

14. Про символіку Червоного Хреста і Червоного Півмісяця: Закон України від 8 липня 1999 року № 862-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 34. – Ст. 210.
15. Про Статути Збройних Сил України: Закон України від 24 березня 1999 року № 548 – XIV / Міністерство оборони України. – К., 2000.
16. Буткевич В.Г. Міжнародне право. Основні галузі: Підручник. – К.: Либідь, 2004. – С. 311.
17. Керівництво по застосуванню норм міжнародного гуманітарного права в Збройних Силах України: Наказ Міністра оборони України від 11.09.2004 № 400. – К.: Азимут-Україна, 2004. – С. 4-5.
18. Кримінальний Кодекс України: Прийнятий на сьомій сесії Верховної Ради України 5 квітня 2001 року. – К.: А.С.К., 2001. – Ст. 436-447.
19. Голопатюк Л.С. Довідник з питань міжнародного військового співробітництва / Упоряд. полковник юстиції запасу В.Д. Шило. – К.: МП Леся, 2003. – С. 29.
20. Процепко О.Г. Довідник з міжнародно-правових актів щодо засад демократії і прав людини / Головне управління виховної роботи Міністерства оборони України. – К.: 2001. – С. 5.
21. Підпригора О.А., Харитонов Є.О. Римське право: Підручник. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – С. 213.
22. Голопатюк Л.С., Козій І.С., Ординович А.Г. Посібник з питань Європейської та Євроатлантичної інтеграції для Збройних сил України / Міністерство оборони України. – К. – С. 30.
23. Право війни: Посібник для командного складу Збройних Сил України / Міністерство оборони України. – К., 1996. – V.
24. Право війни. Вибрані питання: Посібник для командного складу Збройних Сил України / Міністерство оборони України. – К., 1997. – С. 5.
25. Котляров И.И. Международное гуманитарное право. – М.: Юрлитинформ, 2003. – С. 9.

УДК 341.96:349.22:331.07(100)

О. О. Белогубова

ДЕЯКІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРАЦІ МОРЯКІВ

Специфіка праці моряків і рибаків¹ обумовлює складність дотримання і захисту їх прав виключно національними засобами. Причинами цього є: інтернаціональний ринок праці в морській сфері; міжнародний характер судноплавства; поширення на трудові відносини на судні юрисдикції держави прапора; складність контролю за умовами праці моряків з боку держави прапора; низький рівень захисту моряків державою громадянства як у процесі працевлаштування на іноземні судна, так і в процесі роботи «під прапором»; існування системи «зручних прапорів» з низьким рівнем оплати і умов праці. У зв'язку з цим проблема захисту трудових прав моряків не може бути вирішена зусиллями окремих держав, а ефективність вживання заходів залежить перш за все від поєднання національних засобів з міжнародною співпрацею на універсальному і регіональному рівнях. Тому створення і дотримання міжнародно-правових стандартів праці моряків стало проблемою міжнародного рівня, рішення якої можливо тільки в рамках міжнародного співтовариства.

1 У подальшому ми будемо використовувати термін «моряки» в широкому розумінні. Аналіз суб'єктної сфери дії узгоджень, що досліджуються, є предметом розгляду в окремій статті.

Проблема захисту соціальних прав моряків актуальна і для України. Інтерес до даної проблеми в Україні виник у першій половині 90-х років ХХ століття, коли велике число моряків пішли працювати на іноземні судна, за повної відсутності національних механізмів захисту їхніх прав за кордоном. У даний час українські моряки досить часто стикаються з проблемою порушення соціальних прав, оскільки більшість з них працює на судах під «зручним прапором».

Вказані обставини дозволяють вважати актуальним аналіз сучасного стану міжнародно-правового регулювання охорони трудових прав моряків і визначення шляхів і способів найбільш ефективного внутрішньодержавного механізму імплементації міжнародних стандартів у цій сфері в Україні.

У сучасній українській юридичній літературі відсутні комплексні теоретичні розробки і монографічні дослідження з проблеми охорони трудових прав моряків. З початку 90-х років ХХ століття ця тема порушувалася тільки на рівні публікацій у періодичних профспілкових виданнях, що носили прикладний характер. У радянський період ця тема практично не розроблялася. Відносно діяльності Міжнародної організації праці було написано значну кількість робіт, проте далеко не у всіх з них розглядалася діяльність МОП відносно охорони трудових прав моряків. Найбільш докладними дослідженнями правового статусу Міжнародної організації праці, в яких тією або іншою мірою зачіпалися питання охорони трудових прав моряків, є праці І. Я. Кисельова [1] і Л. А. Костіна [2].

У зв'язку з цим комплексний аналіз сучасної системи міжнародних стандартів праці моряків і механізму захисту їхніх соціальних прав є вельми актуальним.

