Научная статья
Original article
УДК 331.4:656.6(076)

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ ПО ЗАЩИТЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРАВ МОРЯКОВ

SOME ASPECTS OF THE IMPLEMENTATION OF THE REQUIREMENTS OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION FOR THE PROTECTION OF THE SOCIAL RIGHTS OF SEAFARERS

Курочкин Леонид Егорович, Доцент, кафедра Судовождение и безопасность судоходства, Севастопольский государственный университет, г. Севастополь
E-mail: l.kurochkin.mj@mail.ru
Борисов Кирилл, Студент кафедры Судовождения и безопасности судоходства Севастопольского государственного университета, г. Севастополь. E-mail: kirill-petrovich-20.borisoff@yandex.ru

Kurochkin Leonid, Associate professor of the Department of navigation and safety of shipping of Sevastopol State University, Sevastopol
Borisov Kirill, Student of the Department of navigation and safety of shipping of Sevastopol State University, Sevastopol.

Аннотация

В статье проанализированы результаты имплементации требований международной конвенции о труде в морском судоходстве (КТМС 2006) по защите социальных прав моряков. Проведены анализ актуальных социальных

проблем моряков, а также оценка влияния требований конвенции в отношении процедуры трудоустройства моряков, выплаты заработной платы, режима труда и отдыха на судне.

Annotation

The article analyzes the results of the implementation of the requirements of the Maritime Labor Convention (MLC 2006) for the protection of the social rights of seafarers. The analysis of the current social problems of seafarers, as well as an assessment of the impact of the requirements of the Convention on the procedure for the employment of seafarers, payment of wages, work and rest regime on the ship were carried out.

Ключевые слова: конвенция о труде в морском судоходстве, социальная защита моряков, заработная плата моряков, организация труда и отдыха моряков.

Keywords: maritime labour convention, social protection of seafarers, seafarers' wages, organization of work and recreation of seafarers.

Введение

Современное развитие морского торгового флота неразрывно связано с решением проблемы сохранения и укрепления здоровья моряков, улучшения условий их труда, быта, отдыха. Важнейшим условием сохранения здоровья моряков является обеспечение оптимальной среды обитания на судне. При этом судно необходимо рассматривать как искусственную экологически замкнутую систему, обеспечивающую экипажу длительное деятельное существование.

На организм человека в условиях плавания одновременно действует комплекс взаимосвязанных, различных по уровню и характеру факторов окружающей среды (климатические условия района плавания, микроклимат судовых помещений, шум, вибрация, электростатическое излучение, электромагнитное излучение, вредные вещества в воздухе, микрофлора помещений, психофизиологические факторы и др.). Число факторов судовой

среды может достигать нескольких десятков. Человек в конечном итоге реагирует на среду в целом. Поэтому одним из критериев, отражающих влияние судовой среды на организм человека, является уровень функционального состояния работающего и его здоровья**.** Создание достойных условий труда и отдыха моряков, а также предоставление морякам надлежащих социальных гарантий, являются одним из важнейших требований для подъема престижа морских профессий.

В этой связи можно высоко оценить вклад Международной организации труда (МОТ), разработавшей Сводную конвенцию о труде в морском судоходстве (КТМС 2006). КТМС (англ. MLC) была принята на 94-ой сессии Международной конференции труда 23 февраля 2006 года. Конвенция, которую еще называют «Билль о правах моряков», призвана обеспечить членам экипажей морских судов достойные условия труда, оплаты, социальные гарантии во время работы в море и на берегу. Она стала четвертым столпом морского правового регулирования наряду с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (SOLAS), Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов (MARPOL), Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (STCW).

На рисунке 1 представлены столпы международного правового регулирования.



Рисунок 1 – Столпы международного морского правового регулирования

Характерная особенность Конвенции в том, что она объединила в себе более 70 правовых актов в области морского судоходства и стала новым комплексным правовым инструментом, регулирующим трудовые и социальные отношения между тремя сторонами – судовладельцем, моряком и государством.

КТМС 2006 постоянно развивается, и регулярные поправки обеспечивают актуальность конвенции. По состоянию на март 2020 года 96 стран ратифицировали конвенцию, общий тоннаж морских судов этих стран составил более 90% мирового торгового флота.

На рисунке 2 представлена карта стран, ратифицировавших КТМС-2006.

