

<http://www.unicri.it/www/www.php>

Стаття надійшла до редакції 15.03.2011 р.

**V. Pyadishev**

**INCREASE OF EFFICIENCY OF ACTIVITY OF CIVIL POLICE  
IN RELATION TO WARNING OF CRIMES IN COMPOSITION  
INTERNATIONAL OPERATIONS FROM MAINTENANCE OF THE WORLD  
OF UNO BY CO-OPERATING WITH INTERNATIONAL ORGANIZATIONS:  
MIZHNARODNO-PRAVOVI AND ORGANIZACIYNO-PRAVOVI ASPECTS**

*The article is devoted to research of activities of international organizations for crime prevention and legal aspects of international peacekeeping operations cooperating with them.*

УДК 341.255.5:349.2

**О. С. Савич**

**ДЕЯКІ ПИТАННЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ ТА РАТИФІКАЦІЇ КОНВЕНЦІЇ МОП  
ПРО ПРАЦЮ У МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ 2006 р.**

*Стаття присвячена дослідженню значення КПМС-2006 для регламентації прав моряків та умов вступу Конвенції, особливостей її ратифікації та імплементації.*

**Ключові слова:** ратифікація, імплементація, конвенція, права моряків.

*Постановка проблеми.* На сьогоднішній день сформувався міжнародний морський ринок праці, якій потребує сучасного, якісного нормативно-правового регулювання. Існуюча велика кількість чинних морських конвенцій, багато з яких є дуже детальними, ускладнили урядом задачу ратифікації та забезпечення дотримання всіх цих норм. Багато з цих норм є застарілими й не відповідає сучасним реаліям [1]. Виконання положень конвенцій Міжнародної організації праці (далі – МОП) засновано на принципі реального зв'язку держави-прапора з судном. Крім того, існує потреба у розробленні більш дієвої системи застосування та забезпечення виконання, яка б допомогла вилучити судна, які не відповідають вимогам, і яка б працювала в рамках усталеної міжнародної системи забезпечення дотримання міжнародних норм щодо безпеки та безпечності суден і охорони навколишнього середовища, прийнятих Міжнародною морською організацією (далі – ММО). Це вплинуло на прийняття МОП у 2006 р. Конвенції про працю в морському судноплаванні (далі – КПМС-2006). Цим було поставлено перед державами, що беруть участь у кадровому забезпеченні міжнародного ринку морської праці, актуальні питання щодо доцільності приєднання до Конвенції. Для України відповідне питання також має велике значення [2]. *Актуальність* теми полягає в необхідності приєднання України до Конвенції МОП про працю у морському судноплаванні 2006 р. та імплементації сучасних стандартів трудових, соціальних прав моряків, створення національної системи гарантій прав моряків, які працюють під зручним прапором та створення дієвого механізму реалізації зазначених прав.

*Ступінь наукової розробки теми.* Слід зазначити, що окремі фундаментальні досліджень з цих питань проводяться у рамках Одеської національної морської академії. Перші наробітки з цього питання були представлені 10 грудня 2009 р. на конференції «Проблеми адаптації національного законодавства до міжнародних стандартів праці моряків» [3, с. 11].

На замовлення Міністерства соціальної політики України, співробітниками ОНМА був проведений більш повний аналіз відповідності національного законодавства положенням КПМС-2006. Він був представлений 7-9 липня у Києві на Національному тристоронньому семінарі «Конвенція МОП «Про працю в морському суднопластві 2006 р.»: рухаючись в напрямку ратифікації та імплементації» [4].

Наукова розробка вказаної теми знаходить своє відображення у роботах таких фахівців, як Шемякін О.М., Бабін Б.В., Савич О.С., Іванова А.В., Торський В.Г.

*Мета* статті полягає у дослідженні значення КПМС-2006 для регламентації прав моряків та умов вступу КПМС-2006, особливостей її ратифікації та імплементації.