Метою даної статті є розробка проблематики міжнародно-правового регулювання праці моряків і обґрунтування пропозицій, спрямованих на вдосконалення правового регулювання в даній сфері. Мета даної статті припускає реалізацію таких завдань: виявити правову природу міжнародно-правових стандартів, що діють, у сфері праці моряків; вивчити механізм нормотворчості у сфері захисту прав моряків; визначити компетенцію міжнародних організацій у досліджуваній сфері; проаналізувати систему правових джерел, що містять міжнародно-правові стандарти у сфері праці моряків; намітити основні напрями подальших досліджень у вказаній сфері.

Об'єктом дослідження є міжнародно-правовий механізм захисту трудових прав моряків.

Предметом дослідження є сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі реалізації міжнародних стандартів трудових прав моряків.

Міжнародно-правовий механізм забезпечення трудових прав моряків складають міжнародно-правові стандарти праці моряків, і міжнародні інституції забезпечують створення і реалізацію цих стандартів.

Основу системи міжнародно-правових стандартів праці моряків складають 36 конвенцій і рекомендацій МОП. Визначальним документом загального характеру є Конвенція № 147 (1976 р.). Вона встановлює мінімальні норми по багатьох питаннях праці на торгових судах: умови праці й життя, норми без-

пеки, умови соціального страхування та інші [3]. Інші морські конвенції визначають умови праці й найму, умови допуску до роботи, мінімальну кваліфікацію осіб командного складу, питання професійного навчання, заходи відносно безперервності зайнятості, питання охорони праці, здоров'я, побутового обслуговування, репатріації та ін. Цілий ряд інших конвенцій і рекомендацій присвячені умовам праці й життя рибаків і портових робочих.

Інституційну систему забезпечення трудових прав моряків складають різні за правовою природою міжнародні організації – міжнародні морські профспілки на чолі з ІТФ, Міжнародна організація праці (МОП), Міжнародна морська організація (ІМО), інші міжнародні організації.

Велике значення для реалізації трудових прав моряків має діяльність національних профспілок моряків і співпраця між ними. Можна відзначити діяльність регіональних асоціацій національних профспілок. До їх числа можна зарахувати Міжнародну Конфедерацію профспілок працівників водного транспорту (МКПРВТ) [4].

Поза сумнівом, центральне місце в цій системі належить Міжнародній організації праці. У своїй роботі МОП використовує різні форми. З них можна виділити три головних:

1. Розробка й ухвалення міжнародних трудових норм, конвенцій і рекомендацій і контроль за їх виконання.
2. Надання країнам допомоги у вирішенні соціально-трудова проблем (у МОП це називається технічною співпрацею).
3. Проведення досліджень і здійснення публікацій із соціально-трудова проблем.

Нормотворча діяльність МОП була і залишається основною формою роботи організації. З початку створення і до кінця минулого сторіччя МОП розробила 183 конвенції і 191 рекомендацію, які набули характеру міжнародного трудового кодексу [5].

Робота із захисту моряків і рибаків за допомогою технічної співпраці полягає в діяльності Міжнародного бюро праці та його органів у регіонах з надання консультативно-організаційної допомоги країнам у створенні, розвитку і поліпшенні роботи галузі, а також у питаннях професійної підготовки і визначення кваліфікації кадрів, вдосконалення трудового законодавства, організації соціального забезпечення, поліпшення охорони праці, працевлаштування і репатріації моряків та з інших питань.

Міжнародна організація праці розробила універсальний механізм співпраці з питань взаємодії з МОП. На практиці соціальні партнери в будь-якій державі, яка є членом МОП, повинні визначити зміст і форму трибічної співпраці. Щодо стосується змісту, найбільш вичерпні інструкції викладені в Конвенції № 144 і Рекомендації № 152 МОП.

У більшості країн є трибічні консультативні комітети на національному рівні, які обговорюють трудові питання, що зачіпають всіх трудящих. Але при цьому морським трудовим стандартам там не приділяють належної уваги. Є достатньо актуальним створення морських трибічних комітетів за участю

всіх представницьких організацій судновласників і моряків, включаючи інших працеводців, таких як круїзні компанії, із специфічних питань застосування морських трудових стандартів [6]. Такі комітети також повинні відігравати важливу роль у розвитку регіональних програм за допомогою участі в засіданнях державного портового контролю й організації інспекційних служб.

У механізмі захисту міжнародних прав моряків і реалізації положень міжнародних стандартів у цій сфері особлива роль належить Інспекторам Міжнародної федерації транспортних робочих (МФТ) (міжнародній федерації демократичних профспілок транспортних робочих) [7]. Вони є офіційними представниками національних профспілок (або моряків, або докерів), що полягають у МФТ у даній країні, які присвячують все або частину свого часу проведенню кампанії проти «зручних прапорів». Їхня роль варіюється від країни до країни залежно від національних умов і законів, але в основному вона включає таке: відвідини суден під дешевими прапорами, що не мають угод, прийнятих МФТ, і спроби домовитися з власником або капітаном про підписання таких угод; взаємодія з профспілками докерів, які, коли це можливо, можуть зробити акції проти суден, що не мають прийнятих угод; перевірка дотримання умов, що існують, прийнятих МФТ, (і інших) колективних угод, юридичні і промислові акції, що робляться з метою отримання моряками заборгованості, що належить їм; бесіди з моряками про їхні проблеми, поради і надання допомоги, де це можливо; подання підтримки в екстремальних випадках (продуктами, водою, житлом) морякам, які проводять страйки або кинуті судновласником; взаємодія з портовими властями, імміграційною службою, поліцією й іншими урядовими органами, здійснюване з тим, щоб стежити, чи придатне судно для плавання і чи дотримуються належним чином мінімальні міжнародні й національні стандарти безпеки, сертифікації, кількості членів екіпажа й умов мешкання екіпажа; ведення від імені екіпажа переговорів з представниками судновласника про виниклі у них скарги.