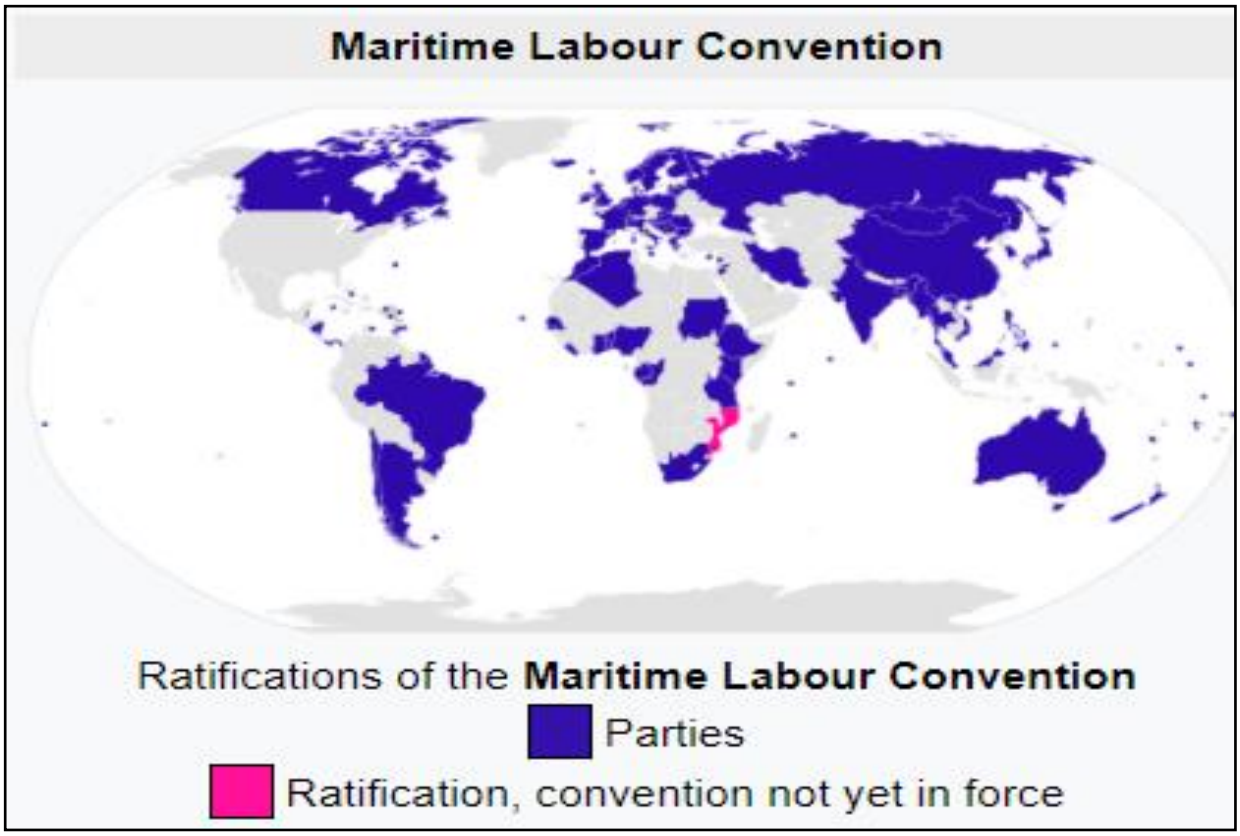

Рисунок 2 – Карта стран, ратифицировавших КТМС-2006.

Зачем понадобилась новая Конвенция?

Во-первых, прежние нормативные акты о труде моряка устарели и перестали отражать современное состояние судоходной индустрии. Во-вторых, прежние морские акты о труде имели низкий уровень ратификации и

вследствие этого многие морские администрации не считали их обязательными. В-третьих, уровень контроля исполнения был очень слабым.

Произошли ли изменения в отрасли после начала реализации конвенции КТМС 2006? Анализ статистических данных и мнений экспертов, по сведениям международной федерации работников транспорта (МФТ), показал, что только за первые два года действия Конвенции инспекторами МФТ было проведено 19 044 проверок судов в мире, из них 1151 - в России. В 2014 году выявлено 2755 судов с нарушениями требований КТМС (из 7488 проверенных), что составило 36%. В 2015 году судов-нарушителей конвенции зарегистрировано 3126 (из 11556 проверенных), что составило 40%.

Инспекторы МФТ вернули морякам заработную плату на общую сумму 89 миллионов долларов. Выявленная задолженность по заработной плате за первый год реализации КТМС составила 49 миллионов долларов, за второй – 40 миллионов долларов.

Таким образом, можно отметить, что с самого начала внедрения конвенции наметился серьезный сдвиг в отношении эффективного решения вопросов социальной защиты моряков.

Цель данной работы – исследование результатов имплементации требований КТМС 2006 по защите социальных прав моряков начиная с момента вступления конвенции в силу в 2013 году.

