

## АКТУАЛЬНІ АСПЕКТИ МОРСЬКОГО ТА ІНФОРМАЦІЙНОГО ПРАВА

УДК 347.793

Підпала І. В., здобувач НУ кораблебудування  
ім. адмірала Макарова, юрисконсульт 1 категорії

### Контракт як основне правове підґрунтя проходження служби на морському торговельному флоті

Стаття присвячена дослідженню правових особливостей контракту моряка, визначенню його необхідних умов для проходження служби на морському торговельному флоті.

**Ключові слова:** контракт, моряк, морська служба, правовідносини, морський торговельний флот, судно, утримання, судновласник.

Статья посвящена исследованию правовых особенностей контракта моряка, определению его необходимых условий для прохождения службы на морском торговом флоте.

**Ключевые слова:** контракт, моряк, морская служба, правоотношения, морской торговый флот, судно, содержание, судовладелец.

The article investigates the legal characteristics of the contract sailor, his definition of necessary conditions for service on commercial sea fleet.

**Key words:** contract, sailor, marine service, legal, commercial sea fleet, ship maintenance, the shipowner.

**Постановка проблеми.** Контракт є основним елементом у системі морської служби. Він розглядається як підстава виникнення правовідносин і водночас як форма залучення моряків на службу [1]. Тому основоположним джерелом правового регулювання служби моряків є контракт. Сторони контракту про найм на морську службу є роботодавець-судновласник і працівник-моряк — член екіпажу судна, який володіє спеціальною правосуб'єктністю, що обумовлена специфічними вимогами, які висуваються для проходження служби на морському торговельному транспорті [2]. Дослідження правових особливостей контракту моряка на сьогодні є дуже актуальним, оскільки він є основним правовим чинником при проходженні морської служби, а зазначення в ньому необхідних умов є запорукою успішної та безпечної роботи.

**Аналіз останніх досліджень** свідчить, що дослідженню правових особливостей контрактів щодо проходження служби на морському торговельному транспорті увага вченими майже не приділялася, лише загальними теоретичними умовами контрактів моряків опікувались такі вчені, як О.С. Савич, А.С. Кокін, О.М. Шемякін та деякі інші.

**Метою** статті є дослідження обов'язкових мінімальних умов контракту та надання їм характеристики.

**Виклад основного матеріалу.** Правовідносини між моряком і судновласником в морській галузі дуже специфічні та передбачають ряд принципів правового регулювання. Особливо це простежується при укладанні моряками контрактів. Регламентация правового регулювання контрактів членів екіпажу морського судна була розглянута Міжнародною організацією праці (МОП) ще на ранній стадії її існування, результатом роботи стало прийняття у 1926 р. Кон-

венції № 22 «Про трудові договори моряків». Контракт, згідно з положеннями ст. 3 Конвенції № 22, підписується судновласником чи його представником — з однієї сторони і моряком — з іншої. При цьому національним законодавством передбачаються належні заходи для того, щоб моряк зрозумів контракт, тобто надається час для його вивчення перед підписанням. Конкретні пільги для моряка і судновласника при підписанні договору найму на морську службу теж встановлюються національним законодавством країни прапора судна. Крім того, Конвенція містить спеціальні положення, що стосуються контрактів даної категорії робітників, але більшість її статей має відсильні норми на національне законодавство [3].

Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 р., ст. 91 визначає, що судно, а в тому числі і його екіпаж підпорядковуються законодавству держави прапора цього судна. Тому в межах судна повинно діяти національне законодавство держави прапора. З цього вбачається, що український моряк, наймаючись на службу до складу екіпажу судна під прапором Панамі, пов'язаний нормами панамського законодавства [4].

Таким чином, після укладення контракту моряк потрапляє під дисциплінарну залежність від судновласника, згідно з вимогами національного законодавства. Він зобов'язаний виконувати усі вказівки останнього, якщо це необхідно для здійснення морської служби. При порушенні моряком своїх зобов'язань за контрактом судновласник має право застосовувати щодо нього дисциплінарні санкції зазначені в контракті. Більш того, ця дисциплінарна залежність компенсується безумовним правом достроково розірвати контракт, укладений на невизначений строк, тоді як аналогічні права судновласника законодавством обмежені. Тому, коли в контракті зазначені основні його умови та підкреслюється рівність сторін, то тим самим наголошується на їх рівноправності як учасників правовідносин морської служби, наділених взаємними правами і обов'язками. Але в кожній країні законодавство має свої особливості і моряку потрібно бути пильним при підписанні контракту на морську службу, щоб не опинитися у цілковитій залежності від судновласника [5].

