



Украинский независимый морской профсоюз

www.uimtu.org ; info@uimtu.org

Совещание ОБСЕ по рассмотрению выполнения,

посвященное человеческому измерению

23 сентября - 4 октября 2013 г.

Рабочее заседание 16

**Массовые нарушения личных, трудовых и социальных прав моряков,
как существенная угроза становлению человеческого измерения в регионе
ОБСЕ (докладчик – Борис Бабин)**

**Mass Violation of Personal, Labor and Social Rights of Seafarers as Significant Threat for
OSCE Human Dimension Development (reporter – Borys Babin)**

Глубокоуважаемый председательствующий, уважаемые представители!

Проблема защиты и обеспечения трудовых и социальных прав моряков невозможна без полномасштабного использования региональных механизмов сотрудничества, таких, как ОБСЕ. Человеческое измерение на межгосударственном уровне связано с надлежащим обеспечением трудовых и социальных прав, прежде всего, в контексте проблемы мигрантов. Сегодня в рамках процессов ОБСЕ действительно уделяется существенное внимание вопросам, связанным с добровольной или вынужденной миграцией в регионе ОБСЕ.

В наши дни именно моряки стали специфической категорией трудовых мигрантов, чьи права во многих случаях остаются незащищенными. Этому способствуют особенности глобального рынка морских перевозок, при котором национальная принадлежность моряка, как наемного работника, работодателя и судна, как места работы, отличаются. Свободная конкуренция на данном рынке привела к тому, что ряд государств, активно не участвуя собственным флотом в торговом судоходстве, постепенно стали поставщиком на него рабочей силы.

Поэтому характерен феномен ряда государств региона ОБСЕ, сохранивших со времен социалистического прошлого базу для подготовки профессиональных моряков и сокративших при этом национальные торговые флоты. Можно упомянуть о роли болгарских, польских, российских, румынских моряков и указать, что на первом месте среди государств региона ОБСЕ по количеству моряков, вовлеченных в глобальный рынок морских перевозок, находится Украина. Около 80000 граждан Украины сегодня трудоустроены на суда под иностранным флагом, ежегодно такой экспорт рабочей силы, не востребованной в украинском торговом флоте дает около миллиарда долларов инвестиций в украинскую экономику.

Многие моряки государств региона ОБСЕ, работающие под иностранным флагом, не имеют надлежащего уровня социальной защиты и обеспечения своих трудовых прав от нарушений со стороны работодателя и посреднических структур. Государства гражданства моряков зачастую не способствуют их

социализации, оставляют моряков вне систем социальной помощи, не способствуют устранению двойного налогообложения моряков.

Реализации трудовых и социальных прав моряков в регионе ОБСЕ препятствуют: коррумпированность национальных систем подготовки и найма, отсутствие эффективных механизмов судебного и административного воздействия на судовладельцев, отсутствие национальных стратегий подготовки и трудоустройства моряков. Нельзя умолчать и о дискриминации моряков в регионе ОБСЕ; в частности, можно указать на ряд решений органов Европейского Союза, ограничивших количество моряков третьих стран на судах под флагами стран ЕС.

Кроме того, можно выделить ряд вопиющих случаев дискриминации украинских моряков в государствах региона ОБСЕ. Ярким примером является дело украинского гражданина, капитана Сергея Масленникова, несправедливо осужденного и отбывшего тюремный срок в Испании. Моряки государств региона ОБСЕ часто сталкиваются с государственным пиратством, становясь заложниками коммерческих или политических интересов отдельных правительств. Характерной в данном случае является ситуация с украинским гражданином, капитаном Евгением Волченко и турецким гражданином, капитаном Ченгизом Гюльченом, удерживаемых сегодня по надуманному обвинению в тюрьме государства Сан-Томе и Принсипи в качестве фактических заложников с целью получения выкупа от судовладельца. Другой гражданин Украины, Александр Федорович, незаконно захваченный в совместных украинско-российских внутренних водах Азовского моря представителями властей Российской Федерации, незаконно удерживается в России в ожидании надуманного обвинения. Коку судна «Arctic Sunrise», гражданину Украины Руслану Якушеву, захваченному российскими властями в Баренцевом море, сегодня выдвинуто обвинение в пиратстве; этот список можно продолжить.

Помимо данных вопиющих случаев нарушения личных прав следует указать на массовые нарушения трудовых прав моряков в регионе ОБСЕ. Только в Украине за 2010-2012 годы благотворительный фонд «Ассоль» получил информацию о несоблюдении трудовых договоров на 66 судах, находящихся в собственности преимущественно европейских бенефициариев; количество пострадавших украинских моряков на этих судах составило более 960 человек.