*Викладення основного матеріалу.* КПМС-2006 містить набір глобальних норм, побудований на нормах про працю в морському суднопластві, прийнятих МОП із 1920 року. У новій конвенції майже всі з існуючих документів про працю в морському суднопластві зведені разом у єдиний новий формат, з деякими оновленнями, де потрібно, спрямованими на відображення сучасних умов і формулювань. У зв'язку з цим, конвенцію у практиці називають «Зведеною Конвенцією».

Відповідно до Преамбули її прийняття базується на бажанні «створити єдиний погоджений акт, що охоплює, у міру можливості, всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій і рекомендацій про працю в морському суднопластві», і ґрунтується на основних принципах восьми «загальних конвенцій» [3]. Україна є учасницею усіх цих восьми «загальних конвенцій», і їх принципи реалізовані у внутрішньому праві нашої держави.

Відповідно до ст. X, КПМС-2006 переглядає тридцять шість «морських конвенцій» [3]. Як відзначає О.М. Шемякін «не логічно посиляючись лише на те, що Україна є учасницею тільки восьми з тридцяти шести «морських конвенцій», вказаних у ст. X КПМС-2006, робити висновок про невідповідність нашого законодавства у сфері праці моряків міжнародним стандартам» [4, с. 5].

МОП передбачає застосування Конвенції у всесвітньому масштабі. У зв'язку з цим, Конвенція побудована так, щоб стати глобальним правовим інструментом, який після набрання чинності стане «четвертим стовпом» міжнародного регуляторного режиму якісного керування рухом суден, доповнюючи основні конвенції ММО, такі як Міжнародна конвенція 1974 р. з охорони людського життя на морі (з поправками) (СОЛАС), Міжнародна конвенція 1978 р. про підготовку й дипломування моряків та несення вахти (з поправками) (ПДМВ) та Міжнародна конвенція 1973/1978 рр. про попередження забруднення з кораблів (МАРПОЛ).

КПМС-2006 має унікальну структуру, яка відрізняється від усіх інших конвенцій МОП. Вона скоріше нагадує конвенції, які приймалися під егідою ММО. Зокрема, вона складається з: преамбули; шістнадцяти статей тексту самої конвенції, які містять основні принципи і базові зобов'язання держав-учасниць; правил, що формулюють права й обов'язки суб'єктів трудових і пов'язаних з ними відносин (моряка, судовласника, служби найму й працевлаштування моряків, держави); кодексу, що містить докладну інформацію, у вигляді стандарту або керівного принципу, про виконання правил.

Мета положень КПМС-2006 - утримати норми чинних конвенцій про працю в морському суднопластві на нинішньому рівні, залишаючи, разом з тим, кожній країні більшу свободу дій у розробленні власних національних законів, що встановлюють рівень захисту [5, с.7].

У зв'язку з тим, що КПМС-2006 спрямована на те, щоб забезпечити захист усіх моряків на міжнародному ринку праці, цікавим є положення, щодо сфери застосування. Вона поширює свою дію на судна: держав-членів конвенції; інших держав-членів; держав, що не є членами конвенції.

Конвенція не застосовується до: суден, які плавають винятково у внутрішніх водах, у межах захищених вод або в безпосередній до них близькості, або в районах дії портових правил; суден, зайнятих рибним промислом; суден традиційної будівлі, таких як плоскодонні шлюпки та джонки; військових кораблів і допоміжних військово-морських суден.

Багато чинних конвенцій про працю в морському суднопластві мають низький рівень ратифікації. Нова конвенція розроблена спеціально для вирішення цієї проблеми. Ширший захист моряків буде забезпечений ранньою ратифікацією та імплементацією нової конвенції на національному рівні переважною більшістю держав-членів МОП, які діють у галузі суднопластва, як це має місце щодо ключових, вищезазначених конвенцій ММО.

Отже, МОП висуває такі умови для вступу Конвенції в силу: «через 12 місяців після дати реєстрації документів про ратифікацію не менше 30 державами-членами, загальна частка валової місткості торгового флоту яких становить 33 відсотка» (п. 3 ст. VIII MLC) [3].

