

УДК: 347.793/656.61

Редина Е. В.

Романенко К. М.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЗАЩИТЕ УКРАИНСКИХ МОРЯКОВ

В статье выявлены актуальные проблемы работы украинских моряков на судах открытого реестра. Обоснованы необходимые условия обеспечения эффективности украинского судоходства как основы социальной защищенности национальных экипажей. Сформулированы реальные пути и основные положения по социальной защите членов экипажей судов.

Ключевые слова: социальная защищенность, «удобные экипажи», международный реестр судов Украины, конвенции МТФ, условия оплаты труда, безопасность человеческой жизни на море.

Постановка проблемы и ее связь с важными научными и практическими задачами. На сегодняшний день украинские моряки составляют значительную долю международного торгового флота, поэтому важной является проблема их безопасности и защиты их прав. Риск украинских моряков связан с целым рядом правовых, социально-экономических и политических проблем. Одной из основных социальных проблем при регистрации судов под «удобным» флагом или в так называемом открытом реестре является социальная защищенность их экипажей. На межгосударственном уровне возникновению разнообразных проблем у моряков способствует неопределенность Украины в международно-правовой сфере. К примеру, Украина до сих пор не ратифицировала многие документы МОТ, обеспечивающие гарантию соблюдения прав моряков, и, фактически, моряки не имеют правового поля для защиты своих прав в других государствах, а также в среде зарубежных судовладельцев.

Анализ последних исследований и публикаций, в которых начато решение данной проблемы, на которые ссылается автор. Сущность указанных проблем рассматривалась в работах [1, с. 103; 2, с. 42; 3, с. 168] и в целом ряде других, однако ни в одной из указанных работ не раскрываются причины, недостаточно анализируются последствия и не обосновываются реальные пути предотвращения ситуации. Рассмотрены пути решения проблем трудовых отношений, которые увеличиваются в результате некоторых общих изменений в судоходстве.

Выделение нерешенных ранее частей общей проблемы, которым посвящается статья. В статье исследованы трансформации понятия «удобный» флаг во временном разрезе под влиянием изменений в международном торговом судоходстве. Проанализированы трансформации международного права, которые обеспечивают социальную защищенность экипажа и его действенность. Исследованы особенности украинской практики регистрации судов и обусловленных ею проблем. Обоснованы эффективные условия обеспечения эффективности украинского судоходства как основы социальной защищенности национальных экипажей.

Целью данной работы является формирование современных трансформаций понятия «удобного» флага и обоснование эффективных путей социальной защиты украинских экипажей в условиях дальнейшей интернационализации международного судоходства.

Изложение основного материала исследования с полным обоснованием полученных научных результатов. Индия, Филиппины, Южная Корея и

Индонезия являются основными поставщиками моряков на суда под «удобными» флагами. Проблему многих членов таких международных экипажей можно кратко изложить следующим образом: их не защищают законы, им не способствуют при одностороннем аннулировании трудовых соглашений, фактически им не к кому обратиться за помощью. Поэтому условия труда на судах «удобного» флага иногда почти такие же, какими они были и в далеком прошлом. Особенно это касается судов спроектированных и построенных под наблюдением китайского реестра для использования в каботажных перевозках, нормы социального обеспечения, которых не соответствуют никаким международным нормам. Многие из таких судов, из-за отсутствия спроса на перевозки в китайском каботаже были впоследствии проданы, зарегистрированы под «удобным» флагом и используются на перевозках в Юго-Восточной Азии и на Дальнем Востоке [4, с. 175].

Злоупотребления относительно рабочей силы происходят, как правило, в сфере перевозок массовых грузов, например нефти или леса, где доля расходов на содержание экипажей намного больше, чем в линейном судоходстве. Таким образом, рабочая сила является тем фактором производства, который обеспечивает экономию за счет найма дешевых экипажей.

Деятельность Международной транспортной Федерации (МТФ) предполагает возвращение судов в страны, резидентами которых являются судовладельцы, создает обстановку большей подотчетности. Для этого МТФ пытается объединить в профсоюзы экипажи указанных судов. Однако соответствующие судоходные компании используют много методов противодействия данному факту. Одним из них служит двойной комплект бухгалтерских документов (двойная бухгалтерия). Применяют различные варианты данного метода, но у всех одинаковый мотив – стремление избежать выплаты большей зарплаты. Подобную практику используют во избежание конфликтов с профсоюзами, которые контролируют зарплату моряков. Поэтому по возможности украинскому моряку при работе на судах под иностранным флагом целесообразно хранить сведения о своей зарплате, что может послужить доказательством мошенничества в случае обнаружения двойной бухгалтерии. Зарплата МТФ для моряков, работающих на судах под «удобными» флагами, с 1994 г. постоянно увеличивается, как и ставки МТФ, что приводит к ежегодным повышениям окладов. На последнем международном переговорном форуме представители МТФ и судовладельцев достигли договоренности повысить зарплату морякам судов удобных флагов на 8%. Соглашение вступило в

силу с 1 января 2008 г. и затронуло почти 70 тыс. моряков. При этом минимальная зарплата квалифицированного матроса (АВ) с учетом овертаймов и отпускных составила 1675 долл. США. Исходя из этого уровня и дифференцированного коэффициента, минимальная зарплата капитана судна составляет 5345 долл., старшего механика – 4871 долл. и т. д. Многие судовладельцы категорически против таких расходов [5, с. 20].