Про активність діяльності інспекторів МФТ свідчить факт, що в перебігу одного тижня травня 1997 р. вони відвідали близько 500 суден, і підписали понад 120 контрактів на оплату праці в умовах МФТ [8].

Для вирішення проблеми порушення трудових прав необхідна взаємодія всіх цих організацій, ратифікація державами Конвенцій МОП, створення компетентних органів для перевірки виконання міжнародно-правових норм і стандартів забезпечення трудових прав моряків.

Якісно новим етапом розвитку міжнародно-правового регулювання захисту трудових прав моряків стала 186-а Зведена конвенція про працю в морському судноплаванні, прийнята в Женеві 23 лютого 2006 р. Конвенція прийнята на 94-й Морській сесії Міжнародної конференції праці. У роботі сесії брали участь трибінні делегації – уряди, морські профспілки, працеводці. За ухвалення Конвенції проголосували 314 делегацій із понад 100 з держав-членів МОП. Четверо учасників сесії утрималися, тих, що заперечували, не було.

Ідея створення зведеної конвенції, об'єднуючої в одному документі понад 65 міжнародних інструментів у сфері праці моряків, була схвалена в 2001 році на

208-й сесії Адміністративної ради МОП відповідно до рішення Морської паритетної комісії. Основною метою була поставлена розробка сучасного морського міжнародного документа, що відповідає рівню розвитку морського транспорту і що охоплює всі сторони трудових відносин. Для реалізації проекту була створена трибічна робоча група високого рівня, що включає від кожної країни-учасниці представників держави, працедавців і працівників.

Нова Конвенція є єдиним узгодженим актом, що охоплює сучасні норми про працю в морському судноплавстві й забезпечує широку прийнятність для урядів, судновласників і моряків, прихильних принципам гідної праці. Конвенція регулюватиме питання, пов'язані з порядком найму моряків на роботу, умовами їхньої праці й соціального захисту, охороною здоров'я і забезпеченням техніки безпеки. Конвенція покликана сприяти дотриманню капітанами і судновласниками норм і стандартів праці, у тому числі й процедури подачі моряками на березі й у морі скарг на дії власників і капітанів суден, пов'язані з умовами на цих суднах і з юрисдикцією держав прапора. Відповідно до нового стандарту, судна понад 500GT, що здійснюють міжнародні рейси або рейси між загранпортами, зобов'язані мати на борту «Морський трудовий сертифікат» і «Декларацію відповідності морським трудовим стандартам». У Декларацію на постійній основі вносяться плани і заходи судновласників з виконання відповідних національних законодавчих і нормативних актів, прийнятих у виконання нової Конвенції МОП. На капітанів покладається обов'язок безпосередньо здійснювати заявлені судновласником заходи, а також ретельно документувати всі дії, спрямовані на дотримання нової Конвенції. Держави прапора повинні аналізувати заявлені судновласником заходи і реєструвати їх здійснення. Основні функції з реалізації Конвенції покладаються на служби державно-го портового контролю.

Література

1. Киселев И.Я. Порівняльне і міжнародне трудове право. – М.: Справа, 1999. – 728 с.
2. Костин Л.А. Міжнародна організація праці / Л.А. Костин. – М.: Іспит, 2002. – 346 с.
3. У Міжнародній конфедерації профспілок працівників водного транспорту // Інформаційний бюлетень. – М., 1999. – № 61. – С. 1-5.
4. Костин Л.А. Міжнародна організація праці. – М.: Іспит, 2002. – С. 5-8.
5. Міжнародна конференція профспілок працівників водного транспорту // Інформаційний бюлетень. – М., 2001. – № 71. – С. 5-6.
6. МФТ є одним з 16 Міжнародних секретаріатів профспілок – усевітніх федерацій, членами яких є національні профспілки з різних галузей промисловості. Федерація представляє всі категорії транспортних робочих у восьми галузях промисловості: залізничників, працівників річкового судноплавства, працівників автодорожного транспорту, моряків, портових робочих, а також працівників рибної промисловості, цивільної авіації і сфери туризму. МФТ була заснована європейськими профспілками моряків і докерів в 1896 р. На 1993 р. у Федерації перебували понад п'яти мільйонів членів з 400 профспілок 100 країн.
7. Відвоювали 1,6 млн. доларів США // Новини МФТ. – 1997. – № 4. – С. 16.
8. Центр новин ООН <http://www.un.org/russian/news/fullstorynews.asp?newsID=5126>