

УДК 349.2

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2023.5.9>

ПІДПАЛА І.В.

**СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ МОРЯКІВ
ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ ТА МІЖНАРОДНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ****MODERN TRENDS IN SOCIAL PROTECTION OF SEAFARERS UNDER NATIONAL
AND INTERNATIONAL LEGISLATION**

Соціальний захист є невід'ємною складовою прав людини, що вимагає приділяти особливу увагу формуванню соціальних стандартів на національному та міжнародному морському ринку праці. На сьогодні радикальні перетворення в Україні, гостро виділили проблему зайнятості працівників морського торговельного флоту. Істотне скорочення національного флоту, фінансова ситуація, воєнний стан що склалася, поставили перед моряками України проблему пошуку роботи на світовому ринку. Працевлаштовуючись до іноземного судовласника-роботодавця, моряк «випадає» з правового поля нашої держави і стає абсолютно беззахисним, як з боку нашої держави так і з боку судовласника. У статті здійснено аналіз міжнародного та національного законодавства, норми якого обумовлюють сучасні тенденції соціального захисту моряків. Визначено, що основною проблемою соціального забезпечення є проблема медичного обслуговування на борту, яка обумовлена, в першу чергу, відсутністю лікарів на судні і можливість отримати медичну допомогу є тільки по прибуттю в порт, але аж ніяк не під час морського переходу. В будь-якій мірі першу допомогу може надати старший помічник капітана, який проходить короткострокові спеціальні курси і володіє мінімумом знань і навичок для надання першої медичної допомоги. Зроблено висновок про необхідність удосконалити соціально-правове забезпечення моряків: при наймі їх на роботу – шляхом розробки програм стимуляції і збільшенням привабливості морської професії, створенням робочих груп по найму і професійним питанням у відношенні моряків, забезпеченням інформаційно-просвітницькими компаніями, розробкою дослідницьких проектів по вивченню довгострокових кар'єр на морі та інше, так як морська професія не може правильно функціонувати без наявності усіх адекватних і підходящих соціальних умов. На сьогодні доцільним є розробка довідника моряка, у якому відобразити можливі механізми захисту їх прав, так як більшість моряків не мають обізнаності та юридично не грамотні, а для посилення соціального захисту моряків доцільно створити центри захисту прав (соціальних, трудових і ін.) українських моряків, як з безкоштовним консультуванням так і оплатним.

Ключові слова: сучасний стан, соціальний захист, моряки, трудове законодавство, міжнародне законодавство.

Social protection is an integral component of human rights, which requires special attention to be paid to the formation of social standards in the national and international maritime labor market. Today, radical transformations in Ukraine have acutely highlighted the problem of employment of employees of the merchant marine fleet. The significant reduction of the national fleet, the financial situation, and the existing state of war have presented Ukrainian sailors with the problem of finding work on the world market. Working for a foreign shipowner-employer, a seafarer "falls out" of the legal field of our state and becomes completely defenseless, both from our state and from the side of the shipowner. The article analyzes international and national legislation, the norms of which determine modern trends in the social protection of seafarers. It was determined

that the main problem of social security is the problem of medical care on board, which is caused, first of all, by the lack of doctors on the ship and the possibility of receiving medical care is only upon arrival at the port, but by no means during the sea crossing. In any case, first aid can be provided by the captain's senior assistant, who undergoes short-term special courses and possesses a minimum of knowledge and skills to provide first medical aid. It was concluded that it is necessary to improve the social and legal provision of seafarers: when hiring them for work – by developing incentive programs and increasing the attractiveness of the maritime profession, creating working groups on recruitment and professional issues in relation to seafarers, providing information and educational companies, developing research projects to study long-term careers at sea, etc., since the maritime profession cannot function properly without the presence of all adequate and suitable social conditions. Currently, it is expedient to develop a seafarer's handbook, in which to reflect the possible mechanisms for protecting their rights, since the majority of seafarers are not aware and legally illiterate, and to strengthen the social protection of seafarers, it is expedient to create centers for the protection of the rights (social, labor, etc.) of Ukrainian seafarers, both with free and paid consultations.