На сьогоднішній день, учасниками Конвенції є: Ліберія, Маршалові острови, Багамські острови, Панама, Норвегія, Іспанія, Хорватія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, Канада, Сент-Вінсент і Гренадіни. Сумарний тоннаж флоту цих держав – приблизно 45% [4, с.7]. Ратифікація КПМС-2006 для України є болючим питанням, що підтверджується великою кількістю різних публікацій у пресі. Слід відмітити, що імплементація положень та вимог ні є чимось не здійсненим. Автори Конвенції врахували це та передбачили деякі позиції для полегшення її ратифікацію та імплементацію.

Тут слід згадати, що Статут МОП передбачає урахування національних обставин і певну гнучкість у застосуванні конвенцій, з метою поступового покращення захисту працівників, шляхом урахування конкретної ситуації у деяких секторах і різноманіття національних обставин [6]. Гнучкість зазвичай базується на принципах трипартизму, прозорості та підзвітності. Якщо уряд якоїсь країни застосовує гнучкість щодо тієї чи іншої Конвенції, то це зазвичай передбачає консультації з зацікавленими організаціями працівників і роботодавців; при цьому відповідний уряд повідомляє МОП про будь-які прийняті при цьому рішення. Це вважається необхідним і важливим засобом для забезпечення, того щоб усі країни, незалежно від національних обставин, могли брати участь у міжнародній правовій системі, а міжнародні зобов'язання дотримувалися та реалізовувалися, можливою мірою, з одночасним докладанням зусиль для покращення умов. Це особливо важливо для міжнародної галузі, такої як суднопластво.

КПМС-2006 слідує цьому підходу, а також передбачає додаткову гнучкість, важливу для галузі, на національному рівні. Конвенція прагне «рішуче забезпечувати права та гнучко підходити до імплементації» [5, с. 9]. Істотною перешкодою до ратифікації існуючих конвенцій про працю в морському суднопластві є надмірна деталізація багатьох із них. У новій конвенції основні права моряків на гідну працю сформовані у твердих формулюваннях, але передбачено значну міру гнучкості для країн, що її ратифікують, у тому як вони імплементуватимуть ці норми щодо гідної праці у національне законодавство.

Сфери гнучкого застосування, передбачені в конвенції, є наступними:

1. «трудові та соціальні права моряків», викладені у Статті IV, мають бути повністю дотримані «відповідно до вимог цієї Конвенції» [3]) (згідно з відповідними положеннями Статей, Правил і Частини А Кодексу);

2. водночас, якщо інше не передбачено в конвенції, то таке дотримання прав може бути досягнуто на основі національного законодавства або нормативно-правових актів, за допомогою застосованих колективних угод, за допомогою інших

заходів або практичної діяльності;

3. виконання обов'язкових стандартів Частини А Кодексу (крім Розділу 5) може також бути забезпечено на основі заходів, які «по суті еквівалентні» [3] положенням Частини А;

4. багато з приписів або докладних вимог існуючих конвенцій, які створювали труднощі для деяких урядів, зацікавлених у ратифікації конвенції, зараз викладені у Керівних принципах, які наведені у Частині В Кодексу. Положення Частини В Кодексу не є обов'язковими і не підпадають під вимогу про державнупортову інспекцію, але уряди повинні забезпечувати «належне врахування» їхнього змісту при виконанні своїх зобов'язань;

5. вимоги конвенції, за винятком системи сертифікації суден, застосовуватимуться до більшості суден (вона не застосовується до суден, зайнятих рибним промислом, суден традиційної будівлі, військових кораблів); проте, застосування деталей Кодексу може бути полегшено для менших суден – валовою місткістю 200 та менше – які не здійснюють міжнародні рейси. Це рішення повинно прийматися після консультацій з зацікавленими організаціями судновласників і моряків;

