движения в целом, и поднимает Кампанию на новую высоту.

Дэвид Кокрофт

Генеральный секретарь МФТ

Стивен Коттон

Координатор морских секций МФТ

Дэвид Хайндел

Председатель Секции моряков МФТ

Пэдди Крамлин

Президент МФТ и Председатель Секции докеров МФТ

Политика МФТ в отношении минимальных условий труда на торговых судах

Настоящий документ является самостоятельным заявлением о политике МФТ, и он должен рассматриваться в связи с другими заявлениями о политике МФТ, принимаемыми время от времени соответствующими органами МФТ (Стратегии МФТ).

Настоящая Политика заменяет Политику, одобренную на 39-м Конгрессе МФТ в Нью-Дели и известную под названием «Политика Дели».

Любые пояснения в отношении истории или развития стратегий МФТ не являются обязывающими заявлениями для стратегий МФТ.

Редакцию Политики на английском языке следует рассматривать как окончательную редакцию текста Политики.

1

Заявление о принципах

МФТ борется с системой удобных флагов и считает, что должна быть реальная связь между флагом, под которым плавает судно, и местом, где располагается его истинный владелец и из которого оно управляется. Судовые регистры удобных флагов, как правило, не обеспечивают минимальные социальные стандарты и/или права профсоюзов и демонстрируют как нежелание, так и неспособность соответствовать международным стандартам. К этим стандартам относятся международные стандарты безопасности, международные стандарты труда в морском судоходстве, а также права человека и профсоюзов. Из-за этого отсутствует социальный контроль над судами, относящимися к этим регистрам, осуществляемый независимыми и демократическими профсоюзами.

2

Система удобных флагов позволяет судовладельцам минимизировать операционные издержки посредством уклонения от уплаты налогов, трансфертного ценообразования, отсутствия профсоюзов, найма иностранных моряков и/или граждан иностранных государств на очень низкие ставки заработной платы, невыплаты взносов за свои экипажи в фонды социального обеспечения, использования моряков для обработки грузов и отсутствия строго соблюдаемых стандартов безопасности и охраны окружающей среды и т. п. В результате судовые регистры удобных флагов получают конкурентные преимущества над национальными регистрами, которые работают с высокими текущими расходами и подпадают под действие законов и правил, установленных должным образом функционирующими морскими властями государства флага. Система удобных флагов позволяет судоходным компаниям создавать сложные структуры собственности, характеризующиеся отсутствием административной и управленческой ответственности и прозрачности.

3

МФТ считает, что система удобных флагов ответственна за недобросовестную конкуренцию. Экипажи часто подбираются на основе стоимости, а не качества, наем имеет случайный характер, и поэтому мало внимания уделяется как потребностям экипажа, так и долгосрочным постоянным нуждам отрасли и общества в целом. Регистры удобного флага не вносят свой вклад в обучение моряков или в продвижение их по службе на судах, плавающих под их флагом.

4

МФТ выступает против дискриминации и эксплуатации моряков, она считает, что использование регистров удобного флага облегчает прямую эксплуатацию и позволяет судовладельцам платить морякам и обращаться с ними так, как им заблагорассудится. Баланс прав не соблюдается.

Заявление о целях

Исходя из того, что изложено выше, МФТ ведет кампанию против удобных флагов и субстандартного судоходства со следующими целями:

- a) Защитить и улучшить условия занятости моряков и обеспечить, чтобы все моряки были защищены от эксплуатации, независимо от цвета их кожи, национальности, пола, расы, вероисповедания или сексуальной ориентации;
- b) Ликвидировать систему удобных флагов и создать правовые рамки для судоходной отрасли на основе концепции реальной связи между флагом, под которым плавает судно, и местонахождением истинного владения и контроля;
- c) Препятствовать субстандартному судоходству и добиваться применения приемлемых с точки зрения МФТ стандартов на всех судах, независимо от их флага, с использованием всех политических, экономических и юридических мер, которые имеются в распоряжении МФТ;
- d) Усилить членские профсоюзы для укрепления международной солидарности при проведении кампании;
- e) Добиваться признания и соблюдения на всех судах, независимо от их флага, соответствующих минимальных международных требований, особенно Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г., основных трудовых стандартов МОТ, соответствующих документов ИМО и прав человека.

В продолжение кампании против удобных флагов МФТ будет работать в двух направлениях:

- a) На политическом уровне она будет лоббировать правительственные и межправительственные

организации с целью повышения стандартов внутри отрасли и укрепления связи между флагом, под которым плавает судно, страной-судовладельцем и теми, кто управляет судами;

- b) На отраслевом уровне она будет стремиться сохранить приемлемые минимальные ставки заработной платы и условия труда для моряков на судах под удобными флагами и субстандартных судах путем участия в международных коллективных переговорах с судовладельцами, работодателями и их представителями, а также с помощью практических действий солидарности, осуществляемых членскими организациями по всему миру.

Кампания против удобных флагов базируется на солидарности между моряками и докерами и соответствующими профсоюзами. Успех кампании против удобных флагов зависит, кроме всего прочего, от участия в ней профсоюзов докеров по всему миру и влияния этих профсоюзов. Поэтому поддержка со стороны докеров и их профсоюзов является неотъемлемой частью кампании против удобных флагов, включая поддержку моряками кампании МФТ против удобных портов.

8

Определение удобного флага

МФТ следующим образом определяет удобный флаг:

Когда установлено, что страной истинного владельца судна является любая другая страна, кроме страны, под флагом которой оно плавает, судно рассматривается как плавающее под удобным флагом. В тех случаях, когда идентификацию страны истинного владельца точно осуществить невозможно, будет рассматриваться только страна фактического управления, и любое судно, для которого не установлена реальная связь между государством флага и лицами или корпорацией, осуществляющими фактическое управление работой судна, должно рассматриваться, как судно, плавающее под удобным флагом.

9

Для целей стратегии МФТ под истинным владением понимается конечное звено в структуре владения или материальная заинтересованность физического лица. Когда невозможно установить истинное владение, МФТ должна учитывать тех, кто осуществляет фактическое управление судном. Под фактическим управлением понимается управление судном, осуществляемое отдельным лицом или группой лиц.ⁱ

10

Любой регистр может быть объявлен регистром удобного флага на основании того, что большинство

ⁱ Комментарии:

Под истинным владельцем судна понимается лицо, которое обладает высшей властью над судном и которое управляет им. Под осуществляющим фактический контроль понимается лицо или организация, обладающая высшим правом принятия решения и ответственностью за него, то есть фактическим правом управления. Определение того, кто является истинным владельцем судна, или того, кто осуществляет фактический контроль судном, по существу является вопросом факта.

В докладе «За корпоративной вуалью. Использование юридических лиц для незаконных целей» (Париж, 2001 г.) Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) дает следующую формулировку истинному владению:

«Истинное владение означает конечное владение или долю, получаемую физическим лицом. В некоторых ситуациях выявление истинного владельца может осуществляться путем глубокого изучения многочисленных посреднических организаций или физических лиц до тех пор, пока не будет выявлен истинный владелец, являющийся физическим лицом. В случае корпорации

судов этого регистра либо не принадлежат лицам государства флага, либо фактически ими не управляются, и поэтому регистр не удовлетворяет критериям, установленным ниже в Пункте 11.

В дополнение к приведенному выше определению удобного флага, МФТ также учитывает, когда устанавливает, следует ли данный регистр объявить регистром удобного флага, следующие критерии:

- a) Способность и желание государства флага установить на своих судах минимальные социальные стандарты, в числе которых соблюдение основных прав человека и профсоюзов, свобода объединения и право на коллективные переговоры с независимыми профсоюзами.
- b) Социальный индекс государства, определяемый этапами ратификации и внедрения Конвенций МОТ и ее рекомендаций.
- c) Индекс экологической безопасности, который определяется этапом ратификации и внедрения Конвенций ИМО, а также результатами инспекций государственного портового надзора, выявленными недостатками и арестами судов.

владение осуществляется акционерами или членами. В товариществах долями обладают партнеры с неограниченной и ограниченной ответственностью. В трастах и фондах истинное владение относится к бенефициарам, к которым также может относиться основатель или учредитель».

В том же отчете Организация экономического сотрудничества и развития (OECD) дает следующую формулировку фактическому управлению:

«Под фактическим управлением понимается управление корпоративным судном, осуществляемое отдельным лицом или группой лиц. Таким образом, с учетом типов корпоративных судов, рассмотренных в настоящем отчете, главным должен быть вопрос о том, кто осуществляет фактическое, а не формальное управление корпоративным судном. Во многих случаях неправильного использования корпоративных судов ими управляют истинные владельцы или основатели/учредители, несмотря на то, что создается внешняя видимость управления некоторой третьей стороной. Например, директора корпорации могут быть просто лицами, передающими свои обязанности директорам истинному владельцу и получающими от него инструкции. В случае траста учредитель может продолжать осуществлять фактическое управление попечителем, используя для этого Защитника траста и Письмо с пожеланиями».

Профсоюзы в государстве флага в том случае, если условия в стране их национального флага являются неприемлемыми для них, могут потребовать, чтобы МФТ объявила регистр этого государства регистром удобного флага. МФТ оставляет за собой право объявить любой судовой регистр регистром удобного флага, если этого потребуют обстоятельства. МФТ также оставляет за собой право объявить любое судно плавающим под удобным флагом на основе консультаций с профсоюзом или профсоюзами страны флага.

Регистры, которые не объявлены регистрами удобного флага

МФТ признает право своих членских организаций на проведение действий против любых судов, независимо от их флага, чтобы обеспечить выполнение приемлемых для МФТ стандартов. Такие действия против судов, плавающих не под удобными флагами, должны, как правило, осуществляться только с согласия членских профсоюзов МФТ из страны флага.

Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под удобными флагами

Все суда, признанные плавающими под удобным флагом, должны быть охвачены одобренными МФТ коллективными соглашениями, подписанными в соответствии с настоящей Политикой.

