**Конвенция о труде в морском судоходстве и ее практическое применение.**

 Курнаков Юрий Викторович, председатель Межрегионального профсоюза работников флота «Морской профсоюз», вице-президент Союза Профсоюзов России.

*"Конвенция 2006 года о труде в морском судоходстве" принята 23 февраля 2006 года в Женеве генеральной конференцией Международной организацией труда. Ратифицирована РФ 5 июня 2012 года ФЗ № 56.*

**Междунаро́дная организа́ция труда́** (**МОТ**, [англ.](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D0%BD%D0%B3%D0%BB%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%8F%D0%B7%D1%8B%D0%BA) *International Labour Organization, ILO*) — специализированное учреждение [ООН](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%9E%D0%9D), международная организация, занимающаяся вопросами регулирования [трудовых отношений](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B5_%D0%BE%D1%82%D0%BD%D0%BE%D1%88%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F). На сегодняшний день участниками МОТ являются 187 государств. С 1920 года штаб-квартира Организации — Международного бюро труда, находится в [Женеве](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%96%D0%B5%D0%BD%D0%B5%D0%B2%D0%B0). В [Москве](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0) находится офис Субрегионального бюро для [стран Восточной Европы](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%87%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%95%D0%B2%D1%80%D0%BE%D0%BF%D0%B0) и [Центральной Азии](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A6%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%90%D0%B7%D0%B8%D1%8F).

В 1919 года МОТ уже были приняты первые Международные Конвенции и Рекомендации в области труда в разных отраслях промышленности и сельского хозяйства. Наибольшее количество Конвенций и Рекомендаций было принято в морской отрасли. К 2006 году их насчитывалось – 87. Это и не удивительно, после 1970 годов – морская отрасль стала глобальной. Именно с 1970 года появились так называемые «удобные флаги» (регистрация судов в офшорных зонах). Что позволило судовладельцам нанимать на свои суда более дешевую рабочую силу и при этом офшорный флаг регистрации практически нивелировал трудовые отношения, так как в офшорных зонах они практически отсутствовали. Это позволяло практически использовать рабский труд моряков. Не устраивало это и крупных судовладельцев, и фрахтователей, и морские порты. Так как в затратах на эксплуатацию судна заработная плата составляет – 60%, то снижение уровня заработной платы повлиял на снижение фрахтовых ставок, упадок доходов крупных перевозчиков, которые были зарегистрированы в своих национальных морских регистрах и стали практически неконкурентные. И самое главное – это повлияло на безопасность перевозок грузов морским транспортом.

Первый шаг был принят, когда крупные судовладельцы, администрации «морских государств» и профсоюзы стали принимать морские Конвенции МОТ и пытались их распространить на «офшорные флаги», но это не дало должного результата, так как некоторые страны ратифицировали 10 Конвенций, другие 5, третьи вообще ни одной, и самое главное не было механизма контроля исполнения Конвенций.

Поэтому принятие Сводной Конвенции о труде в морском судоходстве в 2006 году явилось важной вехой в цивилизованном развитии труда моряков. Все морские «державы» ратифицировали данную Конвенцию. В нее вошли все 87 Конвенций и Рекомендаций о труде в морском судоходстве. РФ ратифицировала данную Конвенцию в 2012 году. Чтобы было немного понятнее – Конвенции практически регламентировали полностью труд моряка (это от минимального возраста, уровня заработной платы, страхования жизни, оплаты по травме и по болезни, питания на судне, порядка найма вплоть до количества наволочек и подушек на каждого моряка). Никакой дискриминации по национальному признаку, в том числе и по заработной плате.

И главное на государства, ратифицировавшие данную Конвенцию были наложены требования по контролю исполнения Конвенции. Практически в настоящее время ни одно судно не может войти или выйти из порта, если не соответствует Конвенции МОТ. Соответствие это должно быть отражено в коллективном договоре, либо если нет коллективного договора, то в трудовом договоре моряка, тогда он должен будет содержать все пункты Конвенции (это приблизительно 30 страниц текста) и на двух языках – национальном и английском. Также на каждое судно должно быть выдано, государством порта регистрации, - свидетельство о соответствии судна Конвенционным требованиям.

**Да это большой шаг вперед, но как говорил Черномырдин «Хотели, как лучше - получилось как всегда» Рассмотрим применение Конвенции в Российской Федерации.**

1. Свидетельство о соответствии судна Конвенции в РФ выдает Морской Регистр. Но морской регистр, при все к нему уважению, занимается именно судном, но не трудовыми отношениями. Спрашиваю у Морского Регистра «каким образом вы проверяете соответствие». «Ну есть перечень документов, судовладелец предоставляет эти документы, мы выдаем свидетельство». «А соответствие коллективного договора (если даже он есть) вы проверяете»? «Нет, это в наши функции не входит». Как же так, ведь это же основной документ.
2. Проверять суда (в том числе и иностранные) в портах РФ поручено Государственному портовому контролю. Те же самые вопросы, те же самые ответы. «А уровень заработной платы вы проверяете?» «А разве должны?» Я понимаю их учили на другое, - это «Парижский» и «Токийский меморандумы» - это проверка технического состояния судна. Неоднократно обращались в Агентство Морского и речного транспорта привлечь в помощь морской профсоюз, что соответствует тексту Конвенции, но пока нас не услышали.

(Примечание: на Парусном учебном судне «Крузенштерн» - официальная

заработная плата капитана – 26 тысяч рублей в месяц, я не говорю о страховках,

такая же ситуация и на научном флоте РФ)

1. При ратификации любой Конвенции должны быть внесены изменения в подзаконодательные акты РФ (как минимум в трудовой кодекс, Гражданский кодекс, процессуальный кодекс, что до сих пор не сделано.) Поэтому Роструд не обращает внимание на жалобы моряков в связи с нарушениями пунктов Конвенции, а наши суды вообще не понимают, при чем тут какая-то Конвенция, есть ГК и ГПК.

Морским транспортом в мире перевозятся почти 80% всех грузов. Мы себя отождествляем с великой морской державой, но перевозки, это не только суда, - это прежде всего – моряки, а о них как-то забыли, хотя механизм создать нормальные условия для наших моряков есть – это реализация пунктов Конвенции о труде в морском судоходстве. По данным Международной морской организации почти 200 тысяч российских моряков работают на судах (не наших – иностранных). Получают у нас в основном бесплатное образование, и уходят работать на иностранного судовладельца. Да у них больше зарплата, социальные гарантии и наличие коллективного договора на судне. Что делать? Решение в ответах на вышеуказанных 3-пунктах выше, единственное по 3-му пункту пояснение – это создание в РФ морских судов (судебных инстанций). РФ – единственная морская держава, где таковых нет.

***В.В. Путин 22 мая 2019***

 ***«Бывает и так, что собственники или администрация предприятий просто отказываются от диалога, осознанно дистанцируются от профсоюзов, даже препятствуют – иногда и такое тоже бывает – созданию и деятельности профсоюзных организаций. Такое самоуправство – а это не что иное, как самоуправство, произвол, – безусловно, недопустимо. В том числе с участием прокуратуры, надзорных органов нужно пресекать подобные вещи».***

***«Государство – на всех уровнях – обязано оказывать содействие профсоюзным организациям в отстаивании трудовых прав граждан».***

***«Профсоюзы, которые всегда активно участвуют в разработке законов в этой сфере, должны также энергично контролировать их исполнение, в том числе грамотно, профессионально отстаивать интересы наёмных работников в ходе судебных заседаний».***

 ***«Профсоюзы по своей сути исторически – базовая общественная структура***