УДК 349.2
DOI https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-1.17

ПІДПАЛА І.В.

СОЦІАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ

SOCIAL AND LEGAL PROVISION OF SEAFARER

Море – джерело підвищеної небезпеки, що таїть у собі також і соціально-правову небезпеку, а моряки – слабка ланка в системі соціального захисту українців. Розраховувати на допомогу держави їм не доводиться, а навпаки, держава задивляється на доходи «підфлажників» та намагається поставити їх під податкову рушницю. При потрапляю ж моряка в біду (арешт судна, піратський полон), допомога батьківщини навряд чи виявиться оперативною та дієвою. Уся надія – на рідних, що на березі. Сучасні тенденції розвитку суспільства, модернізація соціальних зобов'язань держави змушують світові товариства прагнути до нормативного закріплення нових підходів у сфері соціально-правового забезпечення моряків. МОП сьогодні намагається забезпечити можливі заходи для доступу моряків до захисту в галузі соціального забезпечення, які частково відобразила в MLC з метою подальшого узаконення повної регламентації соціально – правового забезпечення морських екіпажів. При цьому держави зі свого боку повинні в допомогу МОП приймати індивідуальні і колективні заходи відповідно до свого національного законодавства для поступового досягнення загального захисту моряків у галузі соціального забезпечення. Кожна з таких держав має забезпечувати, щоб моряки, які підпадають під сферу дії її законодавства в галузі соціального забезпечення і в міру, що відповідає їхнім національним законодавствам, мали право на не менш сприятливий захист у цій галузі, ніж захист, передбачений для працівників на березі. Зроблено висновок, що стандарти та принципи MLC спрямовані на захист прав моряків, що працюють під іноземним прапором. При цьому судновласник буде зобов'язаний організувати безпосереднє страхування моряка, здійснюючи сплату страхових внесків. Вигодонабувачем за договором буде сам моряк або хтось із членів його сім'ї. У трудовому договорі моряка буде визначатися вид особистого страхування моряка (страхування від нещасного випадку, страхування життя, страхування пенсії, медичне страхування) та порядок сплати страхових внесків. Можливий варіант соціального захисту моряка за рахунок участі в нестрахових організаціях (лікарняні каси, фонди взаємодопомоги). Організація такого виду соціального захисту та сплата внесків є обов'язком судновласника-роботодавця. Крім того, в державі має створитися механізм, що дозволить судновласнику-роботодавцю робити відрахування в державні організації соціального забезпечення, наприклад, в державний пенсійний фонд. Контроль же над проведенням своєчасних відрахувань до соціальних фондів з боку судновласника буде здійснювати держава прапора судна.

Ключові слова: *моряк, соціально-правове забезпечення, національне законодавство, судновласник, міжнародні нормативні акти.*

The sea is a source of increased danger, it also hides a social and legal danger, and sailors are a weak link in the system of Ukrainian social protection. They do not have to count on the help of the state, but on the contrary, the state looks at the income of the flagpoles and tries to put them under the tax gun. If a sailor gets into trouble (arrest of a ship, pirate capture), state assistance is unlikely to be prompt and effective. All hope is on relatives, on the shore. Modern tendencies of development of a society, modernization of social obligations of the state force the world societies to aspire to normative fixing of new approaches in the field of social and legal maintenance of seafarers. The ILO is now trying to provide possible measures for seafarers' access to social security protec-

© ПІДПАЛА І.В. – кандидат юридичних наук, доцент кафедри загальних дисциплін (ПВНЗ «Медико-Природничий Університет»)

tion, partly reflected in the MLS with a view to further legitimizing the full regulation of the social and legal security of sea crews. At the same time, States must, in turn, assist the ILO in taking individual and collective measures, in accordance with their national legislation, to gradually achieve the general protection of seafarers in the field of social security. Each of these States should ensure that seafarers covered by its social security legislation and, to the extent consistent with their national legislation, are entitled to no less favorable protection in that area than the protection afforded to shore-based workers. It is concluded that the standards and principles of MLS are aimed at protecting the rights of seafarers working under a foreign flag. In this case, the shipowner will be obliged to organize direct insurance of the seafarer, paying insurance premiums. The beneficiary of the contract will be the seafarer himself or one of his family members. The seafarer's employment contract will determine the type of personal seafarer's insurance (accident insurance, life insurance, pension insurance, health insurance) and the procedure for payment of insurance premiums. A possible option for social protection of seafarers through participation in non-insurance organizations (health insurance funds, mutual funds). The organization of this type of social protection and payment of contributions is the responsibility of the shipowner-employer. In addition, the state should create a mechanism that will allow the shipowner-employer to make contributions to state social security organizations, such as the state pension fund. The control over the timely contributions to social funds by the shipowner will be exercised by the state of the ship's flag.