В світлі зазначеного питання цікавою представляється проблема визначення судновласника при оформленні контракту [6]. Згідно зі ст. 20 Кодексу торгового мореплавства України (КТМУ), судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах [7]. Тому можливі ситуації, коли судновласник не є власником судна і причиною такої ситуації є прагнення судновласника мінімізувати свої витрати на утримання судна та екіпажу. Одним із механізмів скорочення витрат є встановлення прямих контактів між судновласником і оператором судна. Фірми-оператори, як правило, знаходяться в країнах, які класифікуються міжнародними товариствами в якості офшорних територій. Вони забезпечують технічний і комерційний менеджмент суден, в тому числі займаються питаннями найму екіпажів [8]. Однак, якщо моряк укладає контракт безпосередньо в кадровій службі судновласника для служби на одному із його суден, то в даному випадку існують правовідносини між моряком і судновласником. Але є випадки, коли моряк укладає договір з крїюїнговим агентством щодо найму на судно з іноземним прапором, то виникають колізії у встановленні роботодавця, визначені того, нормами законодавства якої держави слід керуватися при укладенні даного договору, а також при вирішенні спорів, що виникають із нього [6].

В світовій практиці існують різні варіанти правовідносин між моряком і судовласником. Наприклад, коли особою, яка відповідає за виконання фінансових зобов'язань перед моряками є сам власник судна, який забезпечує управління судном і приймає рішення по найму моряків. Таким чином, для моряка поняття судовласник важливе з точки зору виплати утримання [7]. Досвід розгляду справ про стягнення заборгованості по заробітній платі судами показує, що судноплавні компанії завжди заперечують проти позовних вимог моряків і часто посилаються на те, що вони не є належними відповідачами по даній категорії справ. Суди, як правило, покладають обов'язки по виплаті заборгованості на належних відповідачів, а саме на тих, хто є стороною контракту [8]. Спираючись на практику можна сказати, що в Україні теж існує механізм захисту прав моряків на отримання не виплаченої їм заробітної плати та компенсації, але не завжди він діє [9]. Наприклад, в порядку забезпечення позовних заяв членів екіпажу про стягнення заборгованості по заробітній платі у 2012 р. в порту Миколаїв був арештований пароплав під прапором Камбоджі. Під час розгляду справи судом арешт було скасовано, проте юристам вдалося домогтися перегляду справи в апеляційній інстанції з повторним арештом судна до кінця розгляду справи по суті, але вже у порту Маріуполь. В результаті спір було врегульовано у добровільному порядку та морякам виплачена лише заробітна плата без компенсації [10].

За результатами моніторингу контрактів, що укладають з моряками агенції з найму на морську службу (brewing agencies), більше 40% з них не містять соціальних гарантій для моряків. Підписуючи контракти, де немає страховки за хворобою, виплат при смертельних випадках, моряки погоджуються на ті умови морської служби, які не гарантують соціального забезпечення. Моряки часто опиняються в таких умовах ринку, які змушують погоджуватися на будь-які запропоновані вакансії. Це змушує їх підписувати контракти, навіть не читаючи. У свою чергу незнання умов контракту призводить до суттєвих наслідків: невивплата утримання, невивплата за страховими випадками та ін. Можна сказати, що в кращому випадку моряки дивляться на останню сторінку контракту та на обсяг утримання і термін плавання. У 90 % випадків моряки, виходячи в море, не залишають членам своєї родини копії контракту і родина навіть не знає назву агенції з найму, судовласника та прапор держави, під яким ходить судно. За такого стає очевидним, що українські моряки підписують контракти, які майже не гарантують їм соціального забезпечення [11].