Приемлемые для МФТ стандарты для судов второго регистра

Вторые регистры – это территория членских профсоюзов в государстве флага, и никакой членский профсоюз не может вести переговоры от имени экипажа судна второго регистра без одобрения членских профсоюзов МФТ в государстве флага. Условия коллективных соглашений, заключенных с судами второго регистра или с судами, плавающими под флагами, которые, по утверждению МФТ, предлагают аналогичные условия, не должны быть хуже, чем предусматривают базовая ставка МФТ для общей стоимости экипажа и время от времени изменяемые стандарты МФТ. При подписании любых соглашений профсоюз из государства флага должен, если это возможно, заключить соответствующее двустороннее соглашение с профсоюзом или профсоюзами из страны, поставляющей рабочую силу.

Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под национальным флагом

Приемлемые для МФТ стандарты для судов, плавающих под национальным флагом, представлены в Политике МФТ в отношении национальных флагов (прилагаемой к настоящей Политике).

Бербоут-чартер

Суда, которые фрахтуются без экипажа (бербоут-чартер) под национальный флаг или из него, тогда, когда это действительно направлено на развитие судоходства под национальным флагом и когда полное владение и управление судами переходит к национальному или корпоративному лицу в стране флага, которое осуществляет фактическое управление судами, должны рассматриваться как суда под национальным флагом при условии согласия профсоюза или профсоюзов из страны истинного владения.

Суда двойного или параллельного регистра

Суда двойного или параллельного регистра должны рассматриваться как суда под удобным флагом.

Однако суда под национальными флагами, имеющие двойную или параллельную регистрацию под удобный флаг или из него с единственной целью залога судна, должны, при согласии профсоюза или профсоюзов в стране истинного владения и тогда, когда все условия на борту судна соответствуют национальному законодательству, рассматриваться как суда под национальными флагами.

19

20

Каботаж

Каботаж следует резервировать для судов под национальным флагом данной страны.

МФТ поддерживает сохранение и расширение каботажа на национальном уровне и признает важность соглашений, обеспечивающих устойчивую долгосрочную занятость для моряков на судах, совершающих регулярные рейсы внутри данной страны. Чтобы исключить социальный демпинг, любое, не имеющее такого соглашения судно, под удобным флагом или нет, которое впоследствии будет вовлечено в каботажное судоходство, должно признавать стандарты, которые были согласованы для судов, совершающих свои рейсы в данной стране.

Региональные стандарты

МФТ признает право всех своих членских организаций в конкретном установленном регионе предлагать региональные стандарты КСП для судов, работающих исключительно в данном регионе и укомплектованных моряками из того же региона.

22

Права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами

МФТ, в принципе, согласна с тем, что все представляющие моряков членские организации имеют право заключать соглашения, соответствующие политике МФТ, при условии соблюдения представленной в настоящем документе процедуры. Используя такое право членские организации должны признавать, что они также ответственны за соблюдение политики МФТ, включая политику Хартии моряков.

23

МФТ должна продолжать политику определения «стоимости» соглашения на основе общей стоимости экипажа и в соответствии со стандартами, установленными КСП.

Переговорные права и обязанности судов, плавающих под удобными флагами

Переговорные права судов, плавающих под удобными флагами, должны устанавливаться так, чтобы они наилучшим образом соответствовали интересам экипажа. МФТ считает, что такими правами в обычных условиях должны обладать профсоюз(ы) из страны истинного владения или, если такую страну не удастся точно установить, то из страны фактического управления. Также профсоюзы должны, если такое возможно, заключить соответствующие двусторонние соглашения с профсоюзом или профсоюзами из страны, поставляющей рабочую силу.ⁱⁱ

При всех обстоятельствах, когда коллективный договор заключен:

- a) Он должен распространяться всех членов экипажа;
- b) Все члены экипажа должны состоять в профсоюзе (профсоюзах), входящем в МФТ, который должен выполнять минимальные обязательства перед своими членами, как устанавливает КСП, включая и политику Хартии моряков МФТ;
- c) Ко всем членам экипажа, независимо от того, являются ли они гражданами или подданными страны истинного владения и/или фактического управления или нет, следует относиться честно и справедливо;
- d) До подписания Специального соглашения МФТ и до выплаты взносов в Социальный фонд МФТ следует проконсультироваться с Секретариатом МФТ;
- e) Любые суммы средств или взносы, выплачиваемые в связи с судом (или судами), должны быть

ⁱⁱПризнано, что это связано с трудностями при определенных обстоятельствах. В этом случае следует обращаться в Руководящую группу КСП, которая поможет в поиске решения.

включены в коллективное соглашение и должны составлять его часть, так же как должно быть детально изложено все, что касается членских взносов, устанавливаемых профсоюзами;

- f) Никакое соглашение не считается действующим до тех пор, пока не будет удовлетворительно завершена процедура консультирования с МФТ и соглашение не будет одобрено МФТ в соответствии с тем, что установлено в настоящей Политике.

25

Любой представляющий моряков членский профсоюз МФТ может заключать одобренные МФТ соглашения с судами под удобными флагами, с истинным владением и/или фактическим управлением, не в стране профсоюза при условии, что членский профсоюз в стране истинного владения и/или фактического управления уступит свои переговорные права (в соответствии с консультационной процедурой МФТ, приведенной в настоящей Политике), а также при условии, что будут выполняться положения, изложенные выше в пункте 24.

26

Одобренный МФТ коллективный договор включает следующие три элемента:

- a) Во-первых, договор должен удовлетворять критериям МФТ, относящимся либо к общей стоимости экипажа МФТ, либо к иным стандартам, установленным в результате международных коллективных переговоров с судовладельцами, работодателями и их представителями или вследствие использования иных форм конструктивного диалога с участниками производственных отношений, а также другим требованиям, время от времени устанавливаемым и совершенствуемым КСП;
- b) Во-вторых, договор должен регулярно подтверждаться МФТ и пересматриваться, для того чтобы он продолжал соответствовать критериям МФТ;

- с) В-третьих, за исключением случая, предусмотренного пунктом 34, ни одно из Специальных соглашений МФТ, относящихся к конкретному судну, не может быть подписано до тех пор, пока с профсоюзом (профсоюзами) в стране истинного владения и/или фактического управления не будут проведены консультации и не будет принято решение Секретариатом МФТ по поводу выделения переговорных прав.

Комплектование

Штатный состав экипажей для судов под удобным флагом, охватывается одобренными МФТ соглашениями, представленными в Приложении к Стандартному договору МФТ, который время от времени пересматривается. Плавающие под удобным флагом суда, охваченные одобренными МФТ договорами, должны принимать штатный состав МФТ, а не тот, который предусматривается сертификатом нормативной численности экипажа страны флага или иным аналогичным документом. Однако штатный состав МФТ может варьироваться в том случае, если членская организация (организации) в стране истинного владения и/или стране фактического управления подтверждают, что предлагаемый штатный состав основан на принятых национальных стандартах и приемлем для них.

Процедуры консультаций с МФТ по подписанию соглашений, относящихся к судам под удобным флагом

28

До заключения договора с конкретным судном, плавающим под удобным флагом, профсоюз должен направить в Секретариат МФТ заявку установленного формата.

29

Если заявка поступает от профсоюза не из страны истинного владения и/или фактического управления, то Секретариат МФТ проводит консультации с профсоюзом (профсоюзами) из страны истинного владения и/или фактического управления.

30

Является обязательным, чтобы членские профсоюзы из страны истинного владения и/или фактического управления координировали свои ответы на запросы Секретариата МФТ по поводу прав на комплектование экипажа и ведение переговоров о заключении коллективного договора с конкретным судном, плавающим под удобным флагом. Отсутствие ответа от профсоюза может привести к тому, что он потеряет свое право на ведение коллективных переговоров и обязанности, определяемые Политикой МФТ. Получив запрос от Секретариата МФТ, членский профсоюз должен ответить как можно быстрее, но не позднее, чем через четыре недели после получения.

31

Членские профсоюзы в стране истинного владения и/или фактического управления, сохраняющие за собой право на подписание коллективных договоров, должны исполнять свои обязанности и информировать Секретариат о тех шагах, которые они предприняли, чтобы обеспечить подписание коллективного договора. Для заключения коллективного договора членские профсоюзы в стране истинного владения и/или фактического управления, должны, когда это возможно, заключить соответствующее двустороннее соглашение с профсоюзами из страны, поставляющей рабочую силу.

32

В случаях, когда профсоюзы из страны истинного владения и/или фактического управления уступают переговорные права стране, поставляющей рабочую силу, профсоюзы, поставляющие рабочую силу, должны быть проконсультированы относительно любых переговоров, проводимых ранее профсоюзами из страны истинного владения и/или фактического управления и повлиявших на условия занятости моряков.

33

В тех случаях, когда членские профсоюзы заявляют, что страной истинного владения и/или фактического управления судна является их страна, но не могут привести убедительные доказательства этого, они не должны препятствовать членскому профсоюзу из страны, поставляющей рабочую силу, подписать одобряемый МФТ коллективный договор с данным судном при посредничестве Секретариата МФТ и в соответствии с настоящей Политикой.

34

Должно быть понятно, что членские профсоюзы в стране истинного владения и/или фактического управления могут пожелать взять на себя права на комплектование экипажа и подписание коллективного договора с судном после истечения срока действия договора, подписанного членскими профсоюзами из страны, поставляющей рабочую силу. В этом случае по истечении срока действия должна быть осуществлена процедура консультаций. Кроме того, эту процедуру консультаций необходимо будет провести еще раз, если будут внесены изменения в условия договора или при изменении страны истинного владения и/или фактического управления. Членские профсоюзы в странах истинного владения и/или фактического управления до истечения срока действия договора должны, со своей стороны, проконсультироваться с соответствующими профсоюзами в странах, поставляющих рабочую силу.

35

Секретариат МФТ должен начать процедуры, одобренные КСП и согласованные с Исполкомом, в отношении любых отклонений от Политики в действиях членских организаций МФТ, вплоть до приостановления их членства в соответствии с Уставом МФТ.

