

УДК 347.793

Підпала І. В.,

к.ю.н., провідний юрисконсульт

Національного університету кораблебудування ім. адм. Макарова

СЬОГОДЕННЯ ТОРГОВЕЛЬНОГО ФЛОТУ УКРАЇНИ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

Україна є морською державою і необхідною умовою її економічних інтересів є розвиток морегосподарського комплексу. На сьогодні після втраченого великого потенціалу морського флоту все ж таки починається відродження морського комплексу. Однак, в нашій країні відсутні важливі закони, що регулюють цю галузь. Крім того, Україна є однією з п'яти основних держав, що забезпечує світовий ринок морськими кадрами. За такого, склалася нагальна потреба у вивченні даної проблематики з метою встановлення правових умов для реалізації пріоритетних завдань розвитку торговельного мореплавства України.

Ключові слова: морська держава, морегосподарський комплекс, правові умови, морські кадри, морський торговельний флот, правове забезпечення, міжнародні стандарти.

Україна зазнала значних втрат морського торгового флоту в умовах зміни соціально-економічної системи, приватизації і формування нового класу власників. Серед головних причин цього – припинення більшості великих вантажопотоків унаслідок розриву традиційних економічних зв'язків і деіндустріалізації промисловості, отримання швидкої економічної вигоди від виведення за кордон такої власності, як морські судна. На 1 січня 2007 р. дедвейт флоту під українським прапором становив 1,13 млн т. то до 2016 р. дедвейт українського флоту скоротився у 2,7 рази.

У 2007 р. морський флот України мав 193 судна реєстрової місткості 1000 й більше тон загальним дедвейтом близько 0,9 млн т. З них у складі флоту значилися: суховантажі – 145 суден (75% усього флоту), балкари – 6, контейнеровози – 3, пасажирські – 6, вантажопасажирські – 4, танкери – 9, рефрижератори – 11, ролкери – 7, спецтанкери – 2 [1].

За даними Реєстрової книги, складеної згідно з обліком флоту станом на 1 січня 2013 р., під наглядом Реєстру судноплавства України перебувало 2520 суден загальною валовою місткістю 2,3 млн одиниць.

З колишніх трьох державних морських пароплавств, що отримала Україна у спадщину від УРСР, зберіглося лише ВАТ «Українське Дунайське пароплавання» з низкою фінансових та інших проблем. Однак, на сьогодні в Миколаївській та Одеській областях проводяться заходи щодо відновлення пароплавання для відродження торговельного флоту. Створення цієї господарської організації надасть початок нового етапу управління морегосподарським комплексом. Тобто, започаткує створення спільного комунального пароплавання, яке не підпадає, а ні під статус державної, а ні під статус приватної компанії. Функціонування таких пароплавань є комплексним і багатоглядним, що економічно вигідно в теперішній час [2].

Однак, нормативно-правове забезпечення пароплавань майже відсутнє, при цьому в нашій державі вже давно назріла потреба в законодавчому визначенні правових, економічних, соціальних та організаційних основ діяльності в морській сфері. Питання, пов'язані з розвитком морської галузі, регулюються невеликою низкою нормативно-правових актів. Ще в жовтні 2009 р. Уряд затвердив Морську доктрину України на період до 2035 року, згідно з якою пріоритетами національних інтересів України сфері морської діяльності є задоволення потреб її народу і економіки використанні ресурсів Азовського і Чорного морів й інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки і суверенітету. Відповідно до Доктрини, основними завданнями державної морської політики має бути підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівнях – з метою задоволення потреб українського суспільства, забезпечення конкурентоспроможності на світовому ринку, повнішого використання геополітичного потенціалу нашої країни. Але заходи з цього приводу здійснюються дуже повільно, що не можливо й прослідити. У серпні 2012 р. прийнято Закон України «Про морські порти України». Проте певні застереження викликають положення цього закону щодо можливої приватизації портової інфраструктури, що може призвести до чергового розпорощення державного майна, як це сталося із Чорноморським пароплаванням, та ще більшого занепаду морської галузі держави [3].