Таким чином, при укладенні контракту моряку необхідно перш за все:

- не починати службу на судні без підписаного контракту;
- не підписувати незаповнений контракт або в якому є посилання на прямо незазначені обов'язки чи умови служби, або з якими моряк не був ознайомлений;
- перевірити, чи є посилання в контракті на колективний договір. Якщо так, то потрібно повністю ознайомитися з його умовами, а краще мати копію колективного договору разом з контрактом;
- впевнитися, що тривалість контракту чітко визначена;
- не підписувати контракт, що дозволяє вносити до нього зміни на розсуд лише судовласника. Будь-які зміни протягом часу дії контракту, можуть бути внесені лише за обоюсторонньою згодою сторін;
- переконатися, що в контракті зазначено розмір базового утримання і кількість годин служби на тиждень (наприклад, 40, 44 або 48 годин);
- впевнитися, що в контракті чітко визначенні умови виплати овертайму і

його ставка. МОП зазначає, що години овертайму повинні бути сплачені не менше, ніж за ставкою нормальної робочої години з коефіцієнтом 1,25;

- переконатися, що в контракті зазначено кількість днів оплачуваної відпустки, але їх має бути не менш ніж 30 днів на рік (2,5 дні на місяць);

- не підписувати контракт, що дозволяє судовласнику затримувати виплату або відраховувати частину утримання під час дії контракту; за яким потрібно оплачувати свій проїзд на судно або репатріацію; який містить будь-які статті, що обмежують право бути членом профспілки, консультуватися з профспілкою і скористатися допомогою профспілки в захисті інтересів. Моряк має право на отримання усіх виплат по закінченні кожного календарного місяця.

Індивідуальний контракт про найм на морську службу не завжди містить умови про додаткові виплати. Тому моряку бажано отримати підтвердження від судовласника про те, який розмір компенсації буде виплачено в разі: хвороби або травми, отриманої в період дії контракту; смерті (сума виплачується спадкоємцю); втрати судна; втрати речей через загибель судна; дострокового припинення контракту. Моряк, після укладення контракту повинен отримати один екземпляр, який завжди має зберігати у себе, так як він є найважливішим правовим документом, що підтверджує проходження морської служби на торговельному судні [12].

Перш ніж підписати контракт або почати службу, моряк повинен обов'язково пам'ятати, що незалежно від умов, на яких він погоджується служити на судні, існують обов'язкові мінімальні умови, виконання яких він повинен наполегливо вимагати [13].

Обов'язковими мінімальними умовами контракту про проходження морської служби можна визначити.

По-перше, це – **назва судна (суден), на борту якого (яких) моряк зобов'язується служити**. Для члена екіпажу судна передбачається зазначення в якості місця служби назву судна (суден), офіційного номера судна і порту його приписки. Тому даний вид необхідних умов контракту визначається як «місце служби», яке зазначається в контракті, як назва саме робочого місця моряка, де він буде виконувати свої обов'язки, що витікають із самого контракту. Оскільки місце роботи є необхідною умовою контракту, її зміна можлива лише за взаємною згодою сторін [8].

По-друге, це – **посада, на яку наймається моряк**. Зазначені в контракті умови проходження морської служби обумовлюють певний вид роботи, яку зобов'язується виконувати моряк та визначають посаду. Посада встановлюється на підставі здобутої професії, спеціальності, кваліфікації, досвіду, які враховуються при укладенні контракту. Посада, як і місце роботи залишаються незмінними на весь час дії контракту. Посада визначає межі компетенції моряка, коло його прав, обов'язків і відповідальність. Найменування посади відображає й характер проходження служби моряком [6]. Визначення посади, на яку наймається моряк у контракті є основною необхідною умовою з приміткою, що його посадові обов'язки визначаються капітаном судна, який є єдиним уповноваженим представником судовласника на судні, на підставі Статуту служби на морських суднах, посадової інструкції, судового розкладу.

По-третє, це – **місце і дата прибуття моряка на борт судна для проходження служби**. Обов'язковою умовою контракту є дата початку служби: це день, в який моряк зобов'язаний приступити до роботи. Якщо в контракті

дата початку служби не встановлена, то моряк повинен приступити до неї на наступний день після вступу контракту в силу. Дата початку служби в контракті члена екіпажу морського торговельного судна означає одночасно і дату занесення відомостей про нього до судової ролі [14]. Ця умова контракту є запорукою для моряка, так як надає йому право вимагати фактичного надання саме тої роботи і в той строк, які обумовленні в контракті [15].

По-четверте, це — **розмір утримання**, яке є найнеобхіднішою умовою контракту, так як від нього залежить матеріальний стан моряка. В індивідуальному контракті ця умова повинна бути відображена обов'язково, бо за відсутності зазначення конкретного розміру утримання, моряк може отримувати його значно меншим від мінімального, що встановлене національним законодавством та конвенційними вимогами або від того, яке оговорювалось усно до прийняття на службу. Відсутність такої умови є дуже вигідним для судовласників, тому моряку не можна укладати контракт без погодження питання про розмір утримання та умови його виплати [16].

