

УДК 341.1/8

О. П. Єлезаров*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри судноводіння та керування судном
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО ЗАХИСТУ ПРАЦІ МОРЯКІВ ЗА МІЖНАРОДНИМ І НАЦІОНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Тенденція до глобалізації економіки не могла не зачепити й трудові відносини, зокрема трудові відносини на морському транспорті. Бурхливий розвиток підприємств із багатонаціональним складом особливо сприяє інтернаціоналізації трудових відносин. На трудових відносинах, що складаються на транспорті, особливо на морському транспорті, ще раніше позначилася тенденція інтернаціоналізації. Ця тенденція призвела до усвідомлення необхідності міжнародного правового регулювання трудових відносин.

Перші спроби впровадження міжнародного правового регулювання праці були зроблені ще в 1818 р. Робертом Оуеном. Однак успішними такі спроби стали тільки після Першої світової війни, коли були укладені двосторонні й багатосторонні договори, що регулюють порядок найму на роботу, зокрема, на торгові судна. На підставі Версальського договору (1919) була створена Міжнародна організація праці (далі – МОП), яка сьогодні є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй (ООН). Згодом правового нормування зазнали й інші трудові відносини, зокрема трудові відносини, пов'язані з валютним регулюванням (відносини з приводу оплати праці), а також припиненням трудових відносин. Особливістю конвенцій і рекомендацій МОП є те, що вони, як правило, не спрямовані на уніфікацію внутрішніх норм трудового права держав-членів, оскільки в силу п. 8 ст. 19 Статуту МОП прийняття будь-якої конвенції чи рекомендації конференцією або ратифікація будь-якої конвенції будь-яким членом МОП повинні розглядатися не як такі, що зачіпають будь-який закон, судові рішення, звичай або угоду, а як такі, що забезпечують зацікавленим трудящим більш сприятливі умови, ніж ті, які передбачаються конвенцією або рекомендацією. Це означає, що прийняття країною норм конвенції чи рекомендації МОП не знімає, як правило, колізійні питання [5].

«Україна продовжує розвиватися як держава, що готує високопрофесійні та висококваліфіковані кадри морської справи світового рівня. Наші навчальні заклади, які займаються підготовкою моряків, оцінені як європейськими комісіями та організаціями, так і нашими

партнерами у всіх країнах», – зазначив Міністр інфраструктури України Володимир Козак [1]. Однак сьогодні є низка питань, що стосуються саме правового регулювання праці та проблеми в галузі захисту праці українських моряків.

Отже, для українських моряків серед різного роду проблем можна виділити такі, як піратські напади та відсутність соціального захисту. Далі можна зазначити політико-правові проблеми, пов'язані з порушенням прав моряків владою або приватними особами інших держав. І, нарешті, проблеми, пов'язані з криминологічними компаніями у відносинах посередництва із судновласниками. Отже, нині в Україні існує комплекс правових проблем, що пов'язані між собою й потребують нормативного врегулювання. Розглянемо зазначені проблемні питання більш детально.

Проблема піратських нападів є однією з головних, тому що це несе загрозу життю і здоров'ю українських моряків. Життя людини є головним пріоритетом у міжнародному праві. Піратство загострилося впродовж останніх років. У 2012–2013 рр. ситуація із захопленнями торговельних суден залишалася складною. Так, за даними іноземних засобів масової інформації, у 2012 р. загальні збитки від незаконної діяльності сомалійських піратів становили 7 млрд. доларів США. При цьому сума збитків приватних компаній сягає близько 5,5 млрд. доларів США. Зокрема, приватні судноплавні компанії виділяють кошти на озброєний супровід суден, а це приблизно 1,1 млрд. доларів США. Ще близько 650 млн. доларів США йде на страхування. Середня сума викупу, яку вимагали пірати, – 4–5 млн. доларів США. Сума витрат на викуп захоплених екіпажів у 2012 р. сягала 160 млн. доларів США [2, с. 47, 48].