В умовах загострення фінансової кризи особливо болісними для реального сектору економіки стають проблеми зростання цін на продукцію та послуги з морської діяльності, нерозвиненість ринку морських перевезень, слабкий розвиток морепромислового сектору, недостатнє використання органічних та мінеральних ресурсів морського дна тощо. Тобто, відсутність стимулюючих механізмів функціонування торгового судноплавання та морегосподарської діяльності призводить до втрати матеріальної бази, економічного та кадрового потенціалу всіх видів морської діяльності.

В країні штучно створені умови, за яких національні експортери та імпортери не зацікавлені в найвигідніших умовах транспортування вантажів, рибалки – у доставлянні виловів до власних берегів, суднобудівники – у будівництві суден для національних компаній тощо, бо заводи набули приватної власності.

Крім того, Україна економічно приваблива для транзиту вантажів через свої морські порти, внутрішні водні шляхи, судноремонту для суден іноземних власників, повнокомплектного суднобудування, але система функціонування майже не діє. Тож морські перевезення не тільки зменшуються за обсягом, а й погіршується їх структура [4].

Основою вантажного флоту є суховантажні судна, нормативний строк служби яких сягає 22–24 років. Але, слід зазначити, що суднам з терміном служби понад 15 років за вимогами екології заборонено заходити в порти розвинених країн, що також значно обмежує конкурентоспроможність вітчизняного флоту, де понад нормативний строк експлуатується понад 65% загальної кількості суден.

Основні причини стрімкого скорочення тоннажу флоту під українським прапором – це його фізична зношеність, відсутність фінансування будівництва нових суден, високі ставки оподаткування судноплавних компаній, відсутність сучасних заставних схем фінансування будівництва та купівлі суден [2].

Участь України у світовій морській торгівлі (обсяг вантажів, перевезених суднами під Державним прапором України) обмежується 4,4 млн т, тобто 0,05% її загального обсягу. Водночас частка вантажів походження з України становить 1%, а з урахуванням транзиту – 2% обсягу світової морської торгівлі. Переважно це є наслідком незбалансованого товарообігу і структури перевезень, коли основний обсяг імпорту потрапляє до України в контейнерах, а основний експорт здійснюється балкерним тоннажем.

Обмеженість підходу до розвитку морської могутності держави створює реальну загрозу економічній та національній безпеці держави. Підтвердженням цього є те, що частка у загальному ВВП країни від діяльності морського транспорту постійно зменшується і становить трохи більше 2%, тоді як за умови використання потенціалу, отриманого 20 років тому, вона могла б сягати понад 15% – від морського транспорту та 10% – від суднобудування й ремонту. Загалом, за останні 20 років частка вітчизняних перевізників експортно-імпортних вантажів у загальному їх обсязі зменшилася з 75% до 7,5% [1].

Однією з основних причин такого становища стала неконкурентоспроможність вітчизняного флоту на світовому фрахтовому ринку. Наприклад, середня тривалість експлуатації наявних в «Українському Дунайському па-

роплавстві» суден становить близько 30 років, а загальний рівень спрацювання рухомого складу вітчизняних компаній – майже 70%.

Як наслідок, за підсумками транспортний комплекс України втрачає вантажі. Через брак рухомого складу майже не здійснюються контейнерні перевезення залізничним транспортом, а перевезення контейнерів автомобілями руйнує дорожнє полотно, оскільки воно переважно не відповідає нормативним навантаженням. Нерентабельність перевезень внутрішнім водним транспортом створена штучно, оскільки на річкового перевізника перекладено екологічні платежі і інші [2].

