

*Апаров А.М., Єлєзаров О.П.*

## ПИТАННЯ ЗАХИСТУ ПРАВ МОРЯКІВ УКРАЇНИ

*У статті розглянуті основні проблемні питання порушень прав моряків та обґрунтовується необхідність збільшення годин викладання міжнародно-правової тематики судноводіям.*

**Ключові слова:** морська галузь, порушення прав, захист прав, правова обізнаність моряків, викладання права морякам.

На сьогодні беззаперечним є факт, що Україні як державі необхідно забезпечити створення на національному рівні всіх умов для подальшого визнання українських моряків як висококваліфікованих професіоналів, соціальний захист на рівні міжнародних стандартів українців, які працюють на судах під іноземними прапорами. Україна є однією з п'яти основних держав, що забезпечують світовий ринок праці високопрофесійними морськими кадрами.

«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]. Дійсно в Україні готують високопрофесійних працівників морської галузі. Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного займає гідне місце серед вищих навчальних закладів України, що готують фахівців для світового воднотранспортного комплексу. Однак, на даний час можна відзначити значний пласт проблем, що стосується саме правового регулювання праці українських моряків. В даній статті автори поставили за мету розглянути проблемні питання забезпечення прав моряків з урахуванням потреби більш ширшого викладання правових дисциплін студентам спеціальності судноводіння.

Отже, для українських моряків головними проблемами є піратські напади та відсутність соціального захисту. Далі можна виділити політико-правові проблеми, пов'язані з порушенням прав моряків владою або приватними особами інших держав. І, нарешті, проблеми, пов'язані з крюїнговими компаніями у відносинах посередництва з судовласниками. Таким чином, на сьогодні в Україні існує цілий комплекс правових проблем, що пов'язані між собою та потребують нормативного врегулювання. Розглянемо зазначені проблемні питання більш детально.

Проблема піратських нападів є самою головною тому, що несе загрозу життю та здоров'ю українських моряків. Піратство загострилося впродовж останніх років. Так, у 2008 р., за даними Центру моніторингу піратства Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau – ІМВ), було зафіксовано «безпрецедентне зростання кількості захоплень суден і заручників»: сталося 293 піратських напади – на 11% більше, ніж у 2007 р., коли було зафіксовано 263 таких інциденти. 49 суден було захоплено, 889 моряків потрапили в заручники, ще 46 суден зазнали обстрілу. 32 моряки отримали поранення, 11 убито і 21 зник безвісти. Вогнепальну зброю пірати застосовували у 139 випадках, у 2007 р. подібне відбулося тільки 72 рази. У 2010–2011 рр. ситуація із захопленнями торговельних суден залишалася складною. Так, за даними іноземних ЗМІ у 2011 р. загальні збитки від незаконної діяльності сомалійських піратів становили 7 млрд. доларів. При цьому сума

---

збитків приватних компаній сягає близько 5,5 млрд. доларів. Зокрема, приватні судноплавні компанії виділяють кошти на озброєний супровід суден, а це приблизно 1,1 млрд. доларів. Ще близько 650 млн. доларів йде на страхування. Середня сума викупу, яку вимагали пірати, 4–5 млн. доларів. Сума витрат на викуп захоплених екіпажів у 2011 р. сягала 160 млн. доларів [2, с. 47, 48].

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

У сфері соціального захисту моряків теж існує цілий комплекс проблем. Широко відома проблема невиконання фінансових зобов'язань судовласника перед екіпажем. У випадку з добре відомим судном «*Генерал Аршинцев*» затримки у виплаті зарплати були систематичними, і замість належних декількох тисяч моряки отримували по 200 євро на місяць.

Крім того, в квітні 2012 р. український екіпаж судна «*Віктор Лекарев*» на рейді в порту Немрут (Туреччина) оголосив голодування у зв'язку з багатомісячним неотриманням зарплати від британської фірми-судновласника. У випадку з судном *Aristea M* українець не отримав 18 тис. доларів за кілька місяців затримки зарплати.