Протягом 2008–2011 рр. були здійснені напади на 42 судна з 196 громадянами України в складі екіпажів, із них у 2008–2010 рр. 31 судно з 155 українськими моряками було захоплено в полон. Найбільш трагічними прикладами є захоплення сомалійськими піратами суховантажу *Faina* у 2008 р., балкера «*Аріана*» у 2009 р., *Asian Glory* у 2010 р., а також танкера *Enrico Levoli* у 2011 р. [3].

У сфері соціального захисту моряків теж існує комплекс проблем. Широко відома проблема невиконання фінансових зобов'язань судновласника перед екіпажем. Виникає складна ситуація, конфлікт із роботодавцем, допомогти такому моряку надзвичайно складно. Крюїнгові агенції, які направили його на судно, вже свою функцію виконали, і юридично вони не зобов'язані опікуватися його подальшою долею. Не сприяє ефективному захисту прав моряків і наявність безлічі невеликих слабких морських профспілок. Фірма-судновласник, як правило, на запити не відповідає, судовий захист порушених прав моряків у країні прапора через високу вартість послуг адвокатів узагалі недоступний українським морякам.

Досить часто права українських моряків порушуються владою або приватними особами інших держав. Наприклад, подібною проблемою є арешти команди суден владою іноземних держав під приводом порушення норм міжнародного морського права чи законодавства. Проте досить часто ігноруються форс-мажорні обставини, у зв'язку з якими подібне порушення могло статися. Як приклад можна навести випадок із судном «Генерал Аршинцев», український екіпаж якого провів у грецькій в'язниці 11 місяців при тому, що капітана судна засудили на 6 років позбавлення волі. Офіційними причинами арешту стали порушення судном територіальних вод Греції, звинувачення в контрабанді сигарет.

Питання працевлаштування моряків є досить специфічним завдяки посередницькому елементу. Таким елементом є крюїнгові компанії. У цьому разі існує спектр проблемних питань. Так, права моряків порушуються крюїнговими компаніями в посередництві із судновласниками. Із моряка стягується плата від 500 доларів США в обмін на сприяння в пошуку роботи й укладення контракту з компанією-працедавцем (судновласником). В Україні досі не існує нормативного документа, який би передбачав, що під час найму моряка крюїнгові агенції повинні вимагати в іноземних судновласників гарантій мінімальної заробітної плати, оформлення медичної та пенсійної страховки, компенсації в разі травмування або загибелі. Поряд із зазначеним основним спектром порушень прав моряків судновласниками або роботодавцями моряки також стикаються з порушенням правил репатріації, недодержанням вимог до житлових приміщень на борту судна, умов праці, відпочинку, харчування й обслуговування в їдальні тощо.

Українські моряки переважно перебувають за кордоном, і вся їхня діяльність пов'язана насамперед із перебуванням за межами України. У цих умовах забезпечення їхніх прав неможливе

без застосування положень міжнародного морського права, що робить надзвичайно актуальними приєднання України до важливих міжнародно-правових документів і їх імплементацію в національне законодавство [3].

Отже, проблема полягає в тому, що на міжнародному рівні виникненню різноманітних вищезазначених порушень прав моряків сприяє невизначеність України в міжнародно-правовій сфері.

Чинні в Україні правові норми у сфері захисту прав моряків переважно ґрунтуються на актах, прийнятих або ратифікованих ще за часів СРСР. Відповідно до Закону України «Про правонаступництво України» від 12 вересня 1991 р., Україна підтвердила свої зобов'язання за міжнародними договорами, укладеними Українською РСР до проголошення незалежності України, а також те, що Україна є правонаступницею прав і обов'язків за міжнародними договорами Союзу РСР, які не суперечать Конституції України й інтересам республіки.