Key words: *seafarer, social and legal support, national legislation, shipowner, international regulations.*

Вступ. У державі має створитися механізм, що дозволить судновласнику-роботодавцю робити відрахування в державні організації соціального забезпечення, наприклад, у державний пенсійний фонд. Контроль же над проведенням своєчасних відрахувань до соціальних фондів з боку судновласника буде здійснювати держава прапора судна.

Постановка завдання. Метою статті є розгляд шляхів соціально-правового забезпечення моряків.

Результати дослідження. Соціально-правове забезпечення включає встановлення системи виплат пенсій морякам, які йдуть у відставку після служби в морі, що були зайняті на борту чи на обслуговуванні: суден, що належать державним органам влади, якщо ці судна не використовувалися в торгівлі; суден, не зайнятих перевезенням вантажів і пасажирів з комерційною метою; риболовних суден; суден, зайнятих тюленячим промислом; суден, тоннажністю менш ніж 200 брутто-реєстрових тон; дерев'яних суден примітивної будови таких, як плоскодонки і джонки. Також виплата пенсій встановлюється і для лоцмана; особам, які перебувають на борту на службі не в судновласника, а в іншого роботодавця; офіцерам-радистам чи радистам та особам, зайнятим загальним обслуговуванням чи особам, зайнятих у порту, котрі звичайно не зайняті в морі; службовцям державних органів влади, котрі мають право на соціальне забезпечення, у цілому принаймні рівноцінне тому, яке передбачено національним законодавством чи Конвенціями; особам, які були зайняті на борту чи на обслуговуванні китобійних суден, на плавучих заводах чи на транспортних суднах, або зайняті іншим чином на китобійному промислі чи інших таких промислах відповідно до умов, які передбачаються положеннями окремої колективної угоди щодо китобійного промислу чи аналогічної угоди, яку уклала організація моряків і яка визначає ставки заробітної плати, робочий час та інші умови праці та іншим особам.

Пенсія виплачується морякам, які прослужили встановлений період у морі після досягнення ними 55 чи 60 років. Пенсія за віком разом з іншою пенсією із соціального забезпечення, яка виплачується пенсіонерові одночасно, не може бути нижчою ніж сума, обчислена з розрахунку за кожний рік служби в морі 1,5 відсотка тієї винагороди, на підставі якої за неї сплачувались протягом певного року внески, якщо передбачено пенсію в 55 років, і 2 відсотки такої винагороди, якщо пенсію передбачено в 60 років.

Моряки роблять внески не більш ніж на половину суми пенсій, що виплачується, а для збереження набутих прав осіб, то їм виплачується допомога, яка є поверненням внесків, записаних на їхній рахунок. Моряки можуть мати повну або часткову втрату чи відстрочку права на пенсії у разі, якщо заінтересована особа здійснила підробки чи він сам. Судновласники і моряки, які покривають витрати на пенсії, що сплачуються, мають право на участь через своїх представників в управлінні пенсійною системою [1].

Пенсії за вислугу років плавскладу морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості (крім суден портових, що постійно працюють на акваторії порту, службово-допоміжних, роз'їзних, приміського і міського сполучення) призначаються в розмірах, встановлених ст.ст. 19 і 21 Закону «Про пенсійне забезпечення». Пенсії обчислюються з середньомісячного заробітку (ст.ст. 64–67, 69), одержуваного перед припиненням роботи, яка дає право на пенсію за вислугу років (статті 54 і 55), і не можуть перевищувати 75 відсотків заробітку для цих осіб або не може перевищувати дві з половиною величини середньої заробітної плати працівників, за календарний рік, що передує місяцю, з якого призначається пенсія.