Для достижения указанной цели в качестве фактического материала используется анализ статистики результатов проверки морских судов инспекторами государственного портового контроля (PSC). Использованы ежегодные оценки из отчетов Международных меморандумов о взаимопонимании в период 2014 -2021 годы.

Результаты исследования и их анализ

Проведенный ресурсом SAFETY4SEA опрос членов экипажей морских судов показал, что высокая рабочая нагрузка и усталость являются главными препятствиями для нормальной социальной жизни на борту. Такой точки

зрения придерживаются 38% опрошенных моряков. Далее голоса распределились следующим образом: 19% членов экипажей назвали основным препятствием к социализации отсутствие интернета и других средств связи, 17% – бюрократию, 16% – трудности с налаживанием контактов внутри команды, 10% – оторванность от семьи.

На рисунке 3 представлены основные проблемы, влияющие на здоровье моряков.

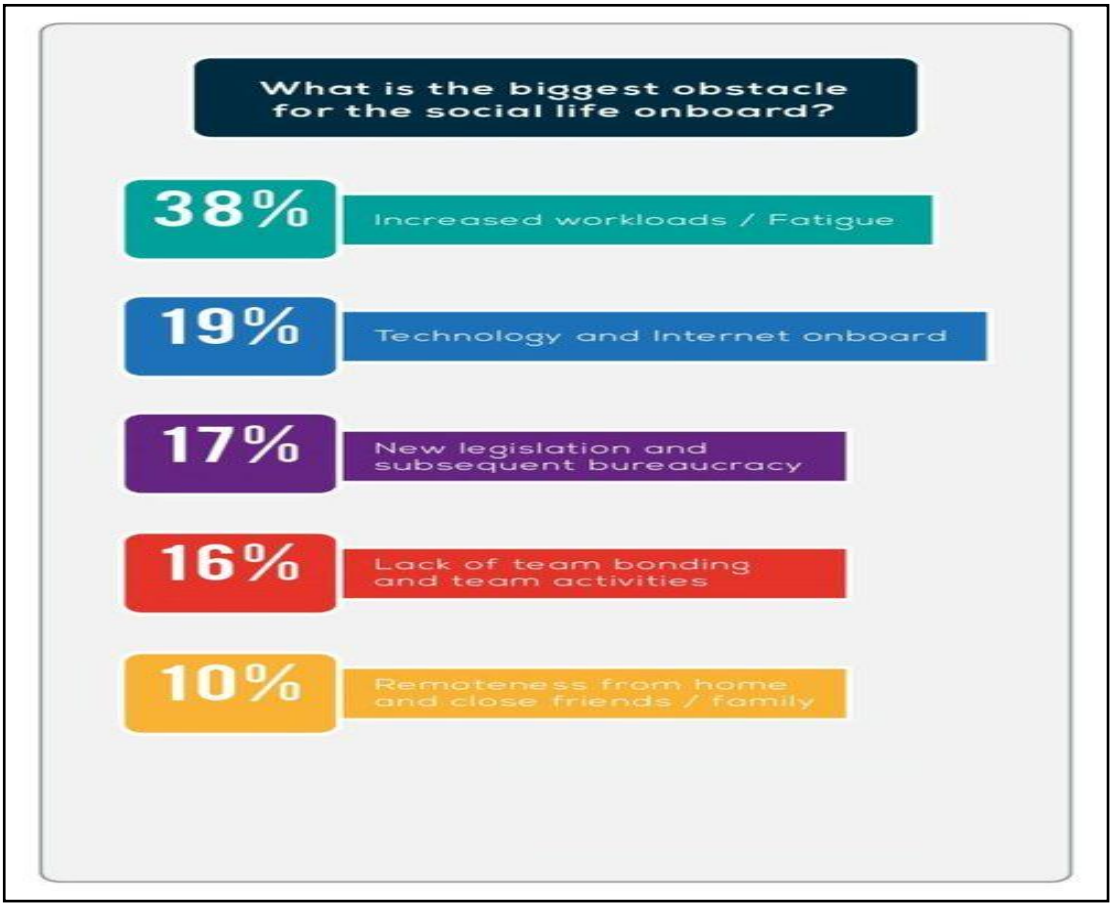

Рисунок 3 – Основные проблемы, влияющие на здоровье моряков

Результаты этого опроса подтверждают выводы, сделанные в рамках проекта «Индекс счастья моряков» (The Seafarer’s Happiness Index) во втором квартале 2021 года. В докладе «The Seafarer’s Happiness Index Q2 data» отмечено, что члены экипажа жалуются на слишком большую нагрузку: «Всё возрастающее количество норм и требований только увеличивает

загруженность моряков. Они признаются, что из-за огромного объёма работы, необходимости заполнять большое количество документов и следовать предписанным процедурам испытывают постоянный стресс и давление».