Key words: *current state, social protection, seafarers, labor legislation, international legislation.*

Постановка проблеми. Соціальний захист є невід'ємною складовою прав людини, що вимагає приділяти особливу увагу формуванню соціальних стандартів на національному та міжнародному морському ринку праці. На сьогодні радикальні перетворення в Україні, гостро виділили проблему зайнятості працівників морського торговельного флоту. Істотне скорочення національного флоту, фінансова ситуація, воєнний стан що склалася, поставили перед моряками України проблему пошуку роботи на світовому ринку. Працевлаштовуючись до іноземного судновласника-роботодавця, моряк «випадає» з правового поля нашої держави і стає абсолютно беззахисним, як з боку нашої держави так і з боку судновласника.

Стан дослідження. Проблематика соціального захисту моряків неодноразово була предметом дослідження у працях Н.Б. Болотіної, Н.Д. Гетьманцевої, І.І. Копайгори, А.Р. Мацюка, О.І. Процевського, А.І. Шебанова, Л.С. Явича та інших учених. Втім, незважаючи на суттєвий теоретичний доробок, у сфері соціального забезпечення моряків все ще залишається ряд прогалин та недоліків.

Саме тому метою статті є: надати оцінку сучасним тенденціям соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством.

Виклад основного матеріалу. 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 на сьогодні намагається забезпечити можливі заходи для доступу моряків до захисту в галузі соціального забезпечення, які частково відобразила в конвенції МЛС 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 в 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 їх національним законодавствам мали право на не менш сприятливий захист у цій галузі, ніж захист, передбачений для працівників на березі. Ці сприяння держав повністю відповідають 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. Всі ці заходи повинні реалізовуватися (імплементуватися) за допомогою укладання колективних та індивідуальних трудових договорів починаючи ще з кріюінгових компаній [1].

Конвенція МЛС 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 держави. Дані

положення при ратифікації конвенції створюють 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 ІМО визначені також складові 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 впливають із загальних обов'язків в рамках міжнародного права [2].

Головним завданням міжнародного права є створення правових умов для розвитку особистості і забезпечення людини гідного життя, оскільки саме власність і особистість складають поняття, з яких виходять і до яких повертаються всі юридичні визначення. З питань умов праці та соціального захисту моряків МОП прийняла 25% від загального числа прийнятих конвенцій та рекомендацій. Це обумовлено 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 Соколовою М.О. та Мартіном Уїтфілдом. За такого, актуальність соціально – правового захисту є доцільним розглянути, як забезпечення за допомогою правових засобів гарантії медичного обслуговування моряків та застосування медичної допомоги на борту судна і вирішення проблем, які виникають у разі необхідності.

В 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 2015 р. сухогрузне судно, призначене для перевезення генеральних вантажів сіло на мілі і згодом затонуло при вході у залив Лох-Брум, у західного узбережжя Шотландії. На борту судна було 3.300 т 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 години відповідно. Для уникнення таких випадків, потрібно на борту судна проводити, з метою соціального захисту моряків щодо незаконної експлуатації, більш строгі перевірки в відношенні графіків роботи, відпочинку і обліку даних щодо тривалості робочого часу та часу відпочинку моряків, а також правильності реєстрації у судовому журналі даних по тривалості 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 метою уникнення стихійних лих [3].

Існуюче 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, при цій проблемі потрібно більш ретельно приділити увагу виявленню залежності між скороченням численності екіпажів і визваним його ростом впливу людського фактору на безпеку. На високотехнологічних судах екіпаж якщо, не ізольований від зовнішнього середовища, то по крайній мірі, значно віддалений від нього і від об'єкту керування. Ілюзія «захищеності» нерідко надає погану послугу, особливо при експлуатації у тяжких погодних умовах. Крім того, перенасиченість суден електронними системами, призначеними для надання допомоги у прийнятті рішень екіпажом, може також розглядатися як додатковий елемент ризику. Помимо цього, дефіцит кадрів може об'єктивно приводити до зниження якості підготовки моряків, наприклад, в результаті підвищеної підготовки спеціалістів, визваної потребою кадрів [4]. 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 не однократно надходили притязання до ясності, вичерпуючому характеру і не двосмисленості мови, що в них використовується, належної якості інструкцій добитися на сьогодні так і не вдалося. В ряді випадків це пов'язано з перекладом документів з мови виконавця на мову користувача. Тому, необхідно у всіх випадках

використовувати для цілей переведення кваліфікованих технічних спеціалістів. Згідно цього, доцільно було б розробити міжнародний стандарт підготовки інструкцій по експлуатації судового обладнання вибравши мову і стиль викладання враховуючи проблему дефіциту кадрів та неспроможності судновласників утримувати повністю укомплектоване судно екіпажем. Щоб вони були зрозумілі навіть персоналу, що не входить в штат спеціалістів. Необхідно відмітити, що розробка інструкцій є свого роду мистецтвом, доступним далеко не кожному, але значення вироблення належних навиків в цій області важко переоцінити. Ті труднощі, які виникають при виконанні вимог міжнародних правових інструментів і їх велика кількість – не сприяє зменшенню виникненню причин інцидентів. Це виникає зачасти 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 судового обладнання з метою забезпечення вимог соціально – правових стандартів для уникнення небезпек.

