
ДО ПИТАННЯ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ КОНВЕНЦІЇ МОП 2006 РОКУ ПРО ПРАЦЮ У МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ В УКРАЇНІ

УДК 341.225:347.79

Дмитриченко І. В., Сандюк Г. О.

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Проаналізовані деякі можливі наслідки набуття чинності Конвенції МОП 2006 року про працю у морському судноплаванні та визначені основні напрямки щодо підготовки до ратифікації та імплементації її положень Україною.

Ключові слова: ратифікація, Конвенція МОП 2006 року про працю у морському судноплаванні.

Значним кроком у напрямку всеосяжної міжнародної регламентації діяльності з освоєння Світового океану є прийняття на 94-й (морській) сесії Міжнародної організації праці (Женева, 23 лютого 2006 р.) Конвенції про працю в морському судноплаванні [1, 2]. У такий спосіб був створений погоджений акт, що охоплює всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій та рекомендацій про працю в морському судноплаванні, а також основні принципи, що містяться в інших міжнародних конвенціях про працю. Тому на практиці Конвенція МОП 2006 року про працю у морському судноплаванні має назву “Зведена Конвенція” (далі – КМПС-2006).

Головне призначення КМПС-2006 полягає у тому, що цей документ має стати ефективним інструментом захисту трудових і соціальних прав моряків. Державам-членам КМПС-2006 необхідно докласти суттєвих зусиль для імплементації її вимог у національні правопорядки та забезпечити їхнє дотримання.

Метою нашого дослідження є висвітлення значення КМПС-2006 для регламентації праці моряків та особливостей її ратифікації та імплементації в Україні.

Питання приєднання України до КПМС-2006 та вибору національних форм і механізмів її імплементації має велике значення для України, яка входить у десятку країн-постачальників робочої сили для світового флоту [3].

КПМС-2006 (стандарт А1.4 “Найом і працевлаштування”) зобов’язує компетентний орган держави-постачальника робочої сили здійснювати суворий контроль і нагляд за усіма службами найму і працевлаштування, що діють на території держави та створити систему ліцензування або сертифікації служб найму і працевлаштування моряків. Така система створюється або модифікується тільки після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків. Конвенція забороняє службам найму і працевлаштування моряків використовувати кошти, механізми або списки, спрямовані на те, щоб перешкодити морякам одержати роботу, на яку вони мають право відповідно до своєї кваліфікації, або утримати їх від цього.

Положення Конвенції встановлюють, щоб моряк не оплачував, прямо чи опосередковано, повністю або частково, жодних комісійних або інших витрат за набір і працевлаштування або за надання робочого місця, за винятком витрат, які моряк несе у зв'язку з одержанням передбаченого національним законодавством медичного свідоцтва, національної книжки моряка і паспорта або інших аналогічних особистих проїзних документів (крім вартості віз, яку покриває судновласник). Держава-член має забезпечити, щоб служби найму і працевлаштування моряків, що діють на її території: вели й постійно оновлювали список усіх моряків, набір і працевлаштування яких були забезпечені ними (список повинен бути відкритим для перевірки з боку компетентного органу); переконувалися в тому, що моряки інформовані про свої права та обов'язки, зазначені у трудових договорах, перед прийомом на роботу, що вжиті належні заходи, які дозволяють морякам ознайомитися зі змістом трудового договору перед його підписанням, і що вони одержали копію цього договору; перевіряли, щоб моряки, найняті або працевлаштовані ними, володіли кваліфікацією та мали документи, необхідні для виконання відповідних робіт, і щоб трудові договори моряків відповідали чинному законодавству й нормативно-правовим актам, а також колективному договору,

що є частиною трудового договору; переконувалися, наскільки можливо, в тому, що судновласник має кошти для забезпечення захисту моряків від небезпеки опинитися у скрутному становищі в іноземному порту; розглядали будь-які скарги стосовно своєї діяльності та реагували на них, а також інформували компетентний орган про неврегульовані скарги; створили систему захисту у формі страхування або в іншій еквівалентній формі з метою компенсації морякам грошового збитку, який вони можуть понести в результаті невиконання службою набору та працевлаштування або відповідним судновласником своїх зобов'язань перед моряками відповідно до трудового договору.