Есть основания считать, что излишняя нагрузка и социальная изоляция моряков во многом являются причиной проблем моряков, в том числе психологических. Кроме того, излишняя нагрузка влияет на безопасность: усталый моряк не может работать производительно, теряет концентрацию, что часто приводит к несчастным случаям, как незначительным, так и к трагическим.

Для решения этой проблемы были предприняты определенные усилия: созданы многочисленные инициативы, введены в действие нормы, правила и требования (в том числе Правило 2.3 КТМС 2006, где оговаривается продолжительность рабочего времени и времени отдыха).

Остановимся на анализе некоторых проблем социальной защищенности моряков, выявленных с помощью системы контроля государства порта (PSC), которая позволяет участникам международных Меморандумов о взаимопонимании инспектировать суда, прибывающие в их национальные порты, для обеспечения соблюдения существующих стандартов безопасности труда в судоходстве.

Данные статистики о соблюдении требований КТМС 2006 на судах по результатам проверок PSC взяты из отчетов семи Меморандумов о взаимопонимании (Парижский, Средиземноморский, Токийский, Латинский, Карибский, Абуджийский, Индийского океана).

На рисунке 4 отображено общее количество ежегодно выявляемых нарушений в период 2014-2021 г.г.

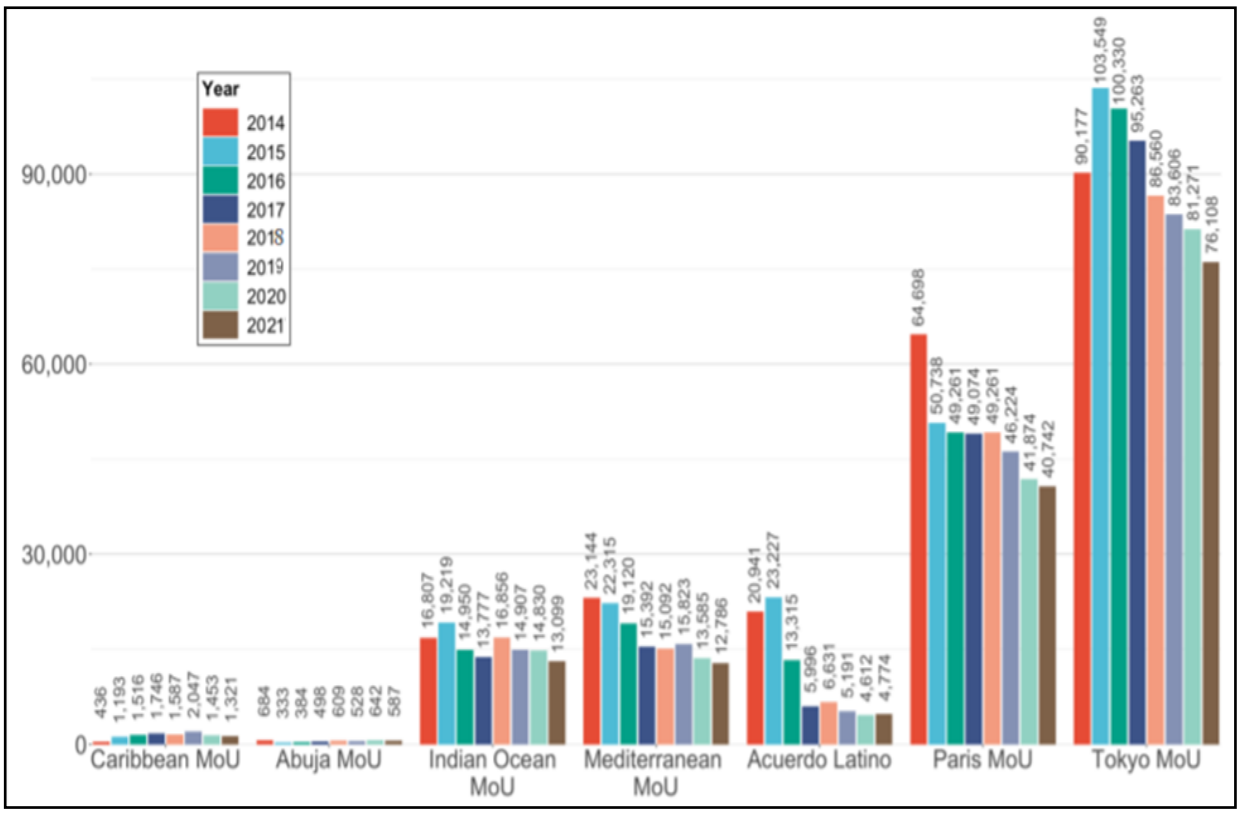

Рисунок 4 – Общее количество ежегодно зафиксированных нарушений КТМС 2006 в период с 2014 по 2021 год.