36

В случаях, когда приемлемое для МФТ соглашение может быть достигнуто в результате забастовки или угрозы забастовки в конкретном порту, переговорные права и обязанности в соответствии с настоящей Политикой переходят к участвующему в забастовке профсоюзу на период действия Специального договора МФТ (то есть на 12 месяцев). Обычно после забастовок должны подписываться только Стандартные договоры МФТ. Однако если этого не удастся добиться, инспектор или профсоюз после консультаций с Секретариатом может подписать приемлемый договор даже тогда, когда он не является стандартным. В годовщину действия Специального договора переговорные права и обязанности в отношении данного судна переходят к подходящему профсоюзу в соответствии с настоящей Политикой.



Приложения



АФИНСКАЯ ПОЛИТИКА

Общая политика МФТ в отношении европейских паромных услуг

Принята на Конференция МФТ по паромным переправам в Европе, Афины, 2-3 октября 1995 г.



Пересмотрена на заседании Комитета справедливой практики, Берлин, 18-19 марта 2010 г.

1. МФТ возражает против использования судов под удобными флагами и судов второго регистра в европейских паромных перевозках. Там, где не удастся предотвратить их использование, такие суда должны быть покрыты приемлемыми для МФТ договорами.
2. Помимо того, что указано выше в пункте 1, условия на паромах второго регистра должны соответствовать или превосходить условия, установленные соответствующими национальными законами и правилами для данной области судоходства.
3. Условия труда экипажей судов, участвующих в европейских паромных перевозках, включая и неевропейские суда, должны соответствовать европейским условиям труда, которые регулируются национальными коллективными договорами с соответствующими европейскими членскими организациями МФТ всегда с соблюдением специальных условий, имеющих отношение к данным услугам и перечисленных ниже в пункте 9.
4. Для обеспечения того, чтобы работа, традиционно выполняемая докерами, не выполнялась моряками, а также в интересах работников порта и с намерением, кроме всего прочего, обеспечить их занятость, необходимо гарантировать соблюдение условий труда и найма, содержащихся в настоящей политике.
5. Помимо условий, сформулированных в коллективных соглашениях, экипажам, работающим на европейских паромных перевозках, должны быть гарантированы достойные условия жизни, социальная защита (включая социальное обеспечение и пенсии) и условия для отдыха.
6. Национальные условия или такие условия, которые соответствуют

¹В стране работы

этим условиям или превосходят их, должны быть предоставлены экипажам паромов, работающих исключительно между портами одной европейской страны, независимо от флага, под которым плавают суда, и национальной принадлежности экипажа, а также независимо от того, перевозит ли паром грузы, пассажиров или фрахтован без экипажа.

7. Экипажи, работающие на паромах, связывающих европейские страны, должны подпадать под условия труда, соответствующие существующим в указанных странах или превосходящие их. Если условия труда, существующие в этих странах, значительно различаются, то заинтересованные членские профсоюзы должны согласовать использование наивысших условий или совместно установить взаимоприемлемые условия. Если взаимопонимание не достигнуто, то в соответствии с Уставом МФТ должна вступить в силу процедура арбитражного рассмотрения МФТ.
8. Любой членский профсоюз МФТ, к которому обратился судовладелец с предложением подписать коллективный договор за экипаж парома, плавающего постоянно между портами одной или нескольких европейских стран, должен как можно быстрее связаться с другими членскими профсоюзами МФТ, имеющими к этому отношение, и с Секретариатом МФТ, для того чтобы получить их согласие на подписание предлагаемого договора. Если в результате таких консультаций не будет достигнуто взаимное соглашение, то должна вступить в силу процедура арбитражного рассмотрения МФТ.
9. Все работающие в Европе паромы должны быть укомплектованы таким образом, чтобы гарантировалась максимальная безопасность и подготовленность экипажа в соответствии с национальным законодательством, сложившейся практикой и международными требованиями.
10. Все заинтересованные членские организации МФТ должны предпринять все возможные усилия на национальном уровне, для того чтобы убедить свои правительства в достоинствах позиции европейских профсоюзов в отношении оказания паромных услуг в Европе и должны обмениваться информацией друг с другом (при этом МФТ являлась бы центром анализа и синтеза информации) о результатах этих усилий с целью сформировать единый европейский форум с работодателями и правительствами, на котором можно было бы обсуждать проблемы, влияющие на европейские паромные перевозки.

11. Все заинтересованные членские организации МФТ должны расширить свое сотрудничество в национальном и международном масштабе, которое должно охватывать местные и региональные профсоюзные организации, а также включать создание Производственных советов² и сотрудничество с ними тогда, когда это возможно. Причем особое значение имеет сотрудничество между докерами и моряками в решении стратегических задач МФТ в области европейских услуг паромных перевозок.
12. Обмен информацией между заинтересованными профсоюзами должен быть усовершенствован, например с помощью создания базы данных МФТ, охватывающей следующие информационные области:
 - a) названия паромов;
 - b) флаги паромов;
 - c) охват коллективными договорами;
 - d) перемещения паромов;
 - e) типы судов;
 - f) национальное законодательство;
 - g) владение и его изменения;
 - h) любая актуальная информация, например о профсоюзах и консультационных структурах, работающих в компаниях паромных перевозок;
 - i) названия паромов, на которых моряки выполняют работу докеров, для облегчения реализации политики МФТ в отношении портовых работ;
 - j) состав экипажа и национальная принадлежность его членов.
13. Чтобы поддерживать импульс в текущих дебатах в МФТ о работе европейской паромной системы, Секретариаты ЕФТ и МФТ должны регулярно собирать Европейские конференции по паромным перевозкам, на которых должны быть представлены все заинтересованные европейские членские организации, работающие в тесном сотрудничестве с Секцией работников морского транспорта ЕФТ и Секцией докеров ЕФТ.

² *Производственный совет – это орган, создаваемый в рамках Общей политики в отношении европейских паромных услуг в транснациональной паромной компании, который регулярно собирается за счет компании, чтобы обмениваться информацией и проводить консультации. Он состоит из представителей профсоюза и представителей администрации предприятий, то есть компании и ее дочерних организаций. В соответствии с Директивой Совета Европы 94/45/ЕС Европейские производственные советы могут как создаваться, так и не создаваться.*

ПОЛИТИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ И АУДИТА



Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.

Введение

1. В этом разделе «Политика финансирования и аудита» осуществляется пересмотр Инструкций и рекомендаций 1993 г. и устанавливаются обязательные для членских организаций МФТ процедуры, соответствующие требованиям к финансированию и аудиту для одобренных МФТ соглашений с судами, плавающими под удобными флагами и подписавшими договоры с членскими профсоюзами МФТ.

Принципы

2. Любой членский профсоюз, включающий «элемент финансирования» в одобренный МФТ договор, обязан отдавать себе отчет в том, что это финансирование должно отвечать требованиям МФТ.

Заработная плата. Общая схема

3. Все соглашения должны иметь одинаковую схему, в которой ясно **разделены наличные и безналичные доходы** на шкале заработной платы.
4. Для этой цели **левая сторона шкалы** должна состоять только из той части заработной платы, которая выплачивается наличными на борту судна или переводится на индивидуальный счет моряка в банке, и платежей по аттестату семье моряка и другим сторонам. Любые денежные суммы с левой стороны, перечисляемые не на индивидуальный счет моряка в банке, а компании или третьим лицам, должны быть подтверждены личным требованием моряка (аттестатом), в котором указываются цель перевода денег, их количество и период, в течение которого этот платеж должен быть выполнен.
5. Все остальные части заработной платы, не управляемые непосредственно моряком, но включенные в шкалу заработной платы для достижения целей, которые могли быть согласованы сторонами коллективного

договора, включая обучение, медицинское обслуживание и т. п., должны быть включены **в правую часть шкалы**. За исключением членских профсоюзных взносов, тогда, когда это возможно, такие части заработной платы должны рассматриваться как **«фондовые элементы»**.

Требования к фондовым элементам

6. **Максимальный объем фондовых элементов**, включаемый в затраты одобренного МФТ договора, не должен превосходить согласованных уровней по каждой позиции договора IBF и договора о базовой ставке для общей стоимости экипажа, которые время от времени изменяются.
7. Все элементы фондовых элементов и связанные с ними платежи должны быть ясно определены в тексте коллективного договора.

Процедуры аудита финансирования

8. Во многих случаях выполнение платежей по фондовым элементам не может быть эффективно проверено инспектором МФТ.
9. Когда коллективный договор заключен между компанией и профсоюзом, **взаимной обязанностью** обеих сторон по коллективному договору является обеспечение выполнения его положений. Поэтому в отношении мониторинга фондовых элементов или осуществления соответствующих платежей стороны коллективного договора должны в первую очередь быть ответственны друг за друга.
10. Когда включение элемента фондовых элементов было осуществлено по требованию компании и затем эта компания хранит, инвестирует, переводит, осуществляет зачет или иное управление денежными потоками, то профсоюз имеет право на **регулярное получение отчетов**, для того чтобы знать, что соблюдаются цели выплаты фондовых элементов и что средства были направлены в нужном количестве и в соответствии с их назначением.
11. Аналогично, компания имеет право, когда это возможно, получать отчеты о средствах, полученных, накопленных или перечисленных в соответствии с положениями о фондовых элементах, включенными по инициативе профсоюза.
12. Отчеты, указанные выше в пунктах 9 и 10, должны **представляться ежегодно не позднее конца апреля** года, следующего за отчетным. МФТ может время от времени устанавливать минимум информации,

которая должна представляться в общей форме во всех случаях, а также с возможностью дополнительного запрашивания конкретных деталей, когда это необходимо. Непредставление или затягивание представления отчета может рассматриваться как нарушение договора.

13. МФТ, а в случае IBF, Сводная группа предпринимателей (JNG) на Форуме IBF, должна иметь право на затребование и получение **копий любых счетов и отчетов**, а также иметь полномочия направлять независимых аудиторов с правом доступа к любым имеющим отношение к делу документам и счетам.