В апреле 2010 г. судно «Baltic Star», на борту которого находились 8 граждан Украины, было брошено у побережья Камеруна судовладельцем, зарегистрированным в Монако.

В августе 2010 г. суда «Глория-1» и «Swift Split» были брошены судовладельцем, хорватской «Split Ship Management», на борту находилось 9 украинских моряков.

В ноябре 2010 г. круизное судно «Delphin Voyager» (владелец – греческая компания «Enterprises Shipping and Trading SA», оператор – немецкое предприятие «Marine Trade Consulting GmbH»), зайдя в греческий порт Пирей отказалось выполнить финансовые обязательства относительно экипажа судна, в составе которого был 171 гражданин Украины. Впоследствии судно было арестовано в порту Венеция, в связи с финансовыми просчетами «Marine Trade

Consulting GmbH», более 200 членов экипажа был брошены данным немецким оператором на произвол судьбы.

В декабре 2010 г. судно «Capital Vega» на судовой верфи Терманессе находилось в аварийном состоянии, экипажу, состоящему заработная плата турецким судовладельцем «Capital Shipping Ltd» не платилась, экипаж (в т.ч. 2 гражданина Украины) был брошен судовладельцем на произвол судьбы (оператор судна – турецкая компания «Neptun Denizcilik Sti»).

В сентябре 2011 г. экипаж судна «Fellow» был оставлен на произвол судьбы турецким судовладельцем «Fellow Shipping Ltd» (оператор судна – турецкая компания «Panasia Denizcilik Ltd») без каких-либо выплат задолженности по заработной плате в порту Самсун.

В мае 2011 г. брошенный эстонской судоходной компанией «United Marine Managment Ltd» теплоход «Heli», состоящий из граждан России, Украины и Эстонии, начал забастовку в порту Валенсия. Эта же судоходная компания бросила на произвол судьбы у берегов Турции судно «Akai» с несколькими гражданами Украины в составе экипажа.

В феврале 2012 г. судно «Oncor» было продано греческим судовладельцем «Capella Maritime» без предупреждения экипажа, вследствие чего всему составу передали предписание сойти на берег в ближайшем порту, без компенсации заработной платы за весь период работы. Турецкие портовые власти игнорировали требования экипажа «Oncor», ставшего в районе Босфора, о помощи в разрешении спора и фактически содействовали судовладельцу в его незаконном нарушении прав экипажа.

В июле 2012 г. судно «Sea Flower» с 8 украинскими моряками в составе экипажа было брошено турецким судовладельцем и сбежавшим с судна капитаном в порту Алиага на произвол судьбы.

В августе 2012 г. круизное судно «Venus» было арестовано в порту Ашдод, в силу чего 70 граждан Украины, находившихся в составе экипажа, попали в крайне тяжелое положение.

В августе 2012 г. судно «Orobica» было в силу немореходности было арестовано в порту Сеута (Испания) по решению капитана порта, 15 украинских моряков – членов экипажа были брошены итальянским судовладельцем «Euragent Srl» без оплаты заработанного и репатриации.

В сентябре 2012 г. судно «Gas Optimal» с украинским экипажем в 15 человек было брошено греческим судовладельцем «Optimal Marine Corp» (оператор – греческая компания «Nautilus Marine S.A.») на внешнем рейде бразильского порта Паранагуа, с невыплатой заработной платы и отказом в репатриации в Украину.

В сентябре 2012 г. судно «Tuzla» с 10 украинскими моряками в составе экипажа было брошено турецким судовладельцем «Melta Shipping Ltd» без выплат заработной платы и средств на репатриацию.

В сентябре 2012 г. круизные лайнеры «Princess Danae» и «Athena» португальской компании «Classic International Cruises» были задержаны в Марселе по прибытию за долги по бункеру и зарплате экипажам; 56 граждан Украины из состава их экипажей остались без заработанных средств и возможности репатрироваться за счет судовладельца.

Данная практика существует и сегодня; достаточно указать на судьбу 16 украинских моряков – членов экипажа «Скай Стар», находившихся в 2013 г. у побережья Камеруна более 6 месяцев по вине судовладельца, отказывавшего им в репатриации.

Следует признать, что нарушение прав моряков региона ОБСЕ, как трудовых мигрантов, иностранными судовладельцами и органами власти иностранных государств во многом обусловлено ненадлежащей имплементацией государствами региона ОБСЕ глобальных стандартов труда в морском судоходстве, продолжавшейся длительный период.