6. усі судна, до яких застосовується конвенція, підпадають під дію системи інспекцій, розробленої державою прапора, але ця система сертифікації обов'язкова лише для суден валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси (або експлуатуються між портами іноземної країни). Система сертифікації засвідчує, що судно експлуатується у відповідності до вимог конвенції, імplementованих у закони чи правові акти відповідної держави прапора (у випадку інших суден судновласники можуть також звернутися до своєї держави прапора на предмет включення своїх суден до системи сертифікації, щоб уникнути чи зменшити вірогідність їхньої інспекції в іноземних портах);

7. у конвенції прямо визнано, що деякі держави прапора можуть використовувати визнані організації, такі як класифікаційні товариства, для виконання від свого імені деяких функцій системи сертифікації суден;

8. положення, що відносяться до конструкції та устаткування судна (Розділ 3), не застосовуються до суден, побудованих до дати набрання чинності цією конвенцією для відповідної країни. Менші судна (валовою місткістю 200 та менше) можуть звільнитися від виконання конкретних вимог щодо житлових приміщень;

9. особливо передбачено, що «у випадку виникнення сумнівів» стосовно того, чи застосовується конвенція до будь-якого судна або до окремої категорії суден рішення на національному рівні ухвалюється після консультацій з організаціями судновласників і моряків. Разом із конвенцією була ухвалена резолюція, яка передбачає надання вказівок національним органам влади з питання про те, хто в цьому контексті вважатиметься «моряком»;

10. передбачено випадок, коли у країн може не бути національної організації судновласників або моряків, з якою можна було б провести консультації;

11. передбачені національні обставини, а також двосторонні, багатосторонні та інші механізми у зв'язку з охопленням системою соціального забезпечення.

Варто зазначити, що Частина А і Частина В Кодексу взаємопов'язані. Положення Частини В, що мають назву «Керівні принципи», не будучи обов'язковими, корисні та іноді необхідні для належного розуміння Правил і обов'язкових Стандартів у Частині А. Однак, у деяких випадках обов'язкові Стандарти у Частині А сформульовані настільки загально, що може бути важко імplementувати їх без вказівок у відповідних положеннях Частини В.

КПМС-2006 спрямована на забезпечення безперервної «обізнаності щодо дотримання» на кожному етапі – від національних системи захисту до міжнародної системи. Це починається з окремих моряків, які – за конвенцією – повинні бути належним чином поінформовані про свої права й засоби захисту, доступні їм у випадку заявленого недотримання вимог конвенції, і право яких подавати скаргу на борту судна й на березі визнано в конвенції. Далі йдуть судовласники. Ті, хто володіє чи експлуатує судна валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси або рейси між іноземними портами, повинні розробляти та виконувати плани забезпечення дотримання застосованих національних законів, нормативних актів або інших заходів із виконання конвенції. Капітани цих суден відповідають за виконання заявлених планів судовласників, а також за ведення належного обліку для підтвердження виконання вимог конвенції. У рамках своїх розширених обов'язків щодо інспекцій праці на судах валовою місткістю понад 500, які здійснюють міжнародні рейси або рейси між іноземними портами, держава прапора (або за її дорученням визнана організація) вивчає плани судовласників, перевіряє та засвідчує, що ці плани наявні та виконуються.

Судна зобов'язані мати на борту свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні та декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплаванні. Держави прапора також зобов'язані забезпечити, щоб національні закони та нормативні акти, якими впроваджуються норми конвенції, дотримувалися на менших судах, які не охоплені системою сертифікації. Держави прапора проводять регулярні оцінки якості та ефективності своїх національних систем дотримання, а в їхніх доповідях МОП за статтею 22 Статуту [6] треба подавати інформацію про їхні системи інспекції та сертифікації, зокрема про методи оцінки якості. Ця загальна система інспекції у державі прапора (що ґрунтується на Конвенції МОП № 178) доповнюється процедурами, що мають дотримуватися у країнах, які є також - або навіть у першу чергу – джерелом світової пропозиції моряків, про що буде аналогічно повідомлено за статтею 22 Статуту МОП [5]. Цю систему підкріплюють добровільні заходи щодо інспекцій в іноземних портах (портового державного контролю).