Исключения из процедуры аудита

14. **Членские взносы**, взимаемые с моряков вследствие их членства в профсоюзе или в соответствии с требованиями договора, одобренного **моряками в момент его подписания**, являются исключением из описанных выше процедур, независимо от того, с какой стороны шкалы заработной платы они расположены, и входят ли они в совокупные затраты.
15. Аналогично, **исключениями из этих** процедур являются любые согласованные удержания в фонды, которые могут вытекать из требований **национальной администрации** и непосредственно контролироваться ею, в стране гражданином или подданным которой является моряк, независимо от того, взимаются ли они с работодателя или с отдельного моряка. Должно быть представлено доказательство соответствующего государственного требования.
16. **В случае форума IBF** могут существовать несколько фондовых элементов, установленных централизованно МФТ и JNG, в отношении которых должны применяться альтернативные процедуры отчетности и аудита. Они, как правило, должны быть зарегистрированы как юридические лица и их создание, а также правила и процедуры должны согласовываться централизованно сторонами форума IBF. Соответствующие отчеты о проделанной работе этих фондов должны подобным же образом рассматриваться централизованно на уровне IBF. Список таких элементов должен регулярно пересматриваться и прилагаться к настоящей Политике.

Внутренние процедуры МФТ

17. Когда договор с фондовыми элементами подписан членским профсоюзом, поставляющим рабочую силу, соответствующему членскому профсоюзу из страны истинного владения предоставляется право на получение отчетов об использовании фондовых элементов в прошлые годы от подписавшего профсоюза, а также право на направление ему запросов тогда, когда это необходимо.
18. Когда договор с фондовыми элементами подписан членским профсоюзом из страны истинного владения, профсоюзу из страны, поставляющей рабочую силу, предоставляется право на получение отчетов о финансировании в прошлые годы от подписавшего профсоюза, а также право на направление ему запросов тогда, когда это необходимо.
19. Подписавший членский профсоюз ответственен за мониторинг использования фондовых элементов по любому подписанному им договору и за информирование МФТ о любых случаях несоблюдения или нарушения ее политики. Если в нормальных условиях от заинтересованного профсоюза не поступает никаких жалоб, то это рассматривается Секретариатом и Руководящей группой КСП как подтверждение того, что настоящая Политика полностью соблюдается, а договоренности об использовании фондовых элементов соответствуют требованиям МФТ.

Указания к Политике Майами

Указания к политике, регламентирующей одобрение приемлемых для МФТ колдоговоров для круизных судов под удобными флагами



Утверждена Комитетом справедливой практики МФТ в Буэнос-Айресе 15 июня 2011 г.

Введение

1. Документ «Указания к политике Майами» пересматривает указания от 1994 г., регламентировавшие одобрение приемлемых для МФТ колдоговоров только для круизных судов под удобными флагами. Круизная отрасль сформировала не имеющую аналогов систему эксплуатации, которая значительно отличается от иных систем морского транспорта. Эти Указания отражают отличительные особенности круизной отрасли и предлагают практические рекомендации членским организациям МФТ, которые подписывают приемлемые для МФТ колдоговоры в отношении круизных судов

Права на ведение переговоров и обязанности

2. Если круизные суда принадлежат международным консорциумам, профсоюзы в странах проживания истинных владельцев должны выступать в роли «ведущих» переговорщиков, привлекая к переговорам другие заинтересованные профсоюзы, в том числе из основных стран-поставщиков экипажей.
3. Если круизные суда принадлежат международным консорциумам, «ведущие» переговоры профсоюзы должны заключать двусторонние соглашения с профсоюзами основных стран-поставщиков экипажей, гарантируя членам профсоюза соблюдение их прав и оказание профсоюзных услуг.
4. Тем не менее, принято считать, что для эффективного действия такого двустороннего соглашения можно пригласить к участию в нем судовладельца (оператора).

Консультации перед подписанием колдоговоров относительно круизных судов под удобными флагами

5. Колдоговоры следует заключать только с владельцами (операторами) судов, и лишь в исключительных случаях (и только с одобрения Секретариата МФТ) с менеджерами и агентами.
6. Судовладелец (оператор) должен стараться по возможности использовать экипажи из того региона, где работает судно.
7. Допускается заключение колдоговора на несколько лет.
8. Если в национальном законодательстве предусмотрены более высокие нормы условий труда, заработной платы и компенсаций, премий и колдоговоров, то их следует предпочесть минимальным стандартам МФТ.
9. Условия колдоговора должны быть включены в индивидуальные контракты найма.

Если на судне уже действуют договоры, не соответствующие данным Указаниям, надо дождаться истечения срока их действия. Также допускается некоторый переходный период для постепенного повышения стандартов до рекомендованного в указаниях уровня.

10. Все договоры следует отсылать в Секретариат МФТ, где их проверят на соответствие данным Указаниям. Если секретариат обнаружит в договоре какие-либо отклонения от Указаний, с профсоюзом свяжутся и запросят пояснений.
11. По рекомендации секретариата МФТ договоры могут быть переданы Целевой рабочей группе МФТ по круизным судам, если отклонения от указаний достаточно серьезны. Далее Целевая рабочая группа МФТ по круизным судам имеет полномочия одобрить или не одобрить договор и дать рекомендации по внесению поправок.
12. Профсоюз(ы), подписавший(подписавшие) такой договор может (могут) обратиться в Руководящую группу Комитета справедливой практики и оспорить решение целевой рабочей группы МФТ по круизным судам.
13. Представленные в секретариат МФТ договоры являются

обязательными к исполнению всеми сторонами – МФТ, членскими организациями и моряками, которые находятся под их защитой – в течение всего времени утверждения и внесения поправок, а также далее вплоть до истечения срока действия.

14. Поправки можно вносить также и в период между датой вступления в силу и датой истечения срока действия по обоюдному согласию между профсоюзом (профсоюзами) и судовладельцем (оператором). Одобренные договоры и договоры с поправками прилагаются к соответствующему специальному договору МФТ при первом же его возобновлении или подписании договора с поправками.
15. В ситуациях коллективного трудового спора инспекторы МФТ обязаны установить связь с профсоюзами в стране проживания истинного судовладельца. Если в стране проживания истинного судовладельца нет членской организации МФТ, то инспекторы МФТ должны по согласованию с Секретариатом МФТ подписать один из приемлемых для МФТ колдоговоров по своему выбору. В ситуациях коллективного трудового спора инспекторы МФТ обязаны по возможности стремиться к подписанию колдоговора в отношении всех судов компании.
16. Получив жалобу от моряка(ов) круизного судна, имеющего утвержденный МФТ колдоговор, инспекторы или координаторы МФТ обязаны, не предпринимая никаких действий, связаться с секретариатом МФТ. Инспекторы или координаторы МФТ обязаны не контактировать с владельцем (оператором) без разрешения секретариата МФТ, так как многие круизные колдоговоры содержат очень специфичные процедуры рассмотрения жалоб или разрешения споров. Если секретариат МФТ передаст дело подписавшему договор профсоюзу, инспекторам и координаторам впоследствии сообщат об исходе спора.

Профессиональное обучение и образование

17. Профсоюзы, члены которых работают на круизных судах, должны договариваться об участии своих членов в профсоюзных семинарах (напр., в совместных семинарах МФТ и национального профсоюза моряков).

Общие положения

Моряк

18. Для приведения указаний Майами в соответствие с Конвенцией MLC 2006 и для введения четкого определения термина «моряк» в указаниях принято определение из Статьи II (f) MLC 2006:

«Моряком называется любое лицо, занятое на любой должности или работающее по найму в любом качестве на борту судна, к которому применяется настоящая Конвенция».

Копии колдоговора

19. Копии колдоговора и протоколов должны быть вывешены на борту судна, а также направлены в секретариат МФТ. Копии колдоговора выдаются всем морякам, на которых он распространяется, чтобы моряк имел возможность изучить его и получить консультации относительно условий, предусмотренных в колдоговоре, до подписания договора найма.

Дискриминация

20. Договоры должны отвечать нормам Конвенции МОТ о дискриминации в области труда и занятий и Статье III Конвенции ИМО MLC 2006:

Статья III – MLC 2006

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

- (a) свободу объединения и действительное признание права на ведение коллективных переговоров;*
- (b) упразднение всех форм принудительного или обязательного труда;*
- (c) эффективное искоренение детского труда;*
- (d) ликвидацию дискриминации в сфере труда и профессиональной занятости».*

Агентства по комплектованию экипажей и их партнеры

21. Моряк не должен платить сбор за подачу документов, гонорар агентству и т.п., так как любые издержки такого рода должен нести судовладелец (оператор).
22. Агентствам по комплектованию экипажей не разрешается выставлять счета или получать гонорары за направление на освидетельствование от медицинских учреждений, выдающие медицинские свидетельства, а если такие договоренности существуют, им следует запретить взимать плату с моряков.

Проезд к месту стоянки судна и репатриация

23. Расходы по проезду к месту стоянки судна, репатриации и получению виз должен оплачивать судовладелец (оператор).

Медицинские свидетельства

24. Если медицинское свидетельство частично или полностью оплачивается моряком, в него не должны включаться анализы, которые не являются обязательными по законам страны проживания моряка или по законам государства флага. Если требуются дополнительные анализы, их должен оплачивать владелец (оператор) судна.
25. Анализы на беременность нельзя требовать ни при каких обстоятельствах.
26. Анализы на ВИЧ не должны быть обязательными. Если национальное законодательство требует проведения этого анализа для целей иммиграции или медицинского освидетельствования, результаты ни при каких обстоятельствах нельзя использовать для дискриминации моряка при приеме на работу. МФТ считает неприемлемым отбор по ВИЧ-статусу при приеме на работу. Недопустима дискриминация моряков в связи с реальным или приписываемым ВИЧ-инфицированием.

Срок службы

27. Продолжительность срока найма не должна превышать 10 месяцев, причем намечено снизить этот максимум до:

- 9 месяцев к 2014 г.;
- 8 месяцев к 2018 г.; и не более
- 7 месяцев к 2022 г.

Испытательный срок

28. Для впервые поступающих на службу моряков владелец (оператор) судна может установить испытательный срок на первые 90 дней, в течение которых как моряк, так и владелец (оператор) судна могут расторгнуть договор найма без предварительного уведомления. Однако, владелец (оператор) судна обязан оплатить затраты по репатриации моряка при расторжении договора найма по своей инициативе.
29. Для выдвигаемых на повышение в должности моряков первые 90 дней могут быть документально оформлены испытательным сроком. Если утверждение в новой должности не состоялось, моряку обязаны предложить работу на прежней должности. В любом случае владелец (оператор) судна обязан оплатить затраты по репатриации моряка при расторжении договора найма по взаимной договоренности.