Потрібно запропонувати встановити пільги при обчисленні пенсії за вислугою років для плавскладу з метою посилення гарантій щодо пенсійного забезпечення працівників, які працюють в умовах підвищеного ризику для здоров'я, тому що ст. 53 Закону України «Про пенсійне забезпечення» встановлює лише розміри пенсій за вислугу років і не передбачає ніяких пільг плавскладу. З огляду на складні умови роботи моряків і неадекватність рівня оплати праці, яку отримують, працюючи, моряки, та розміру пенсії є практична необхідність встановлення пільгового розміру пенсії за вислугою років для цієї категорії працівників. При цьому доцільно внести зміни до Закону України «Про пенсійне забезпечення», передбачивши пільгове встановлення пенсій за віком для цієї категорії працівників, тому що правове регулювання у сфері пенсійного забезпечення цієї категорії працівників регулюється лише цим Законом та нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України. Прийняття зазначених змін до цього Закону дозволить підвищити соціальний захист моряків, поліпшити їх мотивацію до праці, яка на сьогодні не має достойної оплати та покращити пенсійне забезпечення [2].

Сьогодні 40% трудових угод, які укладають з українськими моряками агенції з найму на роботу, не містять соціальних гарантій для моряків. Про це на прес-конференції в УНІАН повідомила співзасновник Благодійної організації «Асоль» (місто Одеса) Галина ФЮТ під час представлення результатів моніторингу трудових угод, які укладають з моряками агенції з найму на роботу (brewing agencies), де трудові права моряків дуже часто порушуються. Провівши моніторинг угод, що підписують моряки і виявивши найпоширеніші проблемні пункти цих угод, благодійна організація має намір розповсюджувати цю інформацію не лише серед моряків, а й серед студентів, що тільки планують опанувати цю професію. Директор програми «Верховенство права» Роман РОМАНОВ зауважив, що про права цих людей переважно згадують у тих випадках, коли вже щось трапилося [3].

Так, під час трагічних подій із судном «Аріана» об'єдналися кілька одеситок – дружин моряків, і мимоволі, виручаючи чоловіків, так набили руку в питаннях захисту моряків і морського права, що вирішили створити благодійну організацію: Фонд допомоги морякам «Ассоль», підтримуваний партією «Сильна Україна». Дана організація регулярно проводить робочі наради за участю директорів місцевих крюінгових компаній де обговорюються питання про безпеку моряків та про соціальну допомогу, яку в її забезпеченні може надати «Ассоль» та сприяти включенню в трудові угоди елементів соціального захисту ще крюінговими агенціями. Фонд співпрацює з міністерствами закордонних справ, соціальної політики, інфраструктури України, а також з міжнародними International Maritime Organization, International Labour Organization, International Transport Workers 'Federation. До фонду надходять звернення від моряків і членів їхніх сімей за допомогою в більшості випадків щодо невиплати заробітної плати, пошуку зниклих моряків, арешту суден та членів екіпажу і ін. та за юридичною консультацією, на сьогодні їх півтори сотні. Наприклад, у 2010 р. екіпаж нашого «Василя Шукшина» теж звернувся за допомогою до «Ассоль». За відомостями юрисконсульта Фонду Лариси Короткової, деяким морякам вдалося посприяти по суду домогтися рішення про виплату зарплати, але в даному випадку довелося судитися з рідним пароплавством, оскільки нещаслива судноплавна компанія «Бардіна», яка взяла в бербоут-чартер півтора десятка морських суден, виявилася нерозривним чином пов'язана з вітчизняним підприємством. Тому морякам, які наймаються на роботу, потрібно не обмежуватися пунктом про базову ставку, а уважно вивчити індивідуальний контракт і додаток до нього колективну угоду, оскільки ITF розробила і розіслала в профспілкові організації форму, як би ідеального контракту, з яким моряку, перш ніж вступати в договірні відносини з іноземним судновласником, потрібно добре ознайомитися.

Згідно із цим для уникнення соціальної незахищеності українських моряків потрібно висвітлювати питання соціально-правового захисту моряків, більш розширено включаючи в них страхові ризики, зумовлені полісом, що покриває відповідальність судновласника перед третіми особами, взаємини українських моряків із профспілковими організаціями, відмови моряків від

виходу в рейс у випадку передбачуваного заходження судна в зони військових дій і підвищеної небезпеки та ін., і прописати в трудових договорах безпеку моряків від лінії SOS до адекватного страхування та медичного обслуговування [4].