Можно отметить, что количество нарушений имеет тенденцию к снижению. Это характерно для всех семи Меморандумов о взаимопонимании. В отчетах отдельно отмечены нарушения, связанные с условиями труда и жизни моряков. Ежегодное количество таких нарушений представлено в процентах от общего числа нарушений КТМС 2006 на рисунке 5. Среднее годовое значение обозначено крестиком, вертикальная пунктирная линия обозначает 2013 год (вступление в силу КТМС 2006).

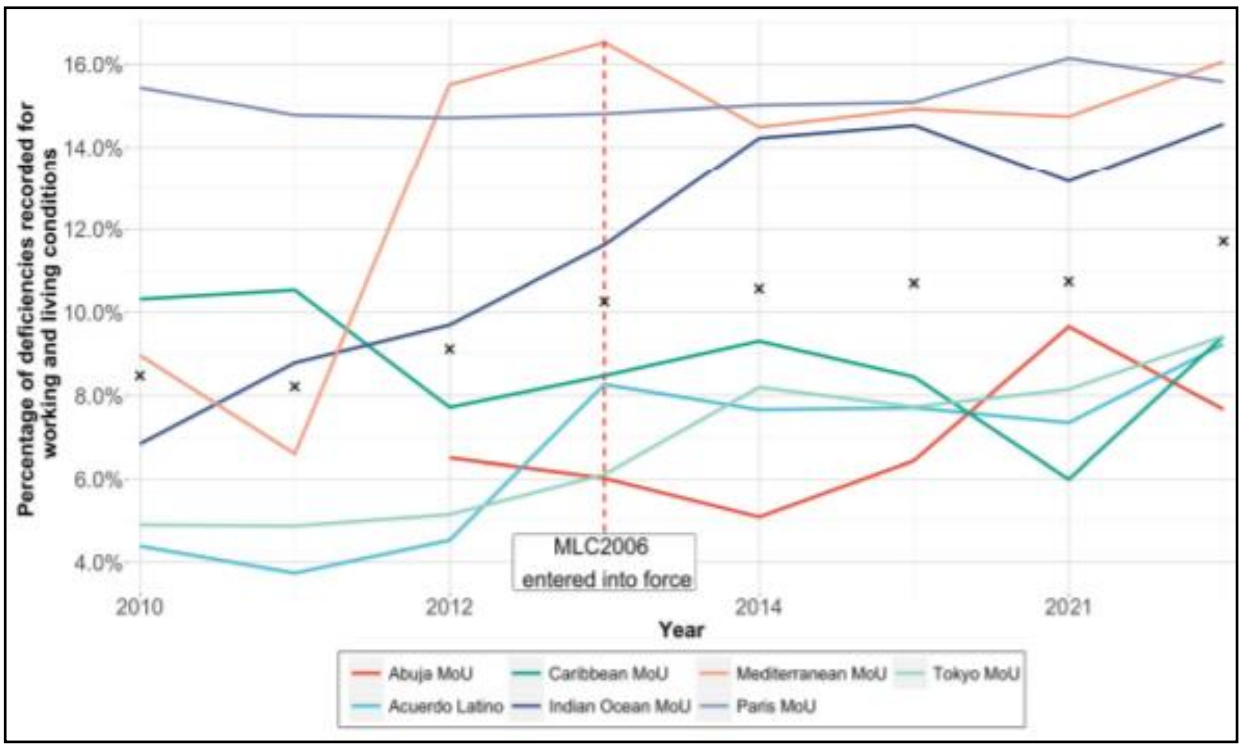

Рисунок 5 – Ежегодно выявляемые нарушения, связанные с условиями труда моряков в период с 2010 по 2021 год, в процентах от общего числа нарушений

В шести из семи Меморандумов о взаимопонимании зафиксировано общее снижение числа недостатков наряду с относительно стабильным количеством проверок, что свидетельствует о постоянном улучшении условий в отрасли и на морских судах в целом. По данным Парижского меморандума отмечено увеличение числа недостатков с увеличением числа проверок, что подчеркивает усиливающее влияние КТМС 2006: режим проверок эффективен при выявлении недостатков и помогает повысить соответствие требованиям конвенции.

Увеличение количества недостатков за первые годы после внедрения конвенции свидетельствует, в том числе, и о том, что в то время эксплуатировалось достаточно большое количество субстандартных судов. Начиная с 2016 года вырисовывается более позитивная картина с уменьшением недостатков при относительно стабильном количестве проверок, что свидетельствует о фактическом улучшении условий труда.