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. Для прикладу можна навести випадок з 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. Хоча протягом 11 місяців ігнорувалися непередбачені обставини, що відбулися на судні «*Генерал Аршинцев*». Незважаючи на те, що судно на виході з Каріфського каналу втратило управління і його віднесло до берегів Греції в березні 2011 р., берегова охорона Греції примусово доставила команду на берег. Звільнити екіпаж вдалося лише у квітні 2012 року завдяки заставі в 3 000 доларів за кожного моряка, хоча на початку вимагалось по 30 000 доларів. Проте, в даному випадку невирішеним залишається питання про звільнення капітана і повернення морякам несплаченої судовласником заробітної платні. Аналогічні порушення прав українських моряків відбувалися при затримці спецслужбами Індії в 2010 р. грецького балкера *Dynamic Striker*, арешт естонського суховантажу *Neto* владою Туреччини в 2011 р.

Питання працевлаштування моряків є досить специфічним завдяки посередницькому елементу. Таким елементом виступають кріюінгові компанії. В даному разі існує цілий спектр проблемних питань. Так, права моряків порушуються кріюінговими компаніями в посередництві з судовласниками. З моряка стягується плата від 500 доларів в обмін на сприяння в пошуку роботи та укладення контракту з компанією-працедавцем (судновласником). Проте, нерідкі випадки, коли пропонується підписати зовсім інший контракт, умови якого більш жорсткі, а в разі відмови моряк відправляється додому за власний рахунок. Найчастіше кріюінгові компанії зобов'язують моряка зберігати трудову книжку в самому агентстві з найму і при цьому вимагають за це плату, що є прямим правопорушенням. За період надання подібної послуги у моряка не враховується трудовий стаж і не нараховується пенсія. У разі форс-мажору вони самоусуваються і не надають сприяння у вирішенні проблемного питання. Наприклад, у контрактах компанії «*Laskaridis Shipping*» навіть не вказувалася конкретна компенсація для моряка та його сім'ї у разі форс-мажору. Подібних контрактів, які не дають українським морякам жодних соціальних гарантій, близько 50 відсотків. Відсоток значний для того, щоб держава звернула увагу на

порушення соціальних прав українських моряків і відреагувала на законодавчому рівні. В Україні досі не існує нормативного документа, який би передбачав, що при наймі моряка кріюінг повинен вимагати в іноземних судовласників гарантій мінімальної заробітної плати, оформлення медичної та пенсійної страховки, компенсації в разі травмування або загибелі.

Українські моряки переважно перебувають за кордоном, і вся їх діяльність пов'язана, насамперед, з перебуванням за межами України. В цих умовах забезпечення їхніх прав неможливе без застосування положень міжнародного морського права, що робить надзвичайно актуальним приєднання України до важливих міжнародно-правових документів та їх імплементацію в національне законодавство [3].

Отже, проблематика полягає у 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 1991р. 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 та інтересам республіки.

Серед головних міжнародних документів у цій сфері Конвенція про відкрите море 1958 р., яка ратифікована ще у 1960 р. і набрала чинності у 1962 р. Ця Конвенція передбачає, зокрема, що судно має національність тієї держави, під прапором якої воно має право ходити (ст.5). При цьому між цією державою і цим судном має існувати реальний зв'язок, який полягає у тому, що держава має ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над цим судном у технічній, адміністративній і соціальній галузі. 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, що стосуються питань праці й підлягають застосуванню.

Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982р. ратифікована Україною 3 червня 1999р. (набула чинності 27 липня 1999р.) 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, встановлює правила, що врегульовують усю діяльність в океанах і використання їх ресурсів, зокрема судноплавство і повітряні польоти, розвідку й видобуток мінералів, риболовство і перевезення. У Конвенції міститься теза про те, що всі проблеми, пов'язані з океанічним простором, тісно взаємопов'язані і мають розглядатися 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 1982р., які мають загальне визнання, є: встановлення меж зони територіальних вод у 12 морських миль; суверенне право прибережних держав на ресурси «виключної економічної зони» в межах до 200 морських миль; їх 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 з основних міжнародних нормативних актів у сфері безпеки мореплавства є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛОС–74), прийнята в рамках Міжнародної морської організації (ІМО). Спочатку СОЛОС–74 врегульовувала питання організаційного і технічного оснащення суден, що забезпечують їх безпеку. Пізніше

у ній з'явилися положення, присвячені заходам з боротьби з піратством, що 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 у митних або поліцейських цілях або 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 у 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 (ОСПС) Міжнародної морської організації, що став частиною (гл. XI-2) Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Кодекс встановлює уніфіковані стандарти безпеки, обов'язкові для всіх учасників міжнародних морських перевезень вантажів і пасажирів. Призначення Кодексу ОСПС – недопущення піратів на судно, проте, якщо вони все ж таки там з'явилися, сприяння екіпажу в зменшенні або виключенні негативних наслідків [2].