Українським морякам дуже часто потрібна допомога, особливо якщо вони працюють в іноземного судновласника і там за допомогою звернутись не має куди, і уже близькі на батьківщині починають їм допомагати, звертаючись до соціальних центрів, яких майже не існує. От наприклад, в індійському Мумбаї заарештували команду балкера «Дайнемік страйкер». Серед затриманих – капітан, старший помічник, старший механік, боцман і ін., яким пред'явили звинувачення за кількома статтями та заарештували. Їх звинувачують у злочинній змові, перешкоджанні правоохоронним органам, насильстві відносно представника влади та порушення зобов'язань перед судновласником. «Дайнемік страйкер» прийшов в Мумбаї з Хорватії з вантажем вугілля, вартість якого становить 1,7 млн. доларів. Майже місяць балкер стояв на рейді, а потім, не оформляючи відходу і нікого не попередивши, знявся з якоря і вийшов у море. На пошуки втікача судна були відправлені катери, патрульні літаки, кораблі Берегової охорони, ВМС Індії і судно все ж таки знайшли. Команда судна складалася з 22 громадян Росії і України, які уже довгий час не отримували заробітної плати та не мали соціального забезпечення і судноплавною компанією Agoudimos & Cefallonian Sky Shipping co. v. Greece все більше порушувалися права моряків. Дана судноплавна компанія продала іноземній компанії судно, не ліквідувавши заборгованість із соціального забезпечення. Родини моряків, довідавшись про подію за сприянням благодійної організації, звернулися по допомогу морякам до Міжнародного Фонду соціального забезпечення моряків (NAT), який видав розпорядження компанії сплатити внески по соціальному забезпеченню та оплатити деякі інші витрати морякам, але судноплавна компанія відмовилася у зв'язку зі зміною власника. І лише через суд NAT змогли стягнути борги по соціальному забезпеченню моряків з компанії. Після цього в примусовому порядку українським морякам була виплачена соціальна допомога [5].

Таким чином, морякам слід звертати увагу на позиції судновласника-роботодавця під час підписання індивідуального контракту, оскільки в ньому вказується страхова сума, яку зобов'язується виплатити судновласник у разі настання страхового випадку (спричинення шкоди здоров'ю, смерть і т. д.). Але аналіз практики такого страхування дозволяє говорити про його негативні особливості, тому що судновласник має багато можливостей знизити до мінімуму суму страхової виплати, при цьому зниження може бути аргументовано тим, що моряк порушив правила техніки безпеки або пожежної безпеки, що спричинило тілесні ушкодження або смерть, також судновласник страхує моряка на свій розсуд на випадок нещасного випадку та втрати працездатності, це призводить до того, що судновласник страхує перш за все свою громадянську відповідальність від вимог осіб, що законно перебувають на борту судна (члени екіпажу). Обсяг страхового покриття може при цьому бути будь-яким, залежно від початкових умов, на яких судно вводиться у страхову компанію. За умовами стандартної страховки, страхова компенсація, що виплачується родичам, визначається в розмірі «компенсації витрат з повернення останків і похорон». Слід зауважити, що сума страхового відшкодування спочатку виплачується судновласнику, а він розпоряджається нею на свій розсуд. Перешкодою для виплати страхової компенсації морякам може бути несвоєчасна або неповна сплата внесків судновласником в страхову компанію [6].

Система соціального захисту моряків, що працюють під прапорами іноземних держав, в Україні знаходиться в зародковому стані. Ця негативна тенденція не подолана і під впливом ринкової економіки, з урахуванням іноземного досвіду трирівневої системи пенсійного страхування. Законом України «Про загальнообов'язкове державне страхування» (2004 р.) ст. 12 передбачено добровільну участь у системі державного пенсійного страхування, де під добровільною участю приймається сплата страхових внесків до Пенсійного фонду протягом певного строку, який особа бажає зарахувати у свій страховий стаж. Для цього фізична особа укладає з Пенсійним фондом договір на строк не менше року. Коло осіб, які мають можливість укласти такий договір, визначено у ст. 11 Закону. До них відносяться іноземці та особи без громадянства, які постійно проживають і працюють на території України, а також громадяни нашої країни, які постійно проживають або працюють за кордоном (наприклад, моряки, що працюють на іноземних судах), та інші особи, які досягли шістнадцятирічного віку, які отримують доходи від законної діяльності. Але така можливість реалізації соціального права піднімає питання про необхідність виконання кожним моряком обов'язку перед державою – сплати прибуткового податку в розмірі 15% згідно з Податковим кодексом України.