Серед головних міжнародних документів у цій сфері – Конвенція про відкрите море 1958 р., яка ратифікована ще в 1960 р. й набрала чинності в 1962 р. Ця Конвенція передбачає, зокрема, те, що судно має національність тієї держави, під прапором якої воно має право ходити (ст. 5). При цьому між цією державою й цим судном має існувати реальний зв'язок, який полягає в тому, що держава має ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль над цим судном у технічній, адміністративній і соціальній галузях. Відповідно до ст. 10 Конвенції, кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі суден, що ходять під її прапором, зокрема, стосовно умов праці екіпажів з урахуванням міжнародних актів, які стосуються питань праці й підлягають застосуванню.

Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р., ратифікована Україною 3 червня 1999 р. (набрала чинності 27 липня 1999 р.), у багатьох аспектах охопила питання, що врегульовуються Конвенцією про відкрите море 1958 р., зокрема визначення піратства (ст. 101).

Конвенція 1982 р. є комплексним документом міжнародного права, складається з 320 статей і 9 додатків. Конвенція врегульовує правовий режим світових океанів і морів, установлює правила, що врегульовують усю діяльність в океанах і використання їх ресурсів, зокрема судноплавання й повітряні польоти, розвідку й видобуток мінералів, риболовство та перевезення. У Конвенції міститься теза про те, що всі проблеми, які стосуються океанічного простору, тісно взаємопов'язані й мають розглядати-

ся комплексно. Конвенція являє собою єдиний документ, який поєднує кодифікацію традиційних правил використання океанів, а також норми, що врегульовують нові проблеми, які виникають у цій сфері.

Ключовими положеннями Конвенції 1982 р., які мають загальне визнання, є такі: встановлення меж зони територіальних вод у 12 морських миль; суверенне право прибережних держав на ресурси «виключної економічної зони» в межах до 200 морських миль; їхнє суверенне право на ресурси континентального шельфу за межами цієї зони. Конвенція суттєво сприяла судноплавству, встановивши право мирного проходу через територіальні морські води і право транзитного проходу через вузькі протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства.

Одним із основних міжнародних нормативних актів у сфері безпеки мореплавства є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (далі – СОЛОС-74), прийнята в рамках Міжнародної морської організації (ІМО). Спочатку СОЛОС-74 врегульовувала питання організаційного й технічного оснащення суден, що забезпечують їх безпеку. Пізніше в ній з'явилися положення, присвячені заходам щодо боротьби з піратством, які передбачають міжнародну співпрацю і взаємодію.

Важливим міжнародним нормативно-правовим актом є Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р. Вона застосовується до всіх суден, за винятком військових кораблів; суден, які належать державі або експлуатуються нею як військово-допоміжні судна в митних або поліцейських цілях чи виведені з експлуатації.

На відміну від Конвенцій про відкрите море 1958 р. і з морського права 1982 р., Конвенція 1988 р. спрямована на припинення широкого кола злочинних діянь у міжнародному морському судноплавстві, поширюючись на діяння, що вчиняються в різних категоріях морських просторів, у внутрішніх морських водах, у територіальних водах, у відкритому морі. У випадках піратства будь-яка держава має право на припинення актів насильства (універсальна юрисдикція).

1 липня 2004 р. набув чинності Міжнародний кодекс з охорони суден і портових споруд (далі – Кодекс ОСПС) Міжнародної морської організації, що став частиною (гл. XI-2) Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Кодекс установлює уніфіковані стандарти безпеки, обов'язкові для всіх учасників міжнародних морських перевезень вантажів і пасажирів. Призначення Кодексу ОСПС – недопущення піратів на судно, якщо вони все ж таки там з'явилися, сприяння екіпажу в змен-

шенні або виключенні негативних наслідків [2].

Міжнародною морською організацією також була розроблена низка рекомендацій і директив з метою запобігання піратству й збройним нападам на судна, припинення їх, а саме: Рекомендації урядам із запобігання і припинення піратства та збройних пограбувань морських суден 1999 р.; Інструкція судновласникам, судноплавним компаніям, капітанам і екіпажам суден із запобігання і припинення піратства та збройних пограбувань морських суден 2002 р.; Директиви для Центрів координації з порятунку на морі (ЦКРМ) 2000 р.; Тимчасові процедури для Центрів координації з порятунку на морі з отримання сигналів лиха 2000 р.; Резолюція А. 922 (22) – кодекс поведінки під час розслідування актів піратства і збройних пограбувань морських суден; Резолюція А. 923 (22) – судна-«привиди» та процес реєстрації.

