

Санкт-Петербург

18.06.2010

Морской бизнес Северо-Запада

«Билль моряков» ro-russky. Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве и российские реалии

Современные технологии обучения. Кадры

Россия вышла на завершающий этап подготовки к ратификации Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве. Однако точные сроки пока не определены.

Еще в 2004 году Российская Федерация самым активным образом включилась в процесс создания Конвенции о труде в морском судоходстве. В 2006 году для принятия Конвенции в Женеву направилась делегация, состоящая из представителей Минтранса РФ, Федерального агентства морского и речного транспорта РФ, Союза российских судовладельцев (СОРОС), морских профсоюзов, ГМА им. С. О. Макарова. В 2007 году руководством страны была создана Межведомственная комиссия по подготовке России к ратификации Конвенции. Комиссию возглавили заместитель министра транспорта РФ Сергей АРИСТОВ и заместитель министра здравоохранения и социального развития Александр САФОНОВ.

За два года работы комиссией был детально рассмотрен свод законов РФ на предмет их соответствия требованиям Конвенции МОТ, сообщила корреспонденту В«Морского бизнесаВ» заместитель начальника ГМА им. адмирала С. О. Макарова Елена Александровна ЛАВРЕНТЬЕВА. Были подготовлены предложения по уточнению российского законодательства в соответствии с положениями Конвенции.

Конвенция МОТ о труде в морском судоходстве принята в Женеве 23 февраля 2006 г. Условием вступления в силу данного документа является ратификация его 30 государствами-членами, представляющими 33% мирового тоннажа.

В целом российское законодательство соответствует требованиям Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве.

Ни по одному положению мы не нашли очевидных расхождений. Но специфика документа такова, что он охватывает чрезвычайно обширный круг вопросов и областей, в которых пересекаются полномочия и ответственность различных министерств и ведомств. Поэтому при подготовке государства к ратификации Конвенции МОТ было необходимо в первую очередь гармонизировать национальное законодательство, сведя интересы сторон в одно русло.

Маленькие нюансы большого Билля

На сегодняшний день 5 государств флага, обладающих львиной долей мирового флота, уже ратифицировали Конвенцию и тем самым превысили требуемый уровень тоннажа 33%. Дело стало за количеством присоединившихся стран. Европа первая проявила крайнюю озабоченность в этом вопросе по решению Европейского совета (ЕС) министров транспорта государства-члены могут ратифицировать ее до конца 2010 г. А стало быть, вероятность скорого вступления в силу В«Билля о правах моряковВ» действительно велика. Понятно, что никто из стран с высоким уровнем развития морского судоходства и портовой инфраструктуры не хочет остаться за закрытыми дверями. И крупные морские державы стремятся к скорейшей ратификации данного документа.

Особенность Конвенции состоит в том, что государства, которые ее не ратифицировали, не получают права инспектировать иностранные суда на соответствие требованиям МОТ, пояснила г-жа Лаврентьева. В то время как государства, ратифицировавшие Конвенцию, могут осуществлять контроль на соблюдение ее положений на любых судах в своих портах.

Можно выделить еще одну специфику данной конвенции она учитывает трехсторонние требования: государства флага, государства порта, куда приходит судно, и государства-резидента, чьи моряки работают на судне. Это сложный симбиоз, и в Конвенции четко прописана ответственность всех трех сторон. Во всем мире, да и в России, отмечается рост числа интернациональных экипажей, поэтому при формировании многонациональных экипажей выполнение требований данной конвенции еще более усложняется.

Изменения в российском законодательстве коснулись даже вполне невинных, на первый взгляд, положений о питании моряков.

Правомерно считается, что Россия в вопросах питания и столового обслуживания моряков традиционно стоит на высоких позициях, продолжает Е. А. Лаврентьева. Питание экипажей традиционно осуществляется за счет судовладельцев, имеются соответствующие постановления Правительства РФ, установлены нормы. Но Конвенция говорит об одном нюансе питание моряков должно быть организовано В«с учетом различных культурных и религиозных особенностейВ».