Якщо відбудуться такі зміни в пенсійному законодавстві, то зведуть нанівець можливість отримання моряками будь-якої державної пенсії, оскільки розмір такої пенсії кожному громадянину України буде розраховуватися індивідуально. В Україні планується законодавчо визнати поняття «страховий стаж» до терміна «трудовий стаж» та ввести в дію, і майбутня пенсія по солідарній системі буде розраховуватися винятково з тих сум, за якими сплачено страхові внески, оскільки солідарну систему планується поставити на перший рівень пенсійної системи [7].

Специфіка світової ринкової економіки тягне переважання в соціальному страхуванні принципу особистої відповідальності моряка. Беручи участь у формуванні свого соціально захищеного майбутнього шляхом внесення певних сум у спеціалізовані недержавні організації, моряк проявляє тим самим турботу не лише про себе, а й про своїх близьких. Цей принцип може ефективно реалізуватися лише за наявності і активної діяльності недержавних організацій соціального страхування. Природно, що держава сама не в силах забезпечити всім рівні і досить високі умови соціального захисту в цій сфері. Тому основним завданням соціального страхування за допомогою недержавних організацій є створення ефективної системи страхового захисту інтересів моряків та інших громадян, що забезпечує реальну компенсацію збитків. Водночас специфіка страхового механізму полягає в тому, що він не тільки може виконувати функції страхового захисту майнових інтересів, а й вирішувати багато макроекономічних завдань. У багатьох країнах з добре розвиненою ринковою економікою недержавне страхування відіграє роль одного зі стратегічних секторів економіки. Оскільки при цьому покривається дуже багато ризиків, які відбуваються при гарячих чи холодних відстоях суден, а саме:

– відповідальність перед особами, які не являються моряками;
– тілесні пошкодження, хвороба, смерть моряків;
– витрати на репатріацію і заміну;
– втрата і пошкодження особистої власності моряків і інших осіб;
– безквиткові пасажири та біженці;
– рятування життя;
– зіткнення з іншими суднами;
– ризики пов'язані з забрудненням;
– відповідальність, що виникає у зв'язку з буксировкою та пошкодженням судна;
– відповідальність в зв'язку з аварією;
– витрати на карантин;
– відповідальність пов'язана з вантажем;
– неповоротні загально аварійні пайові внески;
– доля загально аварійних збитків судна;
– спеціальна компенсація рятівнику;
– штрафи [8].

Конвенція MLC закріплює спеціальні норми, де зобов'язує держави, які її ратифікували вживати заходи, відповідно до своїх національних особливостей, з метою надання додаткового захисту в галузі соціального забезпечення для всіх моряків, які мають звичайне постійне місце проживання на її території. Цей обов'язок держави можуть виконувати на основі відповідних двосторонніх або багатосторонніх угод або за допомогою систем, побудованих на виплату внесків. Наданий таким чином, захист повинен мати не менш сприятливий характер, ніж захист для працівників на березі, які мають постійне місце проживання на території держав МФС. Дані положення під час ратифікації даної конвенції створять правову базу для участі українського моряка в системі недержавного соціального захисту, із застосуванням тих форм альтернативного соціального страхування, які сьогодні стали найбільш розвинутими в інших країнах і є при цьому найбільш прийнятними для моряків.

У рамках МФС визначені також такі складові частини соціального захисту моряків, як соціальне забезпечення та соціальне страхування, які можуть забезпечуватися ще й на основі приватних систем недержавного соціального страхування або колективних договорів. Розвиток альтернативних форм соціального захисту є обов'язком нашої держави, наступним за міжнародними договорами, в яких бере участь Україна, що випливають із загальних обов'язків в рамках міжнародного права Такі сприяння держави повністю відповідатимуть принципам вітчизняного законодавства: ст. 46 Конституції України; ст. ст. 352-356 Кодексу законів про працю України; ст.ст. 2, 6, 7 Основ законодавства України про загальнообов'язкове державне соціальне страхування та ін. Усі ці заходи повинні реалізовуватися (імплементуватися) за допомогою укладання колективних та індивідуальних трудових договорів починаючи ще з крюїнгових компаній [9].