Отже, Україна вже є учасником трьох основних конвенцій, що можуть забезпечити захист прав моряків. Це – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (SOLAS), Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (STCW) і Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р. (MARPOL).

Не можна, звичайно, не згадати про Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 р. Ця Конвенція розроблена з тим, щоб бути на одному рівні з такими важливими міжнародними вимогами Міжнародної морської організації, як стандарти безпеки суден, охорони праці та якості управління судами (SOLAS, STCW і MARPOL). Вони, звичайно, більшою мірою стосуються судна й управління ним, а сама Конвенція більше зосереджена на правах моряків. Варто пам'ятати про те, що Конвенція встановлює мінімальні вимоги, а багато держав прапора, які ратифікували Конвенцію, мають більш високі стандарти. Ратифікуючи нову Конвенцію, держави не можуть знижувати встановлені нею вимоги [4]. Однак Україна досі не ратифікувала Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 р. (Зведена конвенція), інші документи МОП, що забезпечують гарантію дотримання прав моряків. Фактично моряки не мають правового поля для відстоювання своїх прав перед чиновниками іншої держави, зарубіжними судновласниками.

Загалом у Конвенції про працю в морському судноплавстві одні частини є обов'язковими до застосування, а інші мають форму рекомендацій. Так було зроблено для того, щоб бути впевненими в тому, що моряки будуть захищені незважаючи на спосіб захисту. Подібний підхід повинен стимулювати максимальну кількість країн до ратифікації Конвенції.

Отже, можна констатувати, що сьогодні досить складним залишається питання захисту прав моряків. Цей аспект потрібно вирішувати на рівні міждержавного співробітництва в цій галузі.

Література

1. Украина работает над усилением защиты прав своих моряков [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.trans-port.com.ua/index.php?newsid=46269>.
2. Стан дотримання та захисту прав моряків України: Спеціальна доповідь уповноваженого Верховної Ради України з прав людини. – К., 2012. – 221 с.
3. Гольбин Н. Кто защитит права украинских моряков? Вопросы, требующие ответа / Н. Гольбин [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://pro-zakon.com/node/1037>.
4. Справочник МФТ для моряков по Конвенции МОТ о труде в морском судоходстве (MLC), 2006 г.
5. Сайт Міжнародної юридичної служби «Інтерлегал» [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/legal_regulations_seamen_labour/.

Анотація

Елезаров О. П. Деякі аспекти правового захисту праці моряків за міжнародним і національним законодавством. – Стаття.

У статті автор мав на меті розглянути проблемні питання забезпечення прав моряків як на національному,

так і на міжнародному рівнях. Проаналізовано основні проблеми, які виникають під час працевлаштування на іноземні судна.

Ключові слова: морська галузь, захист прав моряків, Конвенції ООН, СОЛАС, Конвенція про працю в морському судноплавстві.

Аннотация

Елезаров А. П. Некоторые аспекты правовой защиты труда моряков по международному и национальному законодательству. – Статья.

В статье автор поставил цель рассмотреть проблемные вопросы обеспечения прав моряков как на национальном, так и на международном уровнях. Проанализированы основные проблемы, которые возникают при трудоустройстве на иностранные суда.

Ключевые слова: морская отрасль, защиту прав моряков, Конвенции ООН, СОЛАС, Конвенция о труде в морском судоходстве.

Summary

Eleazarov A. P. Some aspects of the legal protection of seafarers in national and international legislation. – Article.

In this article, the author set a goal to consider issues of safeguarding seafarers' rights at both the national and international level. Analyses the main issues that arise in employment on foreign ships.

Key words: Maritime industry, protect the rights of seafarers, the UN Convention, SOLAS, Maritime Labour Convention.