Кожна держава-член має перевіряти, щоб судна, які плавають під її прапором, дотримувалися вимог КПМС-2006, застосовуваних у рамках національного законодавства.

Інспектори, яким надані належні повноваження, мають право: підніматися на борт судна, що плаває під прапором держави-члена; здійснювати огляд, перевірку або розслідування, які, на їхню думку, необхідні для того, щоб переконатися в суворому дотриманні норм; вимагати, щоб були усунуті будь-які недоліки, а якщо в них є підстави вважати, що виявлені недоліки становлять серйозне порушення вимог КПМС-2006 (включаючи права моряків) або значну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків, то забороняти судну залишати порт до вжиття необхідних заходів.

Кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена може бути піддано інспекції з метою перевірки дотримання вимог КПМС-2006 (включаючи права моряків), що стосуються умов праці й життя моряків на борту судна. Крім того КПМС-2006 встановлює вимоги до держав порту з питань охорони здоров'я, медичного обслуговування на борту судна й на березі (амбулаторне лікування хвороб і травм, стаціонарне лікування, стоматологічна допомога, особливо в екстрених випадках тощо) та соціально-побутового обслуговування моряків у портах заходу.

Кожна держава-член приймає *свідоцтво* про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та *декларацію* про дотримання трудових

норм у морському судноплавстві, необхідні, як першочерговий доказ дотримання вимог КПМС-2006. Відповідно, інспекція в її портах, за винятком випадків, передбачених у Кодексі, обмежується перевіркою цього свідоцтва та декларації.

12 червня 2012 р. Швеція стала 28-ю державою світу, що ратифікувала КПМС-2006. Швеція не лише імплементувала стандарти Конвенції в національну практику, але й здійснює широку програму допомоги багатьом державам світу для руху у цій сфері. Так, через Шведське міжнародне агентство розвитку (SIDA) виділено 2 млн. доларів в рамках Партнерської програми Швеція-МОП 2009-2013 рр. для технічної допомоги з питань Конвенції (зокрема, здійснюється фінансова підтримка підготовки інспекторів з КПМС-2006 у Міжнародному тренінговому центрі МОП у Турині (Італія) та видання національних посібників з питань КПМС-2006, проведення національних семінарів тощо) [4]. Для впровадження механізму КПМС-2006 у дію вирішальними стали кроки Росії та Філіппін, які 20 серпня 2012 р. увійшли до “тридцятки” країн, що її ратифікували. Необхідною умовою вступу КПМС-2006 в силу є закінчення одного року після її ратифікації 30-ма державами із сукупним тоннажем торговельного флоту в 33 % від світового торговельного флоту. Тому КПМС-2006 набуде чинності у серпні 2013 р.

КПМС-2006 не передбачає режиму найбільшого сприяння для держав, що її не ратифікували. Відтак відсутність ратифікації Україною КПМС-2006 не звільнятиме українські судна, що перебуватимуть під юрисдикцією держав-учасниць Конвенції, від повного виконання її вимог, що істотно ускладнить здійснення торговельного судноплавства для українських суден. Таке становище ускладнює позиції громадян України на світовому ринку праці моряків, оскільки судновласники будуть зацікавлені у комплектації екіпажів громадянами держав-учасниць КПМС-2006, тому що це значно спрощуватиме процедури контролю за дотриманням КПМС-2006 на цих суднах. У результаті неучасті України в КПМС-2006 після її вступу в силу обумовить виникнення додаткових істотних проблем у працевлаштуванні значної частини громадян України, що працюють у складі екіпажів суден під іноземним прапором [5].