Варто звернути увагу на п. 7. Статті V Конвенції «Кожна держава-член виконує свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, котра не ратифікувала цю Конвенцію, не надавався сприятливіший режим, ніж судам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка ратифікувала її» [3].

Ідея, яка також міститься в конвенціях ММО (СОЛАС, ПДМНВ, МАРПОЛ), полягає в тому, що судна не повинні ставитися у невідгідне положення через те, що їхня країна ратифікувала нову конвенцію. Практичний наслідок чітко виявляється у положеннях Розділу 5 про портовий державний контроль, за якими судна всіх країн (незалежно від ратифікації) підлягатимуть інспекції в будь-якій країні, яка ратифікувала конвенцію, і затриманню у випадку, якщо вони не відповідають мінімальним нормам нової конвенції.

Існує два прядка внесення змін - за Статтею XIV для всієї Конвенції в цілому й за Статтею XV для змін тільки в Кодексі - ґрунтуються певною мірою на процедурах, які вже встановлені в іншому агентстві ООН, Міжнародній морській організації (ММО). Водночас, процедура прискореної ратифікації, передбачена Статтею XIV, ближча до чинної процедури перегляду конвенцій МОП. Прискорена процедура, або процедура мовчазного прийняття, за Статтею XV, побудована за принципом процедур ММО, особливо стосовно подання поправок державам-членам та набуття ними чинності; головна відмінність стосується прийняття поправок: тут (на відміну від процедур ММО) держави, що не ратифікують конвенцію, відіграють певну роль, і

поправки повинні затверджуватися Міжнародною конференцією праці, відкритою для всіх членів МОП.

Держава-член, що ратифікує конвенцію, не буде зв'язана поправкою до Кодексу, яка набуває чинності згідно зі Статтею XV конвенції, якщо ця держава висловила формальну незгоду, як правило, у дворічний термін. Поправки за Статтею XIV, де викладений порядок дій у випадку внесення поправок до основних положень, тобто Статей та Правил, можуть набувати чинності тільки для країн, які ратифікують відповідну поправку.

Враховуючи той факт, що держави вже є учасницями конвенцій МОП, логічним є постановка питання: чи вимагатиме також конвенція від країн, що її ратифікують, застосування основних конвенцій МОП у галузі прав людини або інших конвенцій, згаданих у новій конвенції?

Вважається, що ні, але їм доведеться - за статтею III Конвенції – переконатися, що їхні закони та нормативні акти забезпечують дотримання, контексті цієї конвенції, основних прав, таких як свобода асоціації, втілених у базових конвенціях (вимоги щодо фактичних положень цих конвенцій немає). Враховуючи те, що КПМС-2006 у своєму тексті згадує інші конвенції, це не створює будь-яких обов'язків по таких конвенціях для держав, ратифікувавших КПМС-2006 .

*Висновки.* Виходячи з вищенаведеного можна дійти висновку, що незалежно від того, ратифікує Україна цю Конвенцію, чи ні, на судна під прапором України будуть розповсюджуватися правила цієї Конвенції під час їх знаходження під юрисдикцією держави-члена Конвенції. По-друге, Конвенція поширює свою дію на моряків, що перебувають під юрисдикцією держави-члена незалежно від того, чи є учасником Конвенції держава його громадянства або наймання, важливим є факт знаходження моряка на території держави-члена. По-третє, Конвенція ПМС-2006 поширює свою дію на служби найму й працевлаштування моряків, створені на території держави-члена відповідно до принципу суверенітету й територіальності. КПМС-2006 передбачає додаткову гнучкість у процесі ратифікації та імплементації її положень. Обтяжуючим фактором є надмірна детальність багатьох положень.

Конвенція досягне поставленої мети за рахунок загальної ратифікації. Яка поєднується з комбінацією рішучого відстоювання прав і гнучкості щодо підходів до впровадження технічних вимог, а також завдяки перевагам, які вона надає судам країн, які ратифікували її. Для того, щоб держави не тільки ратифікували КПМС-2006 для впровадження в національне законодавство, а й документували це впровадження, Конвенція створила систему міжнародного нагляду за державами-членами.