Определенный интерес представляет понимание тенденции занятости моряков – трудоустройство и заработная плата – в связи с внедрением КТМС 2006. Статистика размера средней заработной платы моряков с 2006 по 2021 годы приведена на рисунке 6.

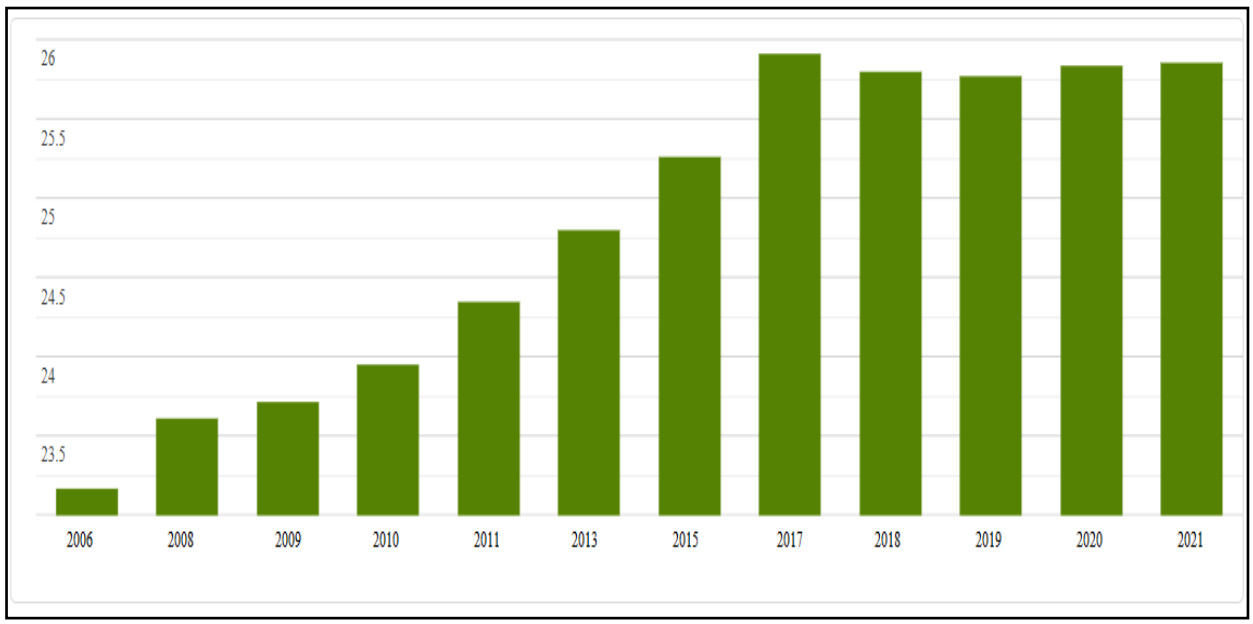

Рисунок 6 – Уровень средней заработной платы моряков с 2006 по 2021 годы.

Уровень занятости моряков с учетом образования и возраста (возрастные группы 20-54 и 55-64 лет) представлен на рисунке 7.

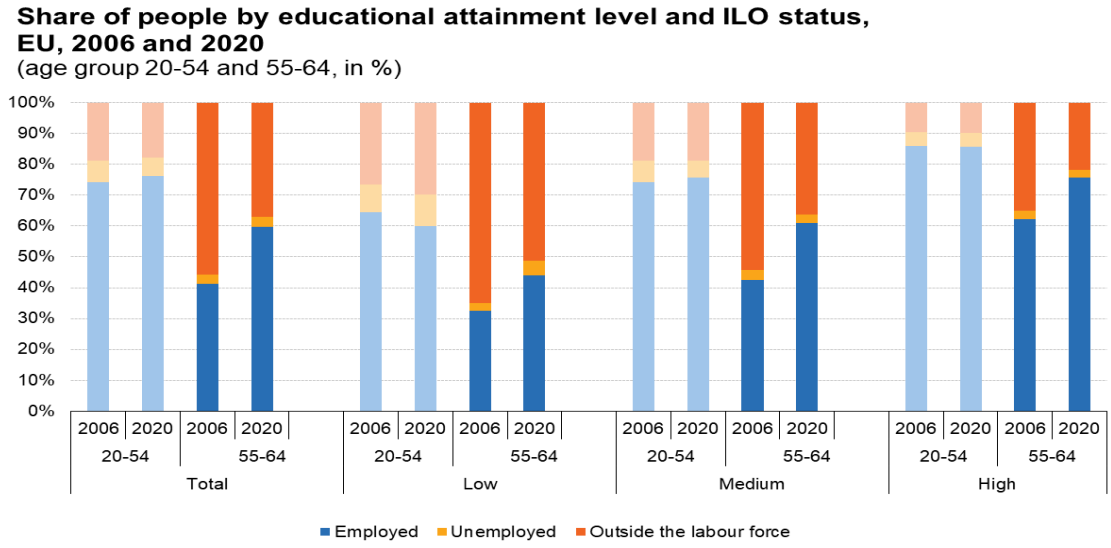

Рисунок 7 – Уровень занятости моряков с учетом образования и возраста (возрастные группы 20-54 и 55-64 лет).