Ратифікація КПМС-2006 для України є болючим питанням, що підтверджується великою кількістю різних думок у пресі [6, с. 109; 7].

Приєднання України до Конвенції МОП 2006 року про працю у морському суднопластві ускладнюється тим, що стаття X цього договору прямо передбачає, як наслідок набуття нею чинності, перегляд 37 конвенцій Міжнародної організації праці. Тобто, держава, приєднуючись до КПМС-2006, автоматично бере на себе зобов'язання щодо всіх питань, які цими конвенціями регулюються на сьогоднішній день. Складність полягає у тому, що Україна не була учасницею їх усіх. Так, не були ратифіковані Конвенція 1987 року про соціально-побутове обслуговування моряків, Конвенція 1987 року при охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків, Конвенція (переглянута) 1987 року про соціальне забезпечення моряків, Конвенція (переглянута) 1987 року про репатріацію моряків, Конвенція 1996 року про інспекцію праці моряків, Конвенція 1996 року про найм та працевлаштування моряків, Конвенція 1996 року про тривалість робочого часу моряків та укомплектування суден екіпажами тощо. Очевидно, що приєднуючись до КПМС-2006, нашій країні доведеться понести значні витрати. Необхідно буде провести велику роботу з приведення національного законодавства у відповідність з вимогами КПМС-2006, причому зачіпаються і технічні норми.

Компетентний орган держави-учасниці повинен буде приділити увагу виконанню вимог КПМС-2006, що стосуються розміру кают та інших житлових приміщень; опалення та вентиляції; шуму і вібрації, а також інших зовнішніх факторів; санітарно-гігієнічних зручностей; освітлення та лазарету. Причому такі вимоги конвенції досить конкретні. Так, наприклад, згідно підпункту е пункту 9 Стандарту А 3.1 КПМС-2006 “мінімальні внутрішні розміри ліжка становлять не менше 198 см на 80 см” [2]. Такий самий розмір вимагає і п. 10 ст.5 розділу II Конвенції МОП 1970 року про приміщення для екіпажу на борту суден (додаткові положення) №133 [8], однак Україна приєдналась до останньої лише 24 серпня 1993 року [9]. Тобто до сьогоднішнього часу ще існує велика кількість суден, спроектованих раніше відповідно до вимог Конвенції МОП

1949 року про приміщення для екіпажу на борту суден, відповідно до п. 16 ст.10 якої мінімальні внутрішні розміри ліжка 190 см на 68 см [10].

Істотніше переглянуті нормативи площі кают тощо. Звичайно ж більшість суден під українським прапором не будуть відповідати вимогам КПМС-2006, бо були спроектовані без урахування її стандартів.

Інспектуванню повинні підлягати судна, на які розповсюджується конвенція. Як зазначено у п.4 ст. II КПМС-2006, за винятком випадків, коли прямо не передбачене інше, ця конвенція застосовується до всіх суден, що перебувають у державному або приватному володінні, які звичайно займаються комерційною діяльністю, за винятком суден, зайнятих рибним або аналогічним промислом, та суден традиційної будівлі, таких як плоскодонні шлюпки та джонки. Ця конвенція не застосовується до військових кораблів і допоміжних військово-морських суден. Причому, термін “судно” у цьому документі означає будь-яке судно, крім суден, які плавають винятково у внутрішніх водах, у межах захищених вод або в безпосередній до них близькості, або в районах дії портових правил;

З цього приводу можна відзначити наступне. КПМС-2006 встановлено, що її вимоги, які ставляться до конструкції та обладнання судна, поширюються тільки на судна, побудовані в момент або після набрання чинності цією конвенцією для відповідної держави-члена; а для суден, побудованих до цієї дати, продовжують застосовуватися положення, що стосуються конструкції та устаткування судна, передбачені в Конвенції (переглянутої) 1949 року про приміщення для екіпажу та Конвенції 1970 року про приміщення для екіпажу (додаткові положення) в тому випадку, якщо вони застосовувалися до цієї дати відповідно до законодавства або практики відповідної держави-члена (пункт 2 правила 3.1 КПМС-2006). Однак, слід звернути увагу, що спорудження судна вважається завершеним на день закладки кіля або коли судно перебуває на аналогічній стадії.