Расторжение трудового договора

30. Моряку должно предоставляться право расторгнуть договор найма путем подачи письменного заявления за 1 месяц, а также право расторгнуть договор найма незамедлительно, если судно будет официально признано непригодным к плаванию. Если работодатель расторгает договор найма до истечения срока его действия, то моряку следует выплатить не менее двух основных месячных ставок, исключая случаи расторжения в течение испытательного срока.

Рабочее время

31. В коллективном трудовом договоре может быть указана одна из двух систем оплаты труда:
- Полностью консолидированная ставка за ненормированный рабочий день, ограничиваемый только оговоренным в договоре временем отдыха.
 - Частично консолидированная ставка оплаты труда, включающая 40

часов в неделю с понедельника по пятницу и включенные в оплату 130 часов сверхурочных, что составляет в сумме 303 часа в месяц, а работа сверх этого должна оплачиваться дополнительно.

Время отдыха

32. Моряк должен отдыхать не менее 10 часов на протяжении любого 24-часового периода и не менее 77 часов в течение любой семидневки. Время отдыха может быть разделено не более чем на два периода, один из которых должен иметь продолжительность не менее 6 часов подряд. Интервал между последовательными периодами отдыха не должен превышать четырнадцать (14) часов. Кратковременные перерывы в работе менее 30 минут нельзя считать периодом отдыха. Отсчет суточного (24 ч) периода следует начинать, когда моряк приступает к работе непосредственно после периода отдыха продолжительностью не менее 6 часов без перерывов. Учения, учебные тревоги по борьбе с пожаром и тревоги по оставлению судна, а также учения, предписываемые национальным законодательством, нормативными правовыми актами и международными актами, проводятся таким образом, чтобы свести к минимуму нарушение времени отдыха и не вызывать усталость. Судовладелец (оператор) обязан вывесить на легкодоступном месте график вахт в море и в порту с указанием минимальной продолжительности отдыха по каждой должности на борту судна, составленный на рабочем языке судна и на английском языке. Следует вести повседневный учет времени отдыха моряков, чтобы можно было проверить соблюдение данного положения.

Заработная плата

33. В колдоговорах должна гарантироваться оплата труда моряков без дискриминации по признакам пола, как это предусмотрено Конвенцией МОТ о равном вознаграждении, 1951 (№ 100) и с соблюдением Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве, 2006.

Сверхурочные

34. В колдоговорах, распространяющихся на должности с частично консолидированной оплатой труда, должно быть положение об учете

сверхурочных часов. Включаемые в оплату сверхурочные часы должны оплачиваться с надбавкой 25%, а дополнительные переработки оплачиваться с надбавкой 50% от основной ставки оплаты труда.

Страхование жизни

35. Компенсация в случае смерти должна составлять не менее чем:
- 75 000 долл. США плюс 15 000 долл. США на каждого находящегося на иждивении ребенка до 21 года;
 - с повышением в 2014 г. до 90 000 долл. США плюс 20 000 долл. США на каждого находящегося на иждивении ребенка до 21 года;
 - с повышением в 2018 г. до 100 000 долл. США плюс 22 000 долл. США на каждого находящегося на иждивении ребенка до 21 года;
 - с повышением в 2022 г. до 120 000 долл. США плюс 25 000 долл. США на каждого находящегося на иждивении ребенка до 21 года.
36. Если моряк, находясь в отношениях найма с Компанией, умирает по любой причине, в том числе и по естественной, и смерти во время проезда к судну или с судна, или вследствие морских опасностей или аналогичных, Компания обязана выплатить компенсацию, используя бланк ИМО/МОТ для долговых требований по договорам.
37. Для ускорения процедуры выплат наследникам погибшего моряка, смерть которого наступила в результате несчастного случая, размер компенсации удваивается, если все стороны договариваются о том, что дополнительные претензии не будут предъявлены. Однако, наследников следует проинформировать обо всех возможностях, предусмотренных в договорном праве, на тот случай, если они захотят подать иск вместо урегулирования на основании текста договора найма.

Страхование риска потери трудоспособности

38. Компенсация в случае потери трудоспособности должна составлять не менее чем:
- 80 000 долларов США;
 - с повышением в 2014 г. до 100 000 долл. США для младшего рядового состава, до 120 000 долл. США для старшего рядового состава и до 140 000 долл. США для офицеров;
 - с повышением в 2018 г. до 120 000 долл. США для младшего

рядового состава, до 140 000 долл. США для старшего рядового состава и до 160 000 долл. США для офицеров;

- с повышением в 2022 г. до 150 000 долл. США для младшего рядового состава, до 200 000 долл. США для старшего рядового состава и до 250 000 долл. США для офицеров.

39. Моряк, полностью утративший трудоспособность в результате несчастного случая в период службы в Компании, вне зависимости от его виновности, а также включая несчастный случай во время его следования на судно или с судна, имеет право на компенсацию, выплачиваемую по форме ИМО/МОТ для долговых требований по договорам.

40. Для ускорения процедуры выплат моряку, нетрудоспособность которого наступила в результате несчастного случая, размер компенсации удваивается, если все стороны договариваются о том, что дополнительные претензии не будут предъявлены. Однако, моряка следует проинформировать обо всех возможностях, предусмотренных в договорном праве, на тот случай, если он захочет подать иск вместо урегулирования на основании текста договора найма.

Утрата личного имущества

41. Моряки должны получить компенсацию не менее чем:

- 3 000 долларов США;
 - с повышением к 2014 г. до 4 000 долл. США;
 - с повышением к 2018 г. до 5 000 долл. США;
 - с повышением к 2022 г. до 6 000 долл. США
- в возмещение утраты личного имущества.

Медицинская помощь и содержание в стационаре

42. Морякам должна оказываться бесплатная, за счет судовладельца (оператора), медицинская помощь и выплачиваться не менее 12 долл. США в день на содержание в стационаре, если его не оплачивает судовладелец (оператор), вплоть до завершения лечения.

Пособие по временной нетрудоспособности

43. Если моряка высаживают в каком-либо порту в связи с болезнью или

травмой, ежедневное начисление заработной платы по базовой ставке должно продолжаться до его репатриации за счет Компании.

44. Далее моряк имеет право на пособие по болезни в размере базовой ставки заработной платы на весь период до выздоровления, но не свыше 130 дней после репатриации.
45. Если же нетрудоспособность является следствием несчастного случая, выплаты в размере базовой ставки заработной платы продолжают до полного выздоровления или до тех пор, когда будет вынесено медицинское заключение о полной утрате трудоспособности.

Фонд пенсионного страхования

46. Вышедшие в отставку моряки должны быть обеспечены пенсией и/или пенсионным фондом не позднее, чем в возрасте 62 лет, или тогда, когда сумма их стажа и возраста становится равной пенсионному возрасту (то есть 62 годам или менее), если этого требует сам моряк.

Праздничные дни

47. Для моряков в море или в порту праздничными следует считать следующие дни: Рождество, Второй день Рождества, Новый год, Страстная Пятница, Понедельник Светлой седмицы, Международный день солидарности трудящихся (1 мая), Весенний небанковский день и Летний небанковский день, а также праздничные дни, относящиеся к национальности большинства членов экипажа и внесенные в колдоговор. Плата за работу в праздничные дни может включаться в фиксированную среднемесячную ставку или оплачиваться по ведомости сверхурочных работ. Если праздничный день приходится на субботу или воскресенье, то праздничным считается следующий рабочий день.
48. Вместо сверхурочной оплаты за праздничные дни можно увеличивать оплачиваемый отпуск на один день за каждый отработанный месяц.

Льготы по беременности и родам

49. Колдоговоры должны включать положение об отпуске по беременности и родам, отвечающее нормам Конвенции МОТ об

охране материнства, 2000 г. (№ 183) и содержащее следующие минимальные требования:

- репатриация за счет судовладельца (оператора) не позднее 26-й недели беременности, а если условия работы на судне могут быть опасными при данных обстоятельствах – то в первом же порту захода;
- выплата пособия в размере основной ставки оплаты труда за два месяца; продление срока оплаты до 10 недель в 2014 г., до 12 недель в 2018 г., до 14 недель в 2022 г.;
- приоритетное право вернуться на свою прежнюю или эквивалентную должность в течение одного года после рождения ребенка при наличии вакансии.

Помещения для экипажа

50. Помещения должны отвечать требованиям конвенций и рекомендаций МОТ, действовавших на момент постройки судна, и Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве, 2006, для всех заказываемых судов или в значительной мере переоборудуемых после ее вступления в силу.

Пища

51. Пища должна отвечать требованиям Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве, 2006.

Зоны военных действий и повышенной опасности

52. Моряк должен иметь право отказаться от следования в военную зону или в зону повышенной опасности и быть репатриированным за счет судовладельца (оператора). Если моряк следует в военную зону или в зону повышенной опасности, ему полагается надбавка к предусмотренной договором оплате труда в размере 100% основной ставки за все дни нахождения судна в такой зоне, но не менее чем за 5 дней, и удвоенная компенсация в случае потери трудоспособности или жизни.

Охрана и гигиена труда

53. Колдоговоры должны содержать положения по охране труда, обеспечению моряков средствами индивидуальной защиты,

обучению технике безопасности, проведению инструктажей перед опасными работами, по принятию мер профилактики несчастных случаев.

54. Колдоговоры должны предусматривать создание судового комитета по охране труда, как того требует Свод практических правил МОТ по профилактике происшествий на борту судов, а также в соответствии с требованиями Кодекса МКУБ. В колдоговоре должно быть оговорено право экипажа избирать своего представителя в судовой комитет охраны труда.
55. Колдоговоры должны отвечать требованиям Конвенции ПДНВ-1978 с поправками в том плане, что следует способствовать обучению моряков основам охраны труда, как предписано в Предписании VI/1. Колдоговоры для круизных судов должны содержать положение, разрешающее финансировать такие курсы обучения.
56. Моряки имеют право на здоровую рабочую среду: компания обязана обеспечить условия труда, исключаящие опасности пассивного курения.
57. Целью медицинского освидетельствования годности моряков является гарантия того, что состояние их здоровья не создаст угрозы для окружающих, и что данное лицо не будет подвергаться излишнему риску по состоянию своего здоровья, работая в море.