По-п'яте, це — **обслуговування та соціальне забезпечення**. Ці умови є обов'язковими та невід'ємними у контракті моряка, враховуючи специфіку його служби. Дана умова гарантує моряку захист здоров'я й забезпечення невідкладного доступу до медичного обслуговування на борту судна й на березі; створення гарантій фінансового забезпечення при прояві наслідків хвороби, травми або смерті, що мають місце при проходженні морської служби; забезпечення безпечних та гігієнічних умов служби на борту судна; забезпечення морякам доступу до берегових об'єктів для догляду за їхнім здоров'ям. Таким чином, прописавши ці умови у контракті моряку гарантовано право отримати соціальну допомогу та медичне обслуговування, що передбачено законодавством [17].

По-шосте, це — **умови репатріації**, що мають бути невід'ємною частиною контракту моряка. Це обумовлено необхідністю чітко зазначити, в яких випадках, за чий рахунок, яким видом транспорту і до якого місця репатріюється моряк з обов'язковим відображенням структури витрат по репатріації та особи, що зобов'язана їх понести [16]. При упушенні особливостей репатріації з умов контракту моряк буде змушений за свої кошти повертатися додому [14].

По-сьоме це — **припинення дії контракту моряка**. В теорії морського права термін «припинення дії контракту» передбачає припинення правовідносин на підставах, передбачених законодавством. Тому крім дати початку служби, сторони обов'язково повинні вказати термін закінчення дії контракту, у разі укладення його на певний строк з зазначенням обставин, які є підставою для укладення строкового контракту [18]. Якщо термін закінчення дії контракту не зазначений, то він вважається укладеним на невизначений строк. Конкретні підстави припинення дії повинні бути зазначені на підставі норм законодавства в умовах контракту в залежності від строку: укладений на одне плавання, на визначений чи на невизначений період [3].

Вищенаведені обов'язкові умови контракту не є вичерпними, але хоч в такому мінімумі повинні бути зазначені в контракті, які моряк спочатку повинен вивчити та зрозуміти, а потім давати погодження щодо підписання контракту.

Процедура та умови укладення контракту з моряком залежать від прапора судна, на якому він планує служити. На судах під українським прапором вони регламентуються нормативними актами національного законодавства, які вста-

новлюють спеціальні вимоги до моряків при укладенні контракту, без дотримання яких моряк не може бути працевлаштований. До таких вимог належать підтвердження кваліфікації та стану здоров'я моряка та ін.

Однак на сьогоднішній день кількість морських суден під українським прапором незначна, тому моряки вимушені йти служити на судна під, так званими, «зручними прапорами» (Ліберія, Панама, Кіпр, Багами, Маршаллові Острови та ін.) Тому у цих випадках процедура укладення контракту з моряком, умови роботи, соціально-економічні гарантії та інші питання регулюються міжнародними конвенціями, законодавством прапора, законодавством за погодженням сторін (англ. applicable law), колективною угодою і самим контрактом. За такого, враховуючи інтернаціональність екіпажів, МОП було прийнято у 2006р. зведений нормативний акт – Конвенцію про працю в морському судноплаванні, яка систематизувала та уніфікувала існуючі міжнародні стандарти з працевлаштування моряків, викладені в різних конвенціях і наводять ці стандарти у відповідність з реаліями служби моряків [17].

Конвенція регламентує порядок укладення та обов'язкові умови контрактів з моряками, а саме: контракт повинен бути укладений у письмовому вигляді і підписаний як моряком, так і судовласником або його представником. Моряку, що підписує договір, надається можливість його вивчити і отримати консультацію щодо змісту угоди. Встановлені обов'язкові реквізити трудового договору моряка, серед яких: анкетні дані, найменування та адресу судовласника, посаду, розмір заробітної плати, термін дії угоди, право на репатріацію, медичне обслуговування та посібник і т.д.

Перед підписанням контракту, крім умов щодо розміру заробітної плати, терміну служби, посади і трудових обов'язків, дуже важливо вивчити умови роботи (права та обов'язки) на судні та гарантії соціального захисту моряка у випадку одержання травми або хвороби на судні. Найчастіше в тексті трудового контракту міститься посилання на інший документ (наприклад, колективна угода), детально регламентує такі умови. Крім того, перед підписанням контракту рекомендується перевірити, чи керується судовласник колективними угодами Міжнародної федерації працівників транспорту (International Transport Workers ' Federation, ITF), а також дізнатися деталі такої угоди (термін дії, тип, умови) [19].