За такого вбачається, що до цього часу не створено належних законодавчих і правових умов для реалізації пріоритетних завдань розвитку країни як морської держави. Попри те, що досконале законодавство є необхідною умовою розвитку всього морегосподарського комплексу, в Україні відсутні важливі закони, що регулюють морську діяльність. Лібералізація діяльності у портовій сфері не підкріплена відповідною нормативно-правовою базою, а також стосовно організації контейнерних перевезень та ціноутворення: у цій сфері зовсім немає нормативно-правового підґрунтя. На сьогодні також не прийнято законодавчо-нормативних актів, що визначали б загальнодержавну систему контролю, регулювання та управління морською діяльністю. Це стосується розподілу повноважень між Морською адміністрацією та портовими операторами, створення Українського міжнародного реєстру суден, прийняття Національних правил з ціноутворення та організації перевезення вантажів тощо. Не внесено змін до Кодексу торговельного мореплавання України та інших законодавчих актів, що забезпечували б національну безпеку, сприяли національним інтересам і підвищували міжнародний авторитет держави [1].

На ефективності функціонування транспортного комплексу вкрай негативно позначається відсутність державної програми «Морський транспорт України», в тому числі у сфері узагальнення світового досвіду та прогнозування розвитку перевезень за різними транспортно-технологічними системами внаслідок чого стримується розбудова транспортних комунікацій, зміцнення матеріально-технічної бази судноплавних компаній та портів, реалізація транзитного потенціалу та інших питань. За цих умов Україна залишається неспроможною реалізувати державну програму утвердження країни як транзитної держави. Це ще дуже маленька частка тих проблем, які не вирішено у морегосподарському комплексі країни, і треба покласти багато зусиль для їх ефективного розв'язання. 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 міжнарод-

них 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 [3].

На сьогодні, 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. Однак, проблема забезпечення прав українських моряків на сьогодні існує, у зв'язку з неможливістю влаштуватись у своїй країні на службу моряки змушені її проходити за кордоном, що призводить до випадання їх з правового поля нашої держави. І тому для українських моряків головною проблемою є 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 кріюінговими компаніями у відносинах посередництва з судновласниками. При цьому дуже актуальною є проблема піратських нападів. Таким чином, на сьогодні в Україні існує цілий комплекс правових проблем, що пов'язані між собою та потребують нормативного врегулювання, як в морській галузі в цілому так і в частині забезпечення та дотримання прав українських моряків [4].

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. Отже, проблематика полягає у тому, що на міжнародному рівні виникненню різноманітних вищезазначених порушень прав моряків сприяє невизначеність України в міжнародно-правовій сфері [5].

Специфіка захисту прав моряків пов'язана з рядом чинників, що впливають з глобального характеру судноплавства. Так, на морський транспорт припадає три чверті усіх світових перевезень, а моряки є ключовою ланкою, яка забезпечує його функціонування. Серед українських моряків, яких за різними даними нараховується близько 70-80 тис., поширена тенденція працевлаштування на судах іноземних судновласників. Як наслідок, на трудові правовідносини, залежно від обставин, розповсюджується законодавство держави прапора, держави порту заходу судна, держави реєстрації компанії-судновласника або роботодавця тощо. Тому, необхідно враховувати віддаленість судна від країни проживання моряка, а часом і від берега,

що ускладнює зв'язок з моряками, надання юридичної та медичної допомоги, якщо необхідно [6].

Найчастіше моряки звертаються зі скаргами з наступних порушень їх прав: не виплата заробітної плати; не виплата допомоги за хворобою (sick pay) та відмова в наданні медичної допомоги (medical attention), зокрема, у покритті витрат на медичну допомогу за наявності підтверджувальних документів; не виплата компенсації у зв'язку з втратою моряком працездатності; не виплата компенсації у зв'язку зі смертю моряка [4].

Поряд з зазначеним основним спектром порушень прав моряків судновласниками, моряки зіштовхуються з порушенням правил репатріації, недотриманням вимог до житлових приміщень на борту судна, умов праці, відпочинку, харчування та столового обслуговування тощо. Варто зазначити, що найчастіше звернення за допомогою, у зв'язку з не виплатою належних морякам платежів, відбувається вже після репатріації. Питання, що виникають до репатріації щодо порушень та несприятливих умов роботи на борту здебільшого вирішуються інспекторами Міжнародної федерації транспортних робітників, профспілками, адміністраціями портів заходу судна та морськими адміністраціями держав прапора судна.