Ще одною серйозною проблемою соціального захисту для судновласників є піратство. З початку загострення ще 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 викрадені та майже 600 моряків було взято в заручники та викуплено наближено за 200 мільйонів доларів. Є припущення, що якщо ці гроші сплатили кланам, що конкурують з піратами то цієї б суми було б достатньо, для повної ліквідації піратських нападів. Тому Міжнародна палата судноплавства нагадала державам про обов'язок їх уряду сприяти посиленню захисту від піратства незалежно від прапора чи національності екіпажу на підставі ст. 100 Конвенції «Про морське право»: «Всі держави співробітничать максимально можливою мірою у припиненні піратства у відкритому морі або в будь-якому іншому місці за межами юрисдикції будь-якої держави». 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 [5].

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.

Самою основною проблемою соціального забезпечення є проблема медичного обслуговування на борту, яка обумовлена, в першу чергу, відсутністю лікарів на судні і можливість отримати медичну допомогу є тільки по прибуттю в порт, але аж ніяк не під час морського переходу. В будь-якій мірі 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.

Тож на сьогодні важливим є ратифікація Україною Конвенції MLC, так як для моряка вона має сприятливі положення про те, що в рамках відповідності національному законодавству та практиці, 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 безпосередне

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 над проведенням своєчасних відрахувань до соціальних фондів з боку судновласника буде здійснювати держава прапора судна [6].

Висновки. Таким чином, ратифікація Конвенції «Про працю в морському судноплаванні» 2006 р., нормативними приписами, що відносяться до соціального забезпечення створить в рамках свого глобального міжнародного акту систему комплексного контролю з боку держав прапора судна, порту і юрисдикції та виникненні при цьому їх взаємних відповідних зобов'язань по соціально-правовому забезпеченню моряків. МЛС сприятиме розвитку системи соціального захисту українських моряків, так як у цілому норми законодавства України відповідають положенням стандартам МЛС, 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.

Окрім того, потрібно удосконалити соціально-правове забезпечення моряків: при наймі їх на роботу – шляхом розробки програм стимуляції і збільшення привабливості морської професії, створенням робочих груп по найму і професійним питанням у відношенні моряків, забезпеченням інформаційно-просвітницькими компаніями, розробкою дослідницьких проєктів по вивченню довгострокових кар'єр на морі та інше, так як морська професія не може правильно функціонувати без наявності усіх адекватних і підходящих соціальних умов. На сьогодні доцільним є розробка довідника моряка, у якому відобразити можливі механізми захисту їх прав, так як більшість моряків не мають обізнаності та юридично не грамотні, а для посилення соціального захисту моряків доцільно створити центри захисту прав (соціальних, трудових і ін.) українських моряків, як з безкоштовним консультуванням так і оплатним.

Список використаних джерел:

1. Горчаков С. Правове регулювання репатріації моряків. URL: [http:// www. justinian. com. ua/article.php?id=991](http://www.justinian.com.ua/article.php?id=991)
2. Арешт судна в Італії. URL: <http://seaspirit.ru/kes/arest-sudna-v-italii.html>
3. Кривощоков В.Є. Херсонська морехідка була (ХМУ) та залишається (ХДМІ) першою: Інформаційна збірка. 2-ге вид., перераб. та дод. Одеса: приріст-кве, 2009. 69 с.
4. Савич О.С. Порівняльно-правовий аналіз положень Конвенції «Про працю в морському судноплаванні» 2006 року та національного законодавства з питань соціального захисту моряків. URL: www.eastwave.com.ua
5. Веселовський А. Моряки-заручники. URL: <http://www.day.kiev.ua/uk/article/podrobici/moryaki-zaruchniki>
6. Робочий час. Режим праці та відпочинку. URL: <http://www.refme.org.ua/page-cat-13-0.html>