Из рисунков 6 и 7 видно, что по сравнению с 2006 годом заработная плата моряков увеличилась на 27%, а уровень занятости по сравнению с 2006 годом вырос на 12%. Этот рост можно оценить как результат реализации стандартов КТМС 2006 в отношении социальной защиты моряков.

В отчетах Меморандумов отмечается возрастающая активность моряков по защите своих социальных прав, причем это увязывается с внедрением в жизнь требований конвенции. Это подтверждают и социальные опросы моряков. Например, по результатам опроса, проведенного в 2020 году в порту Роттердам, большинство проголосовавших (80 из 143) считают, что КТМС 2006 действительно улучшила жизнь моряков на борту торгового судна. Значительное число опрошенных (40 из 143) считают, что КТМС 2006 не внесла никаких изменений в нынешние условия труда моряков, а меньшая часть (23 из 143), считает, что КТМС 2006 может улучшить жизнь моряка.

На рисунке 8 приведены результаты опроса 2020 года в порту Роттердам относительно эффективности КТМС-2006.

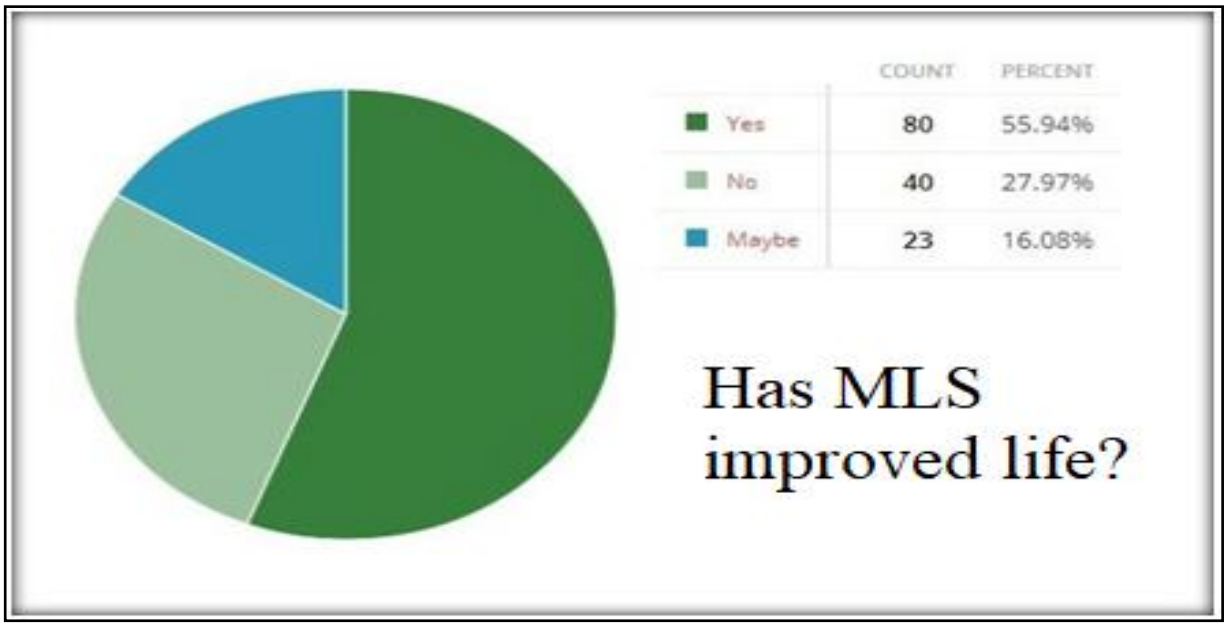

Рисунок 8 – Результаты опроса 2020 года в порту Роттердам относительно эффективности КТМС-2006.

Таким образом, 72 % моряков уже положительно оценили эффективность конвенции или ожидают этого.

Обсуждение полученных результатов

Полученные результаты соответствуют представлениям о происходящих изменениях в судоходстве в вопросах социальной защищенности моряков в связи с имплементацией КТМС 2006.