Однако ситуацию изменило принятие в 2006 г. Конвенции о труде в морском судоходстве (КПМС 2006 г.) вступившей в силу 20 августа 2013 г.; этот акт должен положить конец структурной и институциональной дискриминации моряков. Можно указать на позитивный пример Болгарии, Боснии, Канады, Кипра, Дании, Испании, Латвии, Люксембурга, Нидерландов, Норвегии, Польши, Российской Федерации и Швеции, в которых уже действует данная конвенция и на ее вступление в силу в течение ближайшего года для Бельгии, Венгрии, Великобритании, Германии, Мальты, Сербии, Финляндии и Франции. Это делает пространство ОБСЕ территорией действия КПМС 2006 г. и ставит перед органами ОБСЕ задачи по мониторингу ситуации с обеспечением прав трудящихся-мигрантов в новых условиях.

В то же время ряд государств региона ОБСЕ не присоединился к КПМС 2006 г.; такой раскол правового поля будет способствовать вытеснению с глобального рынка морского труда моряков из не ратифицировавших КПМС 2006 г. стран региона ОБСЕ, росту социальной напряженности и безработицы в отдельных регионах и территориальных общинах данного регион. При этом присоединившиеся к КПМС 2006 г. государства региона ОБСЕ не всегда имеют четкий план действий по ее имплементации.

В частности, пересмотру подлежат национальные модели найма моряков, страхования ответственности агенств по найму перед моряком, установления единой и определенной субъектности судовладельца, системы государственного контроля за соблюдением прав моряков. Необходимость разработки новых правовых механизмов останавливает ряд государств ОБСЕ на пути к присоединению к международным стандартам защиты прав моряков.

Именно поэтому необходимость интенсификации наднационального диалога и использование механизмов БДИПЧ ОБСЕ по поиску наиболее приемлемых национальных форм защиты прав такой специфической категории трудовых мигрантов, как моряки, является очевидной. Такая работа станет достойной реализацией решений Маастрихтской Встречи Совета министров ОБСЕ 2003 г., продолжением действий по решениям Конференций ОБСЕ по обзору в Варшаве и Астане 2010 г.

Поэтому наш профсоюз предлагает БДИПЧ ОБСЕ провести следующие действия по проблеме прав моряков в период 2013-2014 гг.:

- организовать мониторинг ситуации по случаям нарушения прав моряков гражданства государств-участников ОБСЕ, трудоустроенных в международном судоходстве;

- провести исследование национальных механизмов подготовки, найма и трудоустройства моряков, их организации, ведению коллективных переговоров и их результатов в государствах ОБСЕ, которые способствовали бы профилактике нарушений прав моряков со стороны иностранных судовладельцев и органов управления иностранных государств;

- составить методические рекомендации по обеспечению прав моряков-мигрантов в условиях нарушения их прав со стороны иностранных судовладельцев и органов управления иностранных государств, обобщить национальную практику механизмов их защиты с выделением наиболее удачного опыта как разрешения специфических проблем (борьба с захватом моряков пиратами, противодействие случаям государственного пиратства и неправового произвола по отношению к морякам) так и в рамках имплементации стандартов КПМС 2006 г.;

- провести консультации об изменении политики государств ОБСЕ по отношению к регистрации коммерческих компаний, имеющих право владения судами, в оффшорных зонах, а также об установлении механизмов реальной связи между коммерческим судном и государством его национальности (флага);

- способствовать распределению ответственности за обеспечение прав моряков-мигрантов в регионе ОБСЕ между ММО, МОТ, ОБСЕ, национальными правительствами, профсоюзами моряков, организациями морских работодателей, иными структурами гражданского общества.

Кроме того, учитывая удобство программно-правового подхода, следует рекомендовать ОБСЕ разработку Плана действий, возможно, совместного с МОТ, для обеспечения реализации в регионе ОБСЕ международных стандартов обеспечения трудовых и социальных прав моряков. Для реализации подобного Плана действий следует привлечь общественные структуры, профсоюзы, профильные учебные заведения государств региона ОБСЕ.

Также следует рекомендовать миссиям ОБСЕ в государствах, играющих значительную роль в поставках рабочей силы на мировой рынок морского труда, учесть проблематику защиты прав моряков в соответствующих программах и проектах, с учетом приоритетов, указанных в вышеупомянутом Плана действий; в этом случае пилотной миссией для разработки такого рода программ можно считать Координатора проектов ОБСЕ в Украине;

Считаем нужным обсуждение возможности возложения функции координатора соответствующей деятельности на Председательствующего в ОБСЕ, особенно учитывая председательствование в 2013 г. Украины, как государства, существенно заинтересованного в обеспечении прав моряков-мигрантов и одновременно испытывающего определенные сложности в имплементации современных международных стандартов защиты прав моряков, в частности, КПМС 2006 г.