Статья о докерах

58. Ни экипаж судна, ни кто-либо иной на борту судна, работающий на судовладельца (компанию) постоянно или временно, не должен осуществлять обработку груза и другие работы, традиционно или исторически выполняемые докерами, без предварительного согласия профсоюза докеров МФТ при условии, что моряки добровольно соглашаются выполнять такую работу, за которую получают адекватное вознаграждение.
59. В рамках настоящего положения понятие «обработка груза» включает, но не ограничивается этим, следующее:
 - Погрузка и выгрузка багажа пассажиров. Однако, это не включает поднос багажа пассажиров на борту судна, что считается работой моряков.

- Погрузка и выгрузка судовых запчастей и провианта. Однако, это может не включать транспортировку на борту судна и не включает укладку на борту, что считается работой моряков.
60. Если судно находится в порту, где имеет место трудовой спор с участием входящего в МФТ профсоюза докеров, ни моряки судна, ни кто-либо иной на борту судна, работающий на судовладельца (компанию) постоянно или временно, не должен получать указаний или быть принуждаем к выполнению обработки груза и других работ, традиционно или исторически выполняемых членами профсоюза, участвующего в данном трудовом споре.
61. Если портовый профсоюз докеров МФТ разрешает морякам выполнить работу, которую традиционно или исторически выполняют докеры, морякам должны заплатить по высшей ставке для сверхурочных работ, приведенной в ... [ссылка должна указывать на конкретную договоренность, так как ситуации изменчивы] ... за каждый час или часть часа выполнения таких работ в рамках основного рабочего времени 40-часовой рабочей недели помимо начисления их основной заработной платы. Любая работа такого рода, выполняемая сверх основного рабочего времени 40-часовой рабочей недели должна оплачиваться по удвоенной высшей ставке для сверхурочных работ за каждый час или часть часа выполнения таких работ в дополнение к основной заработной плате.
62. Если моряк получает полностью консолидированную ставку за ненормированный рабочий день, то расчет дополнительной ставки сверхурочных работ производится следующим образом:
Консолидированная сумма за месяц делится на 303, умножается на 1,5, что даёт дополнительную ставку сверхурочных работ для расчета оплаты работ.

Разрешение споров и арбитраж

63. В колдоговоре должна быть приведена процедура разрешения споров на борту, отвечающая требованиям Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве (2006 г.), и может приводиться положение об арбитраже, если затраты по арбитражу оплачиваются владельцем (оператором), а затраты по юридическому представительству моряка оплачиваются либо владельцем (оператором), либо профсоюзом, если моряка не представляет частный адвокат.

Отказ от прав

64. Компания обязуется не требовать от моряка и не предлагать ему подписывать какой-либо документ, в котором он отказывается от прав или в иной форме их переуступает, или соглашается признать изменения условий договора, заключенного с профсоюзом.

Каботаж

65. Стандарты Афинской Политики МФТ и других соответствующих политик МФТ и/или протоколов о намерениях должны соблюдаться на круизном судне, которое намерено прямо конкурировать с судами, соблюдающими Афинскую и иные применимые политики МФТ.

Доступ на суда

66. В колдоговорах должно быть положение о праве доступа на судно и к морякам, предоставляемом инспекторам МФТ и представителям профсоюзов, выступавших стороной при подписании колдоговора в отношении посещаемого судна. Это право может регламентироваться протоколом за подписями владельца (оператора) и профсоюза, если такой протокол одобрен Секретариатом МФТ и отвечает положениям политик МФТ.

Палубная и машинная команды

Заработная плата

67. Все палубные офицеры и механики, а также рядовой состав палубной и машинной команд должны быть защищены стандартным колдоговором МФТ или одобренным МФТ договором о ТСС, или национальным колдоговором, или их комбинацией на основе недопущения дискриминации.

Ежегодный отпуск

68. Должен предоставляться из расчета не менее 8,5 дней за каждый отработанный месяц с оплатой каждого дня в размере 1/30 основной ставки месячной заработной платы.

Гостинично-ресторанный сервис (питание, напитки, гостиницы)

Заработная плата

69. Для использования в качестве точки отсчета в МФТ основная ставка оплаты труда моряка должна быть не ниже рекомендованного МОТ минимума для матроса 1-го класса, а оплачиваемые ниже стажеры, ученики и т.д. должны получать не менее 60% от ставки матроса.

Ежегодный отпуск

70. Должен составлять не менее чем:

- 4,5 дня за каждый отработанный месяц с оплатой каждого дня в размере $1/30$ основной ставки месячной заработной платы;
- с повышением к 2014 г. до 5 дней по формуле $1/30$ месячной ставки;
- с повышением к 2018 г. до 6 дней по формуле $1/30$ месячной ставки;
- с повышением к 2022 г. до 8,5 дней по формуле $1/30$ месячной ставки.

Концессионеры (развлечения, казино, магазины, спа и т.д.)

71. Условия для персонала концессионных точек должны быть не хуже чем для ресторанного, а основная заработная плата за 40-часовую рабочую неделю должна быть не ниже рекомендованной МОТ для матроса 1-го класса. Владелец (оператор) несет ответственность за соблюдение этих минимальных условий всеми концессионерами, оказывающими услуги на борту его судна.

Специальный договор МФТ

Анкета из 16 пунктов по круизным судам

72. Эту анкету следует непременно отослать в Секретариат МФТ, если договор заключается с менеджером судна, крьюинговым агентством и т.п.

Международный фонд помощи, благотворительности и защиты моряков

73. Действующая скидка для взносов в Социальный фонд МФТ составляет 10% при минимальном годовом взносе 6 000 долл. США; с повышением в 2014 г. до 12,5% при минимальном годовом взносе 7 500 долл. США; с повышением в 2018 г. до 15% при минимальном годовом взносе 9 000 долл. США; с повышением в 2022 г. до 20% при минимальном годовом взносе 12 000 долл. США. Скидки сверх указанных не допускаются, за исключением утвержденных Секретариатом МФТ по согласованию с вице-председателем целевой рабочей группы по круизным судам.

Специальный договор МФТ

74. Приемлем срок 2 года при ежегодном возобновлении.

Приложение 1

**БЛАНК РАСПИСКИ О ПОГАШЕНИИ
ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО КОНТРАКТУ**

Судно:

Происшествие:

Моряк/Наследник по закону и/или Иждивенец:

Судовладелец:

Я, [Моряк] [Наследник моряка по закону и/или Иждивенец]* настоящим подтверждаю получение денежной суммы в размере [валюта и сумма] в погашение обязательства Судовладельца выплатить предусмотренную контрактом компенсацию за травму и/или смерть согласно условиям моего найма/найма Моряка и я настоящим освобождаю Судовладельца от обязательств согласно названным условиям.

Данная выплата произведена без признания ответственности по каким-либо искам и получена без отказа от права (моего/наследника Моряка по закону и/или иждивенца) на предъявление любых предусмотренных законом исков в связи с халатностью, причинением вреда или иными основаниями законного возмещения, вытекающими из данного несчастного случая.

Произведенные выплаты предусматривают любое дополнительное лечение.

Дата: Место:

Моряк/Наследник по закону и/или Иждивенец:

Подпись:

Подтверждение:

Судовладелец/Представитель: Подпись

Страховщик/Представитель: Подпись

* *Ненужное вычеркнуть*

НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА ПО КАБОТАЖУ



**Принята на заседании Комитета
справедливой практики,
Стокгольм, 19 июня 2008 г.**

Основные вопросы

1. Каботаж является основной формой сохранения внутренних морских перевозок в стране для своих граждан. Обычно каботажем называют перевозки грузов или пассажиров, но часто этот термин применяют к таким морским работам, как бурение на шельфе, эксплуатация шельфовых месторождений полезных ископаемых, дноуглубительные работы, рыболовство и морское строительство в территориальных водах государства. Сюда же относят фидерные перевозки, связанные с линейным судоходством.
2. Обычно для каботажа характерны требования ходить под национальным флагом, ограничивать иностранное владение, сохраняя мажоритарный контроль за гражданами данной страны, и использовать суда отечественной постройки, если возможно. Такие положения не только укрепляют национальную экономику, национальную безопасность и охрану окружающей среды, но также содействуют усилиям нации по сохранению своих позиций в международных перевозках.
3. Каботаж – это не только имеющая давние традиции политика, но и общепринятая в международном сообществе практика. Проведенное недавно по поручению правительства одной из стран исследование показало, что в 47 странах ограничивают деятельность иностранных операторов в сфере внутренних перевозок. Если кто-либо думает, что термин "морской каботаж" относится только к океанским судам с большой осадкой, то пусть знает, что он может и должен применяться также к судам с малой осадкой на внутренних водных путях, а также к судам, выполняющим различные портовые работы, такие как буксировка, швартовка, бункеровка и снабжение судов. Дополнительным плюсом является поддержка мореходных учебных заведений, государственных и частных, которую обеспечивает спрос на квалифицированные кадры для каботажных судов. Политика в отношении каботажа является не

только основой сохранения национальных морских кадров, но и политическим заявлением о признании важности проблемы и о намерении сберечь кадровых моряков.