Увеличение среднего уровня заработной платы и уровня занятости может свидетельствовать о том, что судовладельцы поняли серьезность требований КТМС 2006, неотвратимость наказания за их невыполнение и активизировали работу по выполнению стандартов социальной защищенности моряков на судах. В свою очередь, моряки убедились в действенности конвенционных требований и делают свой выбор в пользу тех судоходных компаний, где выполняется социальное законодательство.

Проверки PSC в первые 2-3 года после вступления в силу КТМС 2006 выявили большое количество несоответствий условий труда моряков принятым стандартам. Начиная с 2016 года появилась возможность во внесудебном порядке (в рамках контроля судов государством порта) задерживать суда в связи с нарушениями трудовых прав моряков, таких как невыплата заработной платы и др. Эта возможность начала реализовываться, что привело к устойчивой тенденции по снижению нарушений норм труда.

В целом, эффективность внедрения норм по социальной защите моряков, регламентированных КТМС 2006, очевидна, что подтверждается результатами социальных опросов.

Необходимо отметить, что государства-члены Меморандумов весьма неоднородны в отношении своего экономического развития и, следовательно, не располагают одинаковыми ресурсами, доступными для PSC. Кроме того, политика определения целей и выбора судов для инспекции различается. Поэтому, проведенный анализ скорее всего можно оценивать как возможные тенденции и основу для будущих исследований.

Выводы

1. Имплементация КТМС 2006 привела к улучшению условий работы и отдыха моряков на судах.

2. Практика задержания судов в случае невыполнения требований КТМС 2006 стала реальным инструментом по улучшению социальной защищенности моряков.

3. Многие судовладельцы значительно улучшили минимальные стандарты на борту своих судов.

4. Повысилась правовая грамотность моряков.

Литература

1. Курочкин Л.Е., Аркин Л.В. Некоторые результаты имплементации сводной конвенции о труде в морском судоходстве //Актуальные вопросы проектирования, постройки и эксплуатации морских судов и сооружений. Труды региональной научно-практической конференции. - 2017. - С. 129-137.
2. Курочкин Л.Е. Качественное судоходство XX1 века: влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания // Вестник РС. – 2008. - № 32. - С.4-5.
3. Сводная конвенция о труде в морском судоходстве // Лондон. – 2020.
4. Руководство по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков на соответствие требованиям Конвенции о труде в морском судоходстве // РМРС. - С-Пб. - 2017.
5. Материалы Российского профсоюза моряков // Морской вестник. - С-Пб. - 2016.
6. Парижский Меморандум (Paris MoU). Доклады PSC относительно проверок судов [Электронный ресурс]. Режим доступа: Memorandum | Paris MoU
7. Ресурс SAFETY4SEA [Электронный ресурс]. Режим доступа: SAFETY4SEA | Shipping and maritime news
8. Проект THE SEAFARER’S HAPPINESS INDEX [Электронный ресурс]. Режим доступа: Seafarers Happiness Index | Make Seafaring Better | Take the Survey (happyatsea.org)

References

1. Kurochkin L.E., Arkin L.V. Some results of the implementation of the consolidated Convention on labor in maritime navigation //Current issues of design, construction and operation of marine vessels and structures. Proceedings of the regional scientific and practical conference. - 2017. - pp. 129-137.
2. Kurochkin L.E. High-quality shipping of the XX1 century: the influence of the human factor on the safety of navigation // Bulletin of the RS. – 2008. - No. 32. - pp.4-5.
3. Maritime labour convention // London – 2020.
4. Guidelines for the examination of seafarers' working and rest conditions for compliance with the requirements of the Maritime Labor Convention // S-Pb. - 2017.
5. Materials of the Russian Seafarers' Trade Union // Marine Bulletin. - C-Pb. - 2016.
6. Paris Memorandum (Paris Memorandum of Understanding). regarding inspections of PSC vessels regarding inspections of vessels [Electronic resource]. Access mode: Memorandum / Paris Memorandum of Understanding
7. SAFETY4SEA resource [Electronic resource]. Access mode: SAFETY4SEA | Shipping and shipping news
8. The SEAMAN'S HAPPINESS INDEX project [Electronic resource]. Access mode: Seamen's Happiness Index / To make seamanship better / To take part in the survey (happyatsea.org)/

© Курочкин Л.Е., Борисов К.И., 2022 Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet» №4/2022.

Для цитирования: Курочкин Л.Е., Борисов К.И. НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ КОНВЕНЦИИ О ТРУДЕ В МОРСКОМ СУДОХОДСТВЕ ПО ЗАЩИТЕ СОЦИАЛЬНЫХ ПРАВ МОРЯКОВ //Научно-образовательный журнал для студентов и преподавателей «StudNet» №4/2022.