Головним завданням міжнародного права є створення правових умов для розвитку особистості і забезпечення людині гідного життя, оскільки саме власність і особистість складають поняття, з яких виходять і до яких повертаються всі юридичні визначення. Із питань умов праці та соціального захисту моряків МОП прийняла 25% від загального числа прийнятих конвенцій та рекомендацій. Це зумовлено специфікою виробничої діяльності в морі, а також тим, що діяльність моряків в основному здійснюється за межами їхньої країни і тому потребує міжнародно-правового регулювання. Соціальне забезпечення українських моряків за кордоном вченими взагалі не досліджувалося, а лише розглядалися загальні проблеми Соколовим М.О. та Мартіном Уітфілдом. Тому актуальність соціально-правового захисту визначається необхідністю забезпечити за допомогою правових засобів гарантії медичного обслуговування моряків та застосування медичної допомоги на борту судна і вирішення проблем, які виникають у разі необхідності [10].

У результаті необґрунтованого скорочення чисельності екіпажів морських суден різко підвищується фізичне та нервово-психічне навантаження на членів екіпажу і відповідні відхилення в стані здоров'я. В умовах напруженого судноплавства такі навантаження можуть самим негативним чином позначитися на безпеці людей, судна, вантажу та навколишнього середовища, а також створити небезпечні умови праці морякам. При цьому велика кількість нещасних випадків відбувається безпосередньо пов'язаних зі стомленістю моряків, яка створює модель однотипних аварій. Наприклад, у 2009 р. сухогрузне судно Jambo, призначене для перевезення генеральних вантажів, сіло на міль і згодом затонуло при вході у залив Лох – Брум, у західного узбережжя Шотландії. На борту судна було 3.300т цинкового концентрату, і аварія могла б привести до екологічної катастрофи. Ця подія відбулася із того, що моряки відчували втому, нічну вахту ніс один чоловік, і зміна курсу не була помічена та не подалася тривога під час несення вахти. Тривалість вахти і відпочинку складала 6 і 3 часи відповідно. Тому для уникнення таких випадків потрібно на борту судна проводити, з метою соціального захисту моряків щодо незаконної експлуатації, більш строгі перевірки у відношенні графіків роботи, відпочинку і обліку даних щодо тривалості робочого часу та часу відпочинку моряків, а також правильності реєстрації у судовому журналі даних за тривалістю часу роботи і відпочинку. Доцільним було б ще удосконалити таблиці для підрахунку часу відпочинку та роботи, які видаються інспекторами та розробити систему накладення стягнень за такі порушення з метаю уникнення стихійних лих [11].

Наявне положення з неукомплектованістю екіпажів суден, що порушує соціально-правове забезпечення моряків, потребує широкого аналізу впливу людського фактору у практичну діяльність, який потрібно проводити дуже довго, щоб отримати результат. Тому потрібно більш ретельно приділити увагу виявленню залежності між скороченням численності екіпажів і викликаним його ростом впливу людського фактору на безпеку. На високотехнологічних суднах екіпаж, якщо не ізольований від зовнішнього середовища, то значно віддалений від нього і від об'єкта керування. Ілюзія «захищеності» нерідко надає погану послугу, особливо під час експлуатації в тяжких погодних умовах. Крім того, перенасиченість суден електронними системами, призначеними для надання допомоги у прийняті рішень екіпажем, може також розглядатися як додатковий елемент ризику. Окрім цього, дефіцит кадрів меже об'єктивно приводити до зниження якості підготовки моряків, наприклад, у результаті підвищеної підготовки спеціалістів, викликаної потребую кадрів [12]. Але при таких підготовках актуальним стає ще одне питання щодо якості інструкцій і посібників, що знаходяться у розпорядженні екіпажів. Навіть на рівні МОП в адресу розробників таких документів надходили призиви до ясності, вичерпуючого характеру і недвосмисленості мови, що в них використовується, але належної якості інструкцій добитися на сьогодні так і не вдалося. У ряді випадків це пов'язано з перекладом документів із мови виконавця на мову користувача. Тому необхідно у всіх випадках використовувати для цілей переводу кваліфікованих технічних спеціалістів. На думку дисертанта, доцільно було б розробити міжнародний стандарт підготовки інструкцій із експлуатації судового обладнання, вибравши мову і стиль викладання, враховуючи проблему дефіциту кадрів та неспроможності судновласників утримувати повністю укомплектоване судно екіпажом. Щоб вони були зрозумілі навіть персоналу, що не входить у штат спеціалістів. Необхідно відмітити, що розробка інструкцій є свого роду мистецтвом, доступним далеко не кожному, але значення вироблення належних навиків в цій області тяжко переоцінити. Ті трудності, які виникають під час виконання вимог міжнародних правових інструментів, і їхня велика кількість не сприяє зменшенню виникненню причин інцидентів. Це виникає тому, що на основі одного і того ж правила розроблюється декілька інтерпретацій, які в окремих випадках можуть бути взаємовиключаючими. Таким чином, при зменшенні чисельності екіпажу на судні судновласники повинні не тільки забезпечувати належний відпочинок морякам