#### **Список використаної літератури**

1. Проблеми адаптації національного законодавства України до міжнародних соціальних стандартів праці моряків // Морська освіта. – 2010. – № 1. – С. 11.
2. Мінпраці продовжує консультації щодо приєднання до Конвенції «Про працю в морському судноплаванні» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Міністерства соціальної політики України. Новини. – Режим доступу: [http://www.mlsp.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=108573&cat\\_id=10717](http://www.mlsp.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=108573&cat_id=10717)
3. Конвенция Международной организации труда 2006 года о труде в морском судоходстве [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
4. Шемякін О.М. Конвенція про працю у морському судноплаванні в системі міжнародно-правового режиму регулювання якості судноплавання / О.М. Шемякін // Митна справа – 2010. – № 6. – С. 4–10.
5. Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р. Відповіді на найчастіші запитання. – Міжнародне бюро праці, Женева, 2007 – 19 с.

6. Устав Международной организации труда [Електронний ресурс] // Официальный сайт Міжнародної організації праці – Режим доступу: [http://ilo.ru/index\\_ru.htm](http://ilo.ru/index_ru.htm)

Стаття надійшла до редакції 13.03.2011 р.

**O. S. Savich**

**SOME QUESTIONS OF IMPLEMENTATION AND RATIFICATION OF  
CONVENTION OF MOP ABOUT LABOUR IN MARINE NAVIGATION IN 2006**

*The article is sanctified to research of value MLC for regulation of rights for seamen and terms of entry of Convention, features of its ratification and implementation.*

## ТРИБУНА МОЛОДОГО ВЧЕНОГО

УДК 341.29:353

**Є. А. Василькова**

**ПОНЯТТЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ РЕГІОНАЛЬНОГО  
САМОВРЯДУВАННЯ**

*У статті висвітлюється питання щодо поняття міжнародних стандартів регіонального самоврядування. Розкривається зміст, сутність, правова природа поняття міжнародного стандарту. Відображаються деякі міжнародні стандарти місцевого самоврядування і їх віддзеркалення в українському законодавстві.*

**Ключові слова:** *регіональне самоврядування, міжнародні стандарти.*

*Постановка проблеми.* У наш час, час стрімкої глобалізації, яка появляється у вигляді процесів всесвітньої політичної, економічної і культурної інтеграції та уніфікації, основними їх наслідками є міграція у масштабах всієї планети капіталу, людських і виробничих ресурсів, стандартизація законодавства, економічних і технологічних процесів, а також зближення і злиття культур різних країн. Виходячи з цього, світ та державність стають більш взаємопов'язаними і більш залежними від усіх суб'єктів міжнародних відносин та міжнародного публічного права. Це дає змогу підійти до гносеологічного розуміння – наскільки важливим є чітке розуміння поняття міжнародних правових стандартів.

У етимологічному розумінні термін «стандарт» означає зразок, якому повинне відповідати, задовольняти будь-що за своїми ознаками, властивостями, якостями, а також документ, що містить у собі відповідні відомості [1]. У ст. 1 Закону України «Про стандартизацію» від 17.05.2001 року [2] наводиться наступна дефініція – «стандарт – документ, розроблений на основі консенсусу та затверджений уповноваженим органом, що встановлює призначені для загального і багаторазового використання правила, інструкції або характеристики, які стосуються діяльності чи її результатів, включаючи продукцію, процеси або послуги, дотримання яких є обов'язковим. Стандарт може містити вимоги до термінології, позначок, пакування, маркування чи етикетування, які застосовуються до певної продукції, процесу чи послуги».

Поряд з міжнародною стандартизацією у зазначеному Законі виокремлюють стандартизацію національну. Якщо національний стандарт – елемент системи стандартів окремої країни, то міжнародний стандарт є вельми розпливчастим поняттям,