4. Реализация названных принципов обеспечивает возможности трудоустройства, сохранение доходов в национальной экономике (вместо импорта услуг морского транспорта), расширение возможностей обеспечения национальной безопасности и реагирования на природные и техногенные катастрофы. В нашем мире, где забота об обеспечении безопасности требует от государства установления контроля за теми, кто въезжает в страну и работает в ней, каботаж служит повышению этих жизненно важных стандартов.
5. Прекрасным примером достоинств каботажа могут служить Соединенные Штаты Америки. История каботажных перевозок в США восходит к образованию нации, а первый закон о каботаже был принят в 1789 г. В последующие годы были приняты еще несколько законов о каботаже, а в начале XX века был принят исчерпывающий закон, известный как "Закон Джоунза", регламентирующий функции внутренних морских сообщений.
6. Этот закон, несмотря на возражения некоторых сторонников системы удобных флагов и заинтересованных судоходных компаний, обеспечил Соединенным Штатам Америки многочисленные и хорошо задокументированные преимущества. После его принятия каждый из президентов США выражал поддержку Торговому флоту США и особо упоминал Закон Джоунза. Такие же настроения бытовали среди военного командования США.
7. Иными словами, каботаж – это логическое дополнение к практике реализации национальных интересов в сферах транспорта, экологии, экономики, национальной безопасности и занятости населения. Потенциальные возможности реализации этих преимуществ странами, не имеющими совсем или имеющими ограниченную политику в отношении каботажа, чрезвычайно велики, поэтому все силы должны быть брошены на решение этой проблемы. Ее решение является непременным условием построения интегрированной транспортной политики и включения в нее морской составляющей, обеспечивающей ее устойчивость.

Исключения

8. Использование исключений и частичной отмены требований закона должно быть ограничено истинно непредвиденными ситуациями, когда эти действия могут быть объективно обоснованы, носят исключительный характер и вводятся на непродолжительный и четко обозначенный период времени. Использование таких схем как выдача разрешений на один рейс должно отвечать указанным критериям и допустимо только после проведения трехстороннего социального обсуждения. Кроме того, при повторяющемся возникновении ситуаций исключительного характера следует использовать иные решения, такие как бэрбоут-чартер или аренда подходящего судна с правом выкупа, позволяющие реализовывать основные положения политики в отношении каботажа.

ПОЛИТИКА НАЦИОНАЛЬНОГО ФЛАГА



**Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.**

1. Все суда, плавающие под национальными флагами своих стран (то есть не объявленные МФТ судами, плавающими под удобными флагами), должны быть укомплектованы моряками, охваченными национальными коллективными договорами, заключенными с соответствующими членскими организациями МФТ.

Моряки, являющиеся гражданами/подданными данной страны

2. Заработная плата и условия труда для отечественных граждан или подданных, работающих на судах под национальным флагом, являются предметом переговоров соответствующих национальных членских организаций МФТ государства флага с соблюдением установленных МОТ минимальных международных стандартов в интерпретации МФТ.

Моряки, не являющиеся гражданами/подданными данной страны

3. Когда на судне под национальным флагом работают иностранные моряки, общая стоимость экипажа должна, по крайней мере, соответствовать минимальной стоимости, одобренной Секцией моряков, которая периодически пересматривается.
4. Заработная плата иностранных моряков должна рассчитываться на основе критериев, согласованных с Секцией моряков.

Статья об обработке грузов

5. На основе принципов взаимной солидарности моряков и докеров, как установлено в Политике МФТ, статья об обработке грузов должна быть включена во все национальные договоры.

Исключения

6. Там, где применимы другие Политики МФТ или существуют более высокие стандарты, национальный каботаж, региональные стандарты,

работы на континентальном шельфе, паромные услуги, торговля внутри ЕС и круизное судоходство не подпадают под действие Политики.

Двусторонние отношения

7. Профсоюзы стран-поставщиков рабочей силы играют важную роль в поддержании высококачественного национального судоходства, особенно благодаря услугам, которые они оказывают морякам своей страны, работающим на судах под национальным флагом.
8. Там, где это возможно, между национальными профсоюзами и профсоюзами из стран, поставляющих рабочую силу, должны поддерживаться двусторонние отношения.

ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ШЕЛЬФОВЫХ ПРОМЫСЛОВ



Политика МФТ в отношении промыслов на континентальном шельфе и юрисдикции государства флага

1. «Мобильные морские установки», работающие на континентальном шельфе иностранного государства, должны подпадать под действие законодательства, правил и коллективных договоров Государства национального флага.
2. Условия коллективных договоров Государства национального флага должны быть, по крайней мере, в основном эквивалентны тем, которые существуют в Государстве континентального шельфа, а в случае удобного флага должна применяться Политика МФТ. Все «морские установки» должны соответствовать положениям Конвенций и Рекомендаций МОТ, применимым к морякам и судам, а также ко всем применимым Конвенциям, Кодексам и Резолюциям ИМО.
3. Если Государство шельфа установило правила и рекомендации относительно занятости, социальных и экономических условий или если существует профсоюзная политика, требующая использования местной рабочей силы, ни один из членских профсоюзов МФТ не должен принимать участие в укомплектовании «морской установки» до проведения переговоров между членскими организациями из Государства национального флага и из Государства континентального шельфа.
4. При проведении упомянутых выше переговоров необходимо соблюдать общее правило, требующее, чтобы «судовая команда» состояла из граждан или подданных либо из числа постоянно проживающих в Стране национального флага или в Стране континентального шельфа и являющихся членами членского профсоюза моряком МФТ. В тех случаях, когда «морская установка» работает под удобным флагом, права на ведение коллективных переговоров предоставляются профсоюзам из страны истинного владения.

5. Членские профсоюзы из Государства национального флага и Государства истинного владения должны иметь право присутствовать на всех переговорах между членскими профсоюзами из Страны континентального шельфа и владельцем, оператором или фрахтователем «морской установки», касающихся укомплектования «морской установки».
6. При этом важно, чтобы заинтересованные членские организации поддерживали друг друга, а МФТ была проинформирована обо всех аспектах и этапах переговоров. Членские организации из Государства национального флага и Государства континентального шельфа должны направлять в МФТ документы, содержащие положения соответствующего национального законодательства, правил и стратегий.
7. На любой стадии переговоров между профсоюзами членские организации МФТ могут пригласить МФТ к участию в переговорах в качестве мирового посредника и, в конечном счете, как указано в Уставе МФТ, в качестве арбитра.
8. Членскими организациями из Государства национального флага и Государства континентального шельфа должны быть предприняты все усилия для того, чтобы достичь соглашения с владельцем, оператором или фрахтователем и обеспечить охват «морской установки» действием приемлемого для МФТ коллективного договора, заключенного членскими организациями из Государства национального флага.

ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ МОБИЛЬНЫХ РАБОЧИХ БРИГАД



Политика МФТ в отношении мобильных рабочих бригад на борту судов, работающих в международных водах

Принята на Конференции секции моряков, Рио-де-Жанейро, апрель 2005 г.

Введение

1. Вот уже не менее 50 лет мобильные бригады, созданные вначале для оказания профессиональной технической помощи на борту судна, являются легитимной составной частью морского судоходства, доставляя специалистов, которых нет в экипаже, в условия реальной эксплуатации. По мере снижения численности экипажа, роста размеров судов и сокращения времени стоянки в порту, мобильные бригады трансформировались в источник дополнительной рабочей силы, облегчающий пиковые нагрузки в производстве ремонтных работ, которые при наличии достаточного времени выполнялись бы в порту или тем более в сухом доке. Традиционные различия функций мобильных бригад и моряков утратили четкость границ, и теперь фактор их использования непременно учитывают государства флага, устанавливая минимальный состав экипажа. Поскольку ставки заработной платы таких работников традиционно не включены в колдоговор и почему-то не включены в Конвенции МОТ для моряков, ими могут воспользоваться для подрыва условий труда моряков.
2. Признавая необходимость в услугах специалистов, привлекаемых на короткое время для помощи экипажам судов в связи с изменением концепции планово-предупредительных ремонтов и сокращением сроков портовых стоянок, МФТ сознает и тот факт, что слишком часто мобильные бригады оказываются постоянно прикрепленными к судам, работают с документами моряков и выполняют основные обязанности моряков.

Виды работ, выполняемых членами мобильных бригад

3. Виды работ, выполняемых мобильными бригадами на законном основании и попутно:
 - a. содержание и ремонт механического и электрического оборудования представителями изготовителя;
 - b. ремонт и наладка навигационного оборудования и судовой радиосвязи;
 - c. приборка и содержание трюмов;
 - d. текущий ремонт и окраска палуб;
 - e. обслуживание и текущий ремонт механического и электрического оборудования;
 - f. текущий осмотр и оценка состояния оборудования, крупного и мелкого;
 - g. найтовка и крепление грузов;
 - h. несение вахт в портах и опасных зонах;
 - i. сварочные работы;
 - j. швартовка судна.

Масштаб проблемы с мобильными бригадами

4. Все моряки обязаны пройти строгую медкомиссию и получить основы профессиональной подготовки, гарантирующей их вхождение составной частью в команду, которой приходится бороться с пожаром, производить эвакуацию с потерпевших аварию судов и решать задачи выживания на море. К мобильным бригадам такие требования не предъявляют, и их относят к категории внештатных работников, которые не учитываются в минимальном составе экипажа, а в чрезвычайных ситуациях являются, соответственно, подопечными лицами для судового экипажа. И напротив, государства флага принимают мобильные бригады в расчет при определении минимального безопасного состава экипажа на основании Резолюции Ассамблеи ИМО № 955.(23), что позволяет им значительно снизить численность моряков при регулярном использовании мобильных бригад.
5. Согласно мерам безопасности на море, введенным в рамках Международного кодекса безопасности судов и портовых объектов (ISPS), на судне должен быть план по обеспечению безопасности, а

офицер по безопасности судна должен быть уверен, что никто из работающих на борту не создаст опасной ситуации на судне или в порту, а любые посетители будут находиться на борту судна под постоянным наблюдением. Наем случайных работников без направления компании-оператора или не имеющих к ней отношения может подвергнуть судно серьезному риску, вызывая проверки состояния безопасности в каждом порту и препятствуя увольнению экипажа на берег.