Это означает, например, что даже если экипаж российского судна не многонациональный, система питания должна делать поправки на тех членов команды, которые соблюдают православный пост, и тех, кто не поддерживает эту традицию. Это и составляет определенную нагрузку на законодательство, которая в конечном итоге обернется дополнительными финансовыми затратами для судовладельцев.

Минтранс активно работает над пересмотром норм рациона питания от натуральных к стоимостным. Что даст возможность формировать рацион для судовладельцев в денежном выражении, а натуральный перечень будет носить рекомендательный характер это должно существенно облегчить задачу.

Учиться, учиться и учиться

Сразу после утверждения Конвенции МОТ в Женеве в 2006 году Министерство транспорта РФ и Федеральное агентство морского и речного транспорта разработали и приняли программу действий, включающую основные мероприятия по подготовке к ратификации Конвенции МОТ в морском судоходстве. Помимо мер по корректировке федерального законодательства в соответствии с рекомендациями МОТ, российские власти приняли решение о проведении серии информационных семинаров с участием заинтересованных сторон. В настоящий момент силами Государственной морской академии им. адмирала С. О. Макарова было проведено 6 семинаров во всех регионах интенсивного морского судоходства в Санкт-Петербурге, Владивостоке, Новороссийске и Архангельске.

Кроме того, в рамках сотрудничества ГМА им. С. О. Макарова с Российским морским регистром судоходства (РМРС) была реализована уникальная программа подготовки высококвалифицированного персонала в области трудовых норм в морском судоходстве. И в 2009 году состоялся первый выпуск группы подготовленных экспертов РМРС по освидетельствованию судов на соответствие требованиям Конвенции МОТ.

В целом за прошедший период на базе нашей академии было подготовлено 2 группы инспекторов РМРС, подытожила Е. А. Лаврентьева. Также академия выиграла государственный конкурс на право переподготовки инспекторского состава Роструда. В декабре 2009 года в рамках программы повышения квалификации в соответствии с требованиями МОТ ГМА им. С. О. Макарова подготовила первую группу инспекторов Роструда в области морского судоходства, состоящую из специалистов из разных регионов России.

Хочется отметить, что Роструд проявил большую заинтересованность в дальнейшем сотрудничестве. И мы ожидаем, что к концу 2010 года будет выпущена еще одна группа инспекторов труда с учетом отраслевой специфики.

Впрочем, пока окончательно не определен порядок освидетельствования судов в соответствии с требованиями Конвенции МОТ, правильнее было бы строить работу непосредственно с администрациями морских портов.

Подготовила Нонна Цай

Russia is approaching the finish line in its preparation efforts to ratify ILO Convention of Labor in Marine Shipping. If Russia and other participating countries adhere to the recommendations of the Convention, they will be granted a preference in terms of authorities of the government port control.

ILO Convention of Labor in Marine Shipping was enacted in Geneva on 23 February 2006.

In 2007 Joint Committee was formed to prepare Russia for the ratification of the Convention.

Deputy Head of the Makarov State Marine Academy Elena LAVRENTYEVA informs:

The Committee dedicated the past 2 years to the detailed review of the scope of Russian laws and their compliance with the requirements of the Convention. In general, the Russian legislature meets the labor requirements of the Convention in the sphere of the marine shipping; not a single statutory deviation was discovered. However, the document encompasses an exceedingly broad spectrum of areas where various ministries and administrations cross in authorities. A principal part of the preparation process was to harmonize the national legislature and to streamline the stakes of all parties. Such changes to the Russian legislature impacted, for instance, the provision concerning the mariners meals.

In addition to the alignment of the federal legislature with the recommendations of ILO, Russian government decided to conduct a series of informational seminars and invited of all the interested parties. Makarov State Marine Academy greatly aided in the realization of 6 such seminars in all the active regions of the marine shipping St. Petersburg, Vladivostok, Novorossiysk and Arkhangelsk.

Five flag countries, which possess a lions share of the global fleet, have ratified the Convention as of today.

<http://www.mbsz.ru/19/48444.php>