Таким чином, судна, закладка кіля яких відбудеться в день набуття чинності конвенції для України та пізніше повинні вже бути спроектовані

відповідно до вимог КПМС-2006. В іншому випадку вони будуть затримані в першому ж порту країни-учасниці.

Для України КПМС-2006 може набути чинності через 12 місяців після дати реєстрації її документа про ратифікацію, спрямованого Генеральному директору Міжнародного бюро труда.

Висновки. Немає сумнів у тому, що держави, які ратифікують КПМС-2006, будуть вимагати дотримання її положень від держав прапору, порту і постачальника робочої сили, що не ратифікували КПМС-2006, і вводити відповідні обмеження. Зокрема, положення розділу 5 КПМС-2006 про портовий державний контроль вимагають від держави-члена затримувати будь-які судна (незалежно від ратифікації держави прапора судна КПМС-2006), якщо вони не відповідають нормам Частини А Кодексу КПМС-2006. За таких умов зацікавлені міністерства і відомства України (зокрема Мінінфраструктури) разом із представниками судновласників і моряків мають провести аналіз національної законодавчої бази щодо трудових норм у морському судноплавстві та здійснити конкретні кроки щодо підготовки до ратифікації та імплементації положень КПМС-2006 (розроблення національного законодавства за вимогами КПМС-2006, видання навчальних матеріалів для інспекторів та моряків, підготовка інспекторів, проведення національних і регіональних семінарів з популяризації КПМС-2006 тощо).

Джерела та література

1. *Землянский П. Д.* Конвенция о труде в морском судоходстве / П. Д. Землянский // Транспортное право. – 2009. – № 3. – С. 11-13.

2. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві від 23 лютого 2006 р. [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу до сайту: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi/>.

3. *Шемякин О.М., Савіч О.С.* Програма імплементації Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 р. в Україні // Юридичний вісник Причорномор'я – № 1. – 2011. – С.143-154.

4. Морская правда. – 2012. – 19 июня. [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту: http://seatruth.com/issues/_24_/2076-shveciya-ratifikuvala-konvenciyu-pro-pracyu-v-morskому-sudnoplavstvi.html

5. Бабін Б. Соціальний захист моряків – основне завдання українських профспілок // Матеріали круглого столу на тему: “Україна морська держава: стратегія реалізації потенціалу” Одеса, 29 травня 2012 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу до сайту: <http://od.niss.gov.ua/content/articles/files/29.05.2012-77cb8.pdf>

6. Савіч О.С. Деякі питання імплементації та ратифікації Конвенції МОП про працю у морському судноплавстві 2006 р. /О.С. Савіч // Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право. – 2011. – Вип. 1. – С. 107-112.

7. Сергєєв Ю.В. Конвенція МОП “Про працю в морському судноплавстві” 2006 року – рухаючись у напрямку ратифікації / Ю.В. Сергєєв // Митна справа. – 2010. – № 5. – С. 61-65.

8. Конвенція МОП 1970 року про приміщення для екіпажу на борту суден (додаткові положення) [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу до сайту: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_058

9. Статус Конвенції МОП про приміщення для екіпажу на борту суден (переглянута 1949 року) [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу до сайту: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/993_361

10. Конвенція МОП про приміщення для екіпажу на борту суден (переглянута 1949 року) [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу до сайту: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_029

Dmytrychenko I. V., Sandyuk A. A. Towards implementation Maritime Labor Convention 2006 in Ukraine

Some possible consequences of coming into force of the Maritime Labor Convention (2006) have been analyzed. The main directions of preparing for ratification and implementation of regulations in Ukraine have been determined.

Keywords: *ratification, Maritime Labor Convention 2006*