Міжнародною морською організацією також була розроблена низка рекомендацій з метою запобігання і припинення піратства й збройних нападів суден, зокрема:

- Рекомендації урядам з запобігання і припинення піратства та збройних пограбувань морських суден 1999 р.;
- Інструкція судовласникам, судноплавним компаніям, капітанам і екіпажам суден з 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 ЦКРМ з отримання сигналів лиха 2000 р.;
- Резолюція А. 922 (22) – кодекс поведінки при розслідуванні актів піратства і збройних пограбувань морських суден;
- Резолюція А. 923 (22) – судна – «привиди» і 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 року (SOLAS), Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW) і Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року (MARPOL). Однак, Україна досі не ратифікувала Конвенцію «Про працю в морському судноплавстві» 2006р. (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 судовласниками.

Таким чином, можна констатувати, що на сьогодні досить складним залишається питання захисту прав моряків. Даний аспект потрібно вирішувати на багатьох рівнях державницької діяльності. Одним з основних способів знизити рівень правопорушень у морській галузі є викладання правових дисциплін майбутнім морякам у вищих навчальних закладах. Так, у Київській державній академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного магістрам спеціальності Судноводіння викладається спецкурс «Правове регулювання судноплавства». Дана дисципліна викладається викладачами юридичного факультету КДАВТ і покликана забезпечити правову обізнаність майбутніх працівників морського комплексу, зокрема в міжнародній сфері.

Вивчення дисципліни «Правове регулювання судноплавства» суттєво сприяє підвищенню специфічної підготовки фахівців для морського і річкового транспорту України, логічно

обумовлене вимогами міжнародних стандартів, що визначають мінімум знань, необхідних працівникам водного транспорту. Тематичний план дисципліни складається з 6 тем:

1. Міжнародно-правовий статус і режим використання морських просторів, розташованих у межах дії національної юрисдикції;
2. Міжнародно-правовий статус і режим використання морських просторів, розташованих за межами дії національної юрисдикції;
3. Правова і технічна основи поняття «Судно»;
4. Судно як об'єкт права власності;
5. Правові основи діяльності морського судна як транспортної одиниці;
6. Правове положення екіпажу судна.

За розподілом навчального часу виходить 10 лекційних годин та 4 семінарських, що є не достатнім для засвоєння основних міжнародно-правових понять у морській галузі. Видається за необхідне доповнити даний спецкурс такою важливою тематикою, як:

1. Міжнародно-правова регламентація організації праці на морському транспорті;
2. Основні положення міжнародного морського права, що стосуються підготовки екіпажів та експлуатації суден;
3. Державні органи захисту прав українського морського флоту за кордоном;
4. Правове забезпечення безпеки мореплавства;
5. Умови відповідальності за зіткнення суден;
6. Поняття обмеженої відповідальності.

Таким чином, доповнивши спецкурс «Правове регулювання судноплавства» представленою тематикою, можна розширити охоплення основних знань, що допоможуть майбутнім морякам більш обізнано орієнтуватись у міжнародно-правовому полі морської галузі.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Украина работает над усилением защиты прав своих моряков // [Електронний ресурс]. – <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 // [Електронний ресурс]. – <http://pro-zakon.com/node/1037>.

**Апаров А.Н., Елеазаров А.П**

#### **ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ МОРЯКОВ УКРАИНЫ**

*В статье рассмотрены основные проблемные вопросы нарушения прав моряков и обосновывается необходимость увеличения часов преподавания международно-правовой тематики судоводителям.*

**Ключевые слова:** морская отрасль, нарушение прав, защита прав, правовая осведомленность моряков, преподавание права морякам.

**Aparov A., Eleazarov A.**

#### **SAILORS RIGHTS ISSUES IN UKRAINE**

*The article deals with the major issues of violation of seafarers' rights and gives the grounds of expanding the "International Law" curriculum for navigation students.*

**Keywords:** maritime industry, violation of human rights, protection of rights, legal awareness of seafarers, teaching law to sailors.