при переробці, а ще й забезпечувати належним інструкційним матеріалом доступною мовою для експлуатації суднового обладнання з метою забезпечення вимог соціально-правових стандартів для уникнення небезпек.

Ще однією серйозною проблемою соціального захисту для судновласників є піратство. Із початку загострення у 2008 р. світової економічної кризи більше чим 200 суден, у яких були в екіпажі українські моряки, підверглися піратським нападам, які застосовували автомати та артилерію. Більше 50 суден були викраденні та майже 600 моряків було взято в заручники та викуплено наближено за 200 мільйонів доларів. Є припущення, що якщо ці гроші сплатили кланам, що змагаються з піратами, то цієї б суми було б достатньо для повної ліквідації піратських нападів. Тому Міжнародна палата судноплавства нагадала державам про обов'язок їхнього уряду сприяти посиленню захисту від піратства незалежно від прапору чи національності екіпажу на підставі ст. 100 Конвенції «Про морське право»: «Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении піратства в отрытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства». При цьому сумісно з військово-морськими силами Європейського союзу розробили практичні рекомендації, що дозволяють допомогти компаніям чи суднам уникнути піратських нападів чи відлякати і відтягнути їх напади. Ці рекомендації включають:

– створення відповідних процедур і планів завчасного входу на певну територію;

– пропозиції процедур для проходження районів ризику;

– дії, що застосовуються у випадку нападу піратів і потрапляння їх на судно [13].

При цьому доцільно було б запропонувати для підтримки більш високого захисту моряків від піратських нападів озброювати судна хоч на самому мінімальному рівні та укладати договори страхування на випадок нападу піратів. А для піратів розробити заходи кримінального покарання.

Основною проблемою соціального забезпечення є проблема медичного обслуговування на борту, яка зумовлена, в першу чергу, відсутністю лікарів на судні, і можливість отримати медичну допомогу є тільки після прибуття в порт, але аж ніяк не під час морського переходу. Першу допомогу може надати старший помічник капітана, який проходить короткострокові спеціальні курси і володіє мінімумом знань і навичок для надання першої медичної допомоги. Кожна держава-учасник повинна забезпечувати, щоб на всіх моряків на суднах, які плавають під її прапором, поширювалися належні заходи охорони їх здоров'я.

Де-факто медичну допомогу у відкритому морі плавсклад отримує в порядку само-взаємодопомоги. Однак нормативних документів, що регламентують питання підготовки та удосконалення осіб плавскладу по медицині, в Україні немає. Тому слід вживати належних заходів з метою сприяння лікуванню моряків, які страждають від будь-якої хвороби. Необхідно створити науково-методичний центр, який координував би дослідженнями з усіх проблем медичного забезпечення морського транспорту. На жаль, такого органу в нашій країні немає. Гострі правові проблеми, незважаючи на всю їхню принциповість, носять все-таки організаційний характер, тобто легко можуть бути вирішені комплексом відносно простих адміністративних заходів. Кадровий і науковий потенціал, як передумова для їх вирішення, в нашій країні є. Таким чином, існує велика необхідність у забезпеченні за допомогою правових засобів гарантії медичного обслуговування моряків та вирішення проблем, які виникають під час застосування медичної допомоги на борту судна [10].

Висновки. Тож сьогодні важливим є ратифікація Україною Конвенції MLC, оскільки для моряка вона має сприятливі положення про те, що в рамках відповідності національному законодавству та практики держави – члени MLC розвивають співробітництво на основі двосторонніх або багатосторонніх угод. Така співпраця гарантує збереження набутих прав у сфері соціального забезпечення для всіх моряків незалежно від місця їх постійного проживання.