6. Классификационные общества выражают озабоченность тем, что слишком часто значительные по объему ремонтные работы на корпусе судна выполняются в море мобильными бригадами, зачастую не имеющими надлежащей квалификации, без должного надзора и без уведомления классификационного общества. Такие нелегальные ремонты, возможно, вносят вклад в участвовавшие в последнее время случаи гибели судов, в связи с чем Международная ассоциация классификационных обществ (МАКО) выразила обеспокоенность такой практикой и рекомендовала всем судовым операторам и капитанам придерживаться требований документа IACS UR Z13 (Содержание и ремонт судна в течение перехода).
7. Если принятое в МОР определение моряков относит к ним всех работающих на борту судна, то в определении ИМО/СОЛАС такого нет. Так возникает ненормальное положение, когда требования ИМО к обучению, ответственности и минимальному составу экипажа нельзя применить (медкомиссия, учения по безопасности и т.д.), а права, защиту и минимальные стандарты по конвенциям МОР следует применять обязательно (минимальная оплата труда, репатриация и т.п.). Такой пробел в законодательстве привел к распространению практики использования мобильных бригад без предоставления работникам той защиты, которая действует в отношении моряков или рабочих береговых специальностей в морском судоходстве.
8. Несмотря на то, что ИМО не признает таких работников моряками, регулярное использование таких бригад расценивается как реальная причина предельного снижения требований сертификата минимального безопасного состава экипажа, что закрывает юнгам дорогу в море и не дает им строить карьеру с прицелом на достижение должностей высокой квалификации.
9. Несмотря на сопоставимость должностей и их наименований, все чаще мобильные бригады используются как обходной путь для

нарушения колдоговоров, заключаемых МФТ или членскими профсоюзами. В отдельных случаях членов экипажа просто переводят в состав мобильной бригады на том же судне до окончания срока действия трудового соглашения с ними в качестве члена экипажа. Такая практика фактически переводит в категорию временных работников всех членов экипажа, которые не несут вахты.

10. На судах с низкой укомплектованностью экипажа одно время широко применяли практику швартовочных бригад. Проводимое в портах дерегулирование повысило опасность того, что эти бригады будут использовать для строповочных и погрузочно-разгрузочных работ. МФТ ведет постоянную кампанию против допуска на борт любых бригад, выполняющих работы такого рода, и это находит полную поддержку среди членских профсоюзов моряков и докеров.
11. МФТ всегда рассматривала моряков как гражданское население, имеющее право на безопасные и достойные условия труда, и на защиту от пиратских и террористических акций, осуществляемую судоходными компаниями и национальными правительствами. Там, где существует угроза безопасности моряков, членские организации МФТ поддерживают идею мобильных охранных подразделений. И тем не менее, на борту должно находиться достаточное количество членов экипажа, гарантирующее соблюдение норм обеспечения безопасности, которые предусматривает Международный кодекс безопасности судов и портовых объектов (ISPS).

Определения и требования

12. Используемые в конвенциях и рекомендациях МОТ определения моряка слегка варьируют, но в целом соответствуют определению, использованному в Конвенции МОТ №185 об идентификационных документах моряков, где сказано: "термин 'моряк' означает любое лицо, которое выполняет любые обязанности на борту любого судна за исключением военного, обычно используемого в морском судоходстве".
13. В Конвенции СОЛАС Международная морская организация в определении пассажира использовала более широкое определение моряка, заявив, что пассажиром является любое лицо за исключением: "капитана и членов экипажа или иных лиц, выполняющих по найму в любом качестве на борту судна работу, связанную с хозяйственной деятельностью данного судна".

14. Определение в Конвенции СОЛАС предоставляет больше возможностей для признания моряками контрактных и временных работников, а также ремонтников, которые не относятся ни к пассажирам, ни к экипажу.
15. В нормативах МАКО на содержание и ремонт судна в течение перехода IACS UR Z13 сказано: "Ремонт корпуса судна, произведенный мобильной бригадой, не принимается иначе как на следующих условиях:
 - a. состоялась предварительная встреча (с инспектором) и условия признаны удовлетворительными;
 - b. осмотр после проведения работ прошел удовлетворительно".
16. Красной нитью через Резолюцию о принципах безопасного состава экипажа {Резолюция Ассамблеи А 955.(23)} проходит утверждение о необходимости учитывать в процессе определения минимального состава экипажа увеличение рабочей нагрузки на судне вследствие усиления мер безопасности.

Позиция МФТ в отношении мобильных бригад

17. МФТ признает угрозу, создаваемую мобильными бригадами условиям найма моряков, и:
 - a. осуждает практику сокращения численности постоянного экипажа на судах за счет расширения использования мобильных бригад;
 - d. поддерживает любые поправки к конвенциям МОТ и ИМО, в которых моряком однозначно называют любого человека, работающего в любом качестве по найму на борту судна;
 - c. активно выступает против привлечения моряков к работе с грузами, которую в силу исторических традиций выполняют докеры;
 - d. готова сотрудничать с классификационными обществами и иными организациями в целях искоренения порочной практики противоправного проведения ремонтов, особенно создающих угрозу окружающей среде и жизни членов судовых экипажей;
 - e. признает необходимость шире проводить учения в море и намерена добиваться увеличения численности с целью высвобождения времени для учений постоянного экипажа;
 - f. намерена энергично лоббировать Международную морскую организацию, добиваясь комплексного пересмотра сертификата о соблюдении минимального состава экипажа и разоблачения тех

государств флага, которые устанавливают небезопасные нормы минимального состава экипажа;

- g. добивается обеспечения всех лиц на борту трудовым договором с минимальными ставками МОТ по оплате труда и не подрывающим колдоговора членов экипажа;
- h. следит за затратами труда по обеспечению безопасности для установления зависимости между присутствием мобильных бригад и реализацией прав моряков в порту и безопасности судов в море;
- i. настаивает, что условия для мобильных бригад не должны противоречить политике МОТ по обеспечению приемлемой рабочей атмосферы и достойных условий труда.

Руководящие принципы МФТ в отношении мобильных бригад

18. В ситуациях, когда мобильные бригады официально используются в целях эксплуатации любого судна, после консультаций с соответствующими профсоюзами моряков необходимо соблюдать следующие положения:
- a. максимальный срок работы мобильной бригады на одном судне не должен превышать одного месяца за любой 12-месячный период;
 - b. лица, привлекаемые в целях обеспечения безопасности, не должны выполнять обязанности других моряков;
 - c. следует информировать классификационные общества о любых работах по обследованию и ремонту конструкций, выполняемых согласно требованиям IACS UR Z13;
 - d. мобильные бригады обязаны иметь трудовые соглашения, гарантирующие как минимум сопоставимые с моряками условия оплаты труда и минимальные нормы условий труда и защиты, предусматриваемые конвенциями и рекомендациями МОТ;
 - e. привлечение мобильных бригад не должно производиться взамен действующего состава экипажа или использоваться для подрыва колдоговоров МФТ.

ПОЛИТИКА ХАРТИИ МОРЯКОВ

Политика профсоюзного членства и обязанностей моряков, работающих на судах, плавающих под удобными флагами



Принята на 42-м Конгрессе МФТ,
Мехико, 5-12 августа 2010 г.

Введение

1. В соответствии с Уставом МФТ членские профсоюзы МФТ являются самостоятельными организациями и имеют свои одобренные МФТ стратегии, включая и те, которые относятся к Кампании МФТ против судов, плавающих под удобными флагами.
2. МФТ принимает коллективные договоры в соответствии с критериями и процедурами, одобренными КСП, как указано в Политике Мехико.
3. Политика «Хартии моряков» устанавливает согласованную практику для членских организаций МФТ в соответствии с членскими правами и обязанностями моряков, охваченных одобренными МФТ договорами для судов, плавающих под удобными флагами, которые были подписаны членскими профсоюзами МФТ.

Членские взносы и обязанности профсоюзов

4. Уровень и характер любых взносов, которые взимают членские организации МФТ с моряков или в связи с моряками, охваченными одобренными МФТ договорами, должен быть справедливым и соответствовать тем взносам, которые взимаются с этих моряков их членским профсоюзом.
5. Как установлено КСП, минимальные основные обязательства, которые должны исполнять членские профсоюзы в отношении моряков, работающих на судах под удобными флагами, охваченных одобренными МФТ договорами, должны быть следующими:
 - a) Подходящая форма членского билета;
 - b) Профсоюзный информационный бюллетень, газета или журнал;
 - c) Справочник по контактам, включающий номера телефонов и имена руководящих работников профсоюза;

- d) Помощь в подаче обоснованной претензии, вытекающей из коллективного договора;
- e) Совместные права в организационных вопросах (в форме, которая отражает специфическую природу любого членства);
- f) Где это возможно, посещение судна представителем профсоюза;
- g) Установление главных обязанностей каждого членского профсоюза там, где имеются двусторонние соглашения.

Обязанности

6. При подаче любого иска (в связи с задержкой зарплаты, травмой или смертью) моряком, охватываемым договором МФТ, или в его интересах подписавший договор профсоюз в первую очередь ответственен за продвижение этого иска. Членский профсоюз должен назначить профсоюзного работника, который будет ответственен за помощь членам в подаче претензий в соответствии с тем, как это установлено в коллективном договоре, и за уведомление Секретариата МФТ о таких лицах.
7. Когда более чем один членский профсоюз получает взносы от своих членов, все членские профсоюзы должны договориться между собой о том, кто из них будет ответственен за помощь морякам, охватываемым договором, имея в виду, что во всех случаях обязанности профсоюзов должны быть выполнены в отношении всех моряков, независимо от их национальности и места жительства. Когда распределение обязанностей будет согласовано, членские организации должны сообщить его Секретариату МФТ.
8. Членский профсоюз должен информировать Секретариат МФТ о числе претензий (включая задержки заработной платы, травмы и иски в связи со смертью), возникших в связи нарушениями одобренных МФТ договоров, детали этих претензий и условия их урегулирования.

Общая стоимость экипажа и/или фондовые элементы IBF

9. Любые фондовые элементы, включенные в одобренный МФТ коллективный договор, должны отвечать требованиям МФТ, которые представлены в Политике финансирования и аудита МФТ.

Секретариат МФТ и профсоюзы

10. Когда претензии моряков рассматриваются в порту захода, подписавший членский профсоюз способен оказать лишь ограниченную помощь своим членам, находящимся на борту. В таких случаях Секретариат МФТ будет продолжать оказывать помощь находящимся на борту морякам. Если в дело вовлечены члены профсоюза МФТ, то этот профсоюз в сотрудничестве с МФТ будет оказывать всю возможную помощь.



Международная федерация транспортников
49-60 Borough Road, London SE1 1DR, UK

Тел.: + 44 (0)20 7403 2733

Факс: + 44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org

ISBN: 1-904676-40-5