**Висновки.** На підставі вищевикладеного можна зробити висновок, що контракт для моряка є головним правовим чинником проходження служби на морському торговельному флоті, в якому повинні бути відображенні усі мінімально необхідні умови, які моряк повинен вивчити, зрозуміти і лише після цього підписувати контракт, при цьому обов'язково визначитися з його строком та заробітною платою. Після підписання контракту моряк повинен один екземпляр зберігати у себе, як правовстановлюючий документ проходження служби. На сьогодні інформацію про судно та судовласника можливо дізнатися з офіційних сайтів морських компаній, де зазначаються відомості про умови служби та вимоги до кандидатів. Але, як вбачається, моряки не володіють елементарною юридичною грамотністю, що породжує укладення контрактів без належних умов з порушенням при службі їхніх прав, тому, укладаючи контракти з іноземним судовласником, «випадають» з правового поля нашої держави і опиняються без захисту. Для уникнення більшості випадків порушення прав моряків на судах з іноземним прапором доцільно морським державам ратифікувати Конвенцію про працю в морському судноплаванні.

**ЛІТЕРАТУРА:**

1. Поняття трудового договору. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://vse-znaniya.com/trudovoe-pravo-ukrainy/ponyattya-trudovogo-do-govoru.html>
2. Избаш О.О. Обязательные условия трудового договора моряков / О.О. Избаш. — [Электронный ресурс]. — Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua>
3. Конвенція МОП про трудові договори моряків від 24.06.1926 р. № 22. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
4. Конвенція ООН з морського права. 1982. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
5. Хохлов Е.Б. До поняття трудового договору і договору найму праці / Е.Б. Хохлов // Правоведение. — 1998. — №2. — С. 127.
6. Рез С.В. Систематизація нормативних актів, що регулюють працю плаваючого складу транспортних суден морського флоту / С.В. Рез, Ю.М. Явич. — Л., «Транспорт», 1969. — 32 с.
7. Кодекс торговельного мореплавства України: станом на 1 грудня 2014 р. — [Електронний ресурс] — Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
8. Ефимов С.Л. Как получить работу на судне / С.Л. Ефимов, В.Н. Гуцуляк., В.А. Конталев. — М.: «РКонсульт». — 2002. — 320 с.
9. Золотопуп С. В. Взыскание задолженности по зарплате моряков-подфлажников и компенсации за ее несвоевременную выплату / С.В. Золотопуп. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.business.ua/blogs/likbez/blog\\_szolotorup/637/](http://www.business.ua/blogs/likbez/blog_szolotorup/637/)
10. Судові процеси в Україні: арешт суден в українському порту в якості заходу забезпечення позову про стягнення заборгованості по заробітній платі. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://mbis.com.ua/ourcases.ukr.php>
11. Українські моряки підписують контракти, які не гарантують соціального забезпечення. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zik.ua/ua/news/2011/05/24/289217>
12. Поради інспектора українського ІТФ. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://seaman.ucoz.ua/forum/27-195-1>
13. Про що повинен пам'ятати моряк, перш, ніж підписати контракт. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.surpr.ru>
14. Большакова А. Е. Трудовой договор с членами экипажей морских судов: сравнительный анализ законодательства России и Украины: дис. канд. юр. наук: 12.00.05 / Большакова Алина Евгеньевна. — Москва, 2007. — 236 с.
15. Аколова Е.Н. Современный трудовой договор / Е.Н. Аколова. — М.: «Экспертное бюро М». — 1997. — 303 с.
16. Ставцева А.И. Трудовой договор / А.И. Ставцева, О.С. Хохрякова. — М.: Юридическая литература. — 1983. — 176 с.
17. Савич О.С. Порівняльно-правовий аналіз положень Конвенції «Про працю в морському судноплаванні» 2006 року та національного законодавства з питань соціального захисту моряків / О.С. Савич. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [www.eastwave.com.ua](http://www.eastwave.com.ua)
18. Болотіна Н.Б. Трудове право України: підручник / Н. Б. Болотіна, Г. І. Чанишева. — К.: «Знання», 2001. — 564 с.
19. Кифак А. Как действует порядок оформления на работу моряков на морские суда / Александр Кифак. — [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://cfts.org.ua/question?id=28>