Стандарти та принципи MLC спрямовані на захист прав моряків, що працюють під іноземним прапором. При цьому судновласник буде зобов'язаний організувати безпосереднє страхування моряка, здійснюючи сплату страхових внесків. Вигодонабувачем за договором буде сам моряк або хтось із членів його сім'ї. У трудовому договорі моряка буде визначатися вид особистого страхування моряка (страхування від нещасного випадку, страхування життя, страхування пенсії, медичне страхування) та порядок сплати страхових внесків. Можливий варіант соціального захисту моряка за рахунок участі в нестрахових організаціях (лікарняні каси, фонди взаємодопомоги). Організація такого виду соціального захисту та сплата внесків є обов'язком судновласника-роботодавця. Крім того, в державі має створитися механізм, що дозволить судновласнику-роботодавцю робити відрахування в державні організації соціального забезпечення, наприклад, у державний пенсійний фонд. Контроль же над проведенням своєчасних відраху-

вань до соціальних фондів з боку судновласника буде здійснювати держава прапора судна. Таким чином, ратифікація Конвенції «Про працю в морському судноплавстві» 2006 р. нормативними приписами, що відносяться до соціального забезпечення, створить у рамках свого глобального міжнародного акт систему комплексного контролю з боку держав прапора судна, порту і юрисдикції та виникнення при цьому їхніх взаємних відповідних зобов'язань із соціально-правового забезпечення моряків. MLC сприятиме розвитку системи соціального захисту українських моряків, оскільки у цілому норми законодавства України відповідають положенням стандартам MLC, але вони є не кодифікованими. КТМ України відповідних вимог не містить, було б доцільним доповнити його ст. 57-3 «Охорона праці та безпека моряків» із вимог Конвенції.

Список використаних джерел:

1. Беннет С. Чего должен ожидать ответственный судовладелец от ответственного государства флага? Материалы XIV Международного семинара: *Качественное судоходство: стандарт XXI века. Человек и море: долгий путь к гармонии.* 13 октября 2011 г. Санкт-Петербург. URL : www.rs-head.spd.ru.

2. Горчаков С. К вопросу о репатриации моряков. URL : http://odessa-daily.com.ua/news/gor chakovrepatriatsiya.html.

3. Правове регулювання трудової діяльності українських моряків. URL : http:// otherreferats. allbest, ш/law/ 00130323_0.html.

4. Арешт судна в Італії. URL : http://seaspirit.ru/kes/arest-sudna-v-italii.html.

5. Международный трудовой кодекс моряков. URL : http://aurora7.com.ua/index.php/2011-05-IT- 13.

6. Гольбін М. «Морська хвороба» України. *Українська правда* від 29.09.11 р. URL : www.pravda.com.ua/columns/2011/09/29/6625.

7. Угода «Про торговельне судноплавство» між КМУ та Урядом Латвійської республіки від 26.02.98 р.

8. Веселовський А. Моряки-заручники. URL : http://www.day.kiev.ua/uk/article/podrobici/moryaki-zaruchniki.

9. Концепція створення Центру захисту прав українських моряків. URL : http://www.ukrainesf.com/consular/Centr_zahystu_moriakiw_ua.htm.

10. Натова А. Роль международных стандартов труда в области морского судоходства в совершенствовании безопасности на море и защиты морской среды: взгляд с позиций – с точки зрения Морской Администрации Болгарии. Материалы XIII Международного семинара: *Качественное судоходство: стандарт XXI века. Человек и море: долгий путь к гармонии.* 21–22 октября 2009 г. Санк-Петербург. URL : www.rs-head.spd.rn.

11. Савич О.С. Порівняльно- правовий аналіз положень Конвенції «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року та національного законодавства з питань соціального захисту моряків. URL : www.eastwave.com.ua.

12. Удосконалення системи соціального і правового захисту моряків міжнародного торгового флоту, які зазнали піратських атак: Круглий стіл. URL : www. Mfa.gov.ua./mfa/ua/pudlication/content/37379.htm.

13. Розроблено рекомендації для захисту трудових прав моряків. URL : http://helsinki.org.ua/index.php7icN1306151624.