Трудові спори, що виникають через не виплату заробітної плати екіпажу, на перший погляд, не можуть бути надто ускладненими, адже обов'язки роботодавця щодо заробітної плати є безумовними. Однак, рівень витрат часу та енергії на врегулювання такого спору зазвичай перевищує необхідний для найскладнішої компенсаційної справи [5].

Висновок. Таким чином, вбачається, що наша держава має всі передумови стати розвиненою морською країною зосередивши свої політично-економічні сили на відновленні морегосподарського комплексу. Запроваджувати для цього інвестиційно привабливу податкову систему, відроджувати спільні комунальні пароплавання та інші державні структури для забезпечення роботою власних фахівців. Створювати умови економічної захищеності в інвестуванні коштів у будівництва власного флоту на державних верфях із запровадженням спрощених митних та податкових платежів. Розвивати можливості портової системи щодо підвищення дедекларованості суден, які обробляються, пропускну здатності митних терміналів, забезпечення усіх видів безпеки на морському транспорті. Значну увагу потрібно приділити підготовці кадрів морської сфери, зобов'язати кріюінгові компанії працювати ліцензовано. При цьому, створити український електронний реєстр моряків де зазначити їхні рейси для можливості надання державою допомоги при порушенні їх прав за кордоном.

Література:

1. Круглий стіл «Стан і перспективи розвитку України як морської держави». – [Електронний ресурс]: Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/302/>.
2. Сучасний стан транспортного флоту України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mirznanii.com/a/220257/suchasniy-stan-transportnogo-flotu-ukrani>
3. Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/osoblivosti-zahistu-prav-ukrayinskih-moryakiv-u-vidnosinah-z-inozemnimi-robotodavcyami.html>.
4. Апаров А.М. Питання захисту прав моряків України // А. М. Апаров, О. П. Єлазаров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nadoest.com/aparov-a-m-yelyeazarov-o-p-pitannya-zahistu-prav-moryakiv-ukra>
5. Стан дотримання та захисту прав моряків України: Спеціальна доповідь уповноваженого Верховної Ради України з прав людини. – К., 2012. – 221 с.
6. Украина работает над усилением защиты прав своих моряков // [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.transport.com.ua/index.php?newsid=46269>.

Подпалая И. В. Состояние торгового флота Украины и его влияние на обеспечение прав украинских моряков.

Украина является морской державой и необходимым условием ее экономических интересов является развитие морехозяйственного комплекса. Сегодня после вторичного большого потенциала морского флота все же начинается возрождение морского комплекса. Однако, в нашей стране отсутствуют важные законы, регулирующие эту отрасль. Кроме того, Украина является одной из пяти основных стран, обеспечивает мировой рынок морскими кадрами. При таком сложилась настоятельная потребность в изучении данной проблематики с целью установления правовых условий для реализации приоритетных задач развития торгового мореплавания Украины.

Ключевые слова: морская держава, морехозяйственный комплекс, правовые условия, морские кадры, морской торговый флот, правовое обеспечение, международные стандарты.

Podpalaya I.V., The state of the merchant fleet of Ukraine and its influence on securing the rights of Ukrainian seamen.

Ukraine is a sea power and the necessary condition for its economic interests is the development of the sea-economic complex. Today, after the secondary large potential of the marine fleet, the revival of the sea complex still begins. However, in our country there are no important laws that regulate this industry. In addition, Ukraine is one of the five main countries, provides the world market with maritime personnel. With this, there was an urgent need to study this problematic with the aim of establishing legal conditions for the implementation of priority tasks for the development of merchant shipping in Ukraine.

Keywords: maritime power, sea economic complex, legal conditions, marine personnel, marine merchant marine, legal support, international standards.