Проблемы трудовых отношений усиливаются в результате некоторых общих изменений в судостроительстве. «Удобный» флаг обеспечивает отказ от трудового регулирования страной, владеющей судном, и становится средством оплаты низкой заработной платы и принуждения к сверхурочной работе, которая часто происходит в опасных условиях. Согласно МТФ, судно считается плавающим под «удобным» флагом, если бенефициарное владение и контроль над судном проводится в стране отличной от страны флага судна, то есть важным критерием является то, чтобы национальность судовладельца отвечала национальности флага. Кампания МТФ против «удобных» флагов началась формально в 1948 году на Всемирном Конгрессе в Осло (Норвегия) и предусматривала следующее:

- установить на основании международного правительственного соглашения действительную связь между флагом, под которым ходит судно, и национальностью или местожительством его владельцев, менеджеров и моряков, и тем самым исключить «удобный» флаг полностью;

- гарантировать моряку, служащему на судах удобного флага, независимо от его национальности, защиту от эксплуатации судовладельцами.

Следует отметить, что флот под «удобным» флагом стремительно растет. Заставить судовладельцев регистрировать суда под национальным флагом оказалось невозможным. Попытки МТФ улучшить условия труда и зарплату моряков во многих случаях оказались неэффективными, поскольку многие моряки, нанимаемые на суда под «удобным» флагом, не имеют права обращаться в профсоюз, что закреплено в их контрактах.

Сегодня все больше экипажей на судах иностранных судовладельцев полностью укомплектованы российскими и украинскими моряками, которые в свою очередь, отработав по несколько контрактов, считаются высококвалифицированными специалистами международного класса. К сожалению, проблема с невыплатой морякам законной заработной платы стала уже привычной. МОТ в своей деятельности постоянно возвращается к проблемам занятости и трудоустройства моряков. По этим актуальным вопросам был принят ряд конвенций (№№ 9, 22, 145) [6,7] и рекомендаций (№№ 107, 139, 154), в которых в той или иной степени заложены основные принципы трудоустройства моряков, обеспечение занятости, положение о трудовых договорах моряков. Первой конвенцией МТФ, регламентирующей вопросы трудоустройства стала Конвенция № 9 «О трудоустройстве моряков» (1920 г.), которая предусматривает, что трудоустройство моряков не может быть предметом коммерческой деятельности, осуществляемой каким-либо лицом, обществом или учреждением с целью получения денежной прибыли; трудоустройство моряка на любом судне не влечет за собой какого-либо вознаграждения какому-либо лицу, обществу или учреждению; трудоустройство как коммерческая деятельность, осуществляемая с целью получения прибыли, допускается временно на основании лицензии, при условии, что

данная деятельность будет происходить под контролем правительства в целях охраны прав всех заинтересованных лиц; государство, ратифицирующее конвенцию, организует и поддерживает эффективную и соответствующую потребностям экипажа систему бесплатных государственных служб занятости для моряков. Руководство работой таких служб занятости возлагается на лиц с практическим опытом мореплавания; а также в процессе трудоустройства морякам предоставляется свободный выбор судна, а судовладельцам – свободный выбор членов экипажа.

По вопросам условий труда и социальной защиты моряков МТФ приняла всего 25% от общего числа принятых конвенций и рекомендаций. Нормативные акты МТФ, регулирующие условия труда и социальную защиту работников морских профессий, являются крупнейшей группой специальных (распространяющихся только на лиц, занятых в определенной отрасли экономики) конвенций и рекомендаций. Это обусловлено спецификой производственной деятельности в море, а также тем, что деятельность моряков, в основном, осуществляется за пределами их страны и поэтому требует международно-правового регулирования.

Несовершенная отечественная система налогообложения заставляет предпринимателей регистрировать бизнес в оффшорных территориях, избегая тем самым обязанности нести налоговое бремя в Украине. Результаты этого процесса негативно сказываются и на экономике – бюджет не пополняется в результате неуплаты налогов, и на работниках – которые нанимаются к отечественному судовладельцу, но под «удобный» флаг и, соответственно подчиняются иностранному законодательству.

Открытые реестры или так называемые «удобные» флаги предлагают свою регистрацию судовладельцев других стран. Реестры «удобных» флагов традиционно отличаются легкостью регистрации и низкими налогами (или их отсутствием). Поднятие государственного флага на судне служит юридическим фактом, что позволяет применять к правоотношениям, возникающим на его борту, национальное право страны флага. Поскольку флаг судна является доказательством его принадлежности к определенному государству, национальное законодательство не может быть применено к трудовым правоотношениям между работодателем и членами экипажа, и поэтому не способно защитить значительное число количество украинских моряков, работающих на судах под «удобными» флагами.

Критическое сокращение численности украинских судов, находящихся в эксплуатации, сложное финансовое положение отрасли поставили перед моряками проблему поиска новых возможностей по применению своих знаний и сил на иностранных судах. В свою очередь иностранные судовладельцы покупают относительно дешевую рабочую силу и экономят на инвестициях в персонал. Однако судовладельцы заинтересованы в привлечении не только дешевой, но и квалифицированной рабочей силы на свои суда. Этим двум требованиям полностью отвечают украинские моряки.

Основными нарушениями трудового законодательства, в частности норм международных конвенций, являются: задержка заработной платы, выплата ее в меньшем размере, чем предусмотрено стандартами о труде, незаключение трудовых

договоров при найме моряка на работу, отказ работодателя от заключенных трудовых договоров, неправильный учет рабочего времени и сверхурочных работ.

Согласно нормам международных конвенций МТФ, деятельность агентств по найму рабочей силы является бесплатной и подлежит обязательному лицензированию в порядке, установленном национальным законодательством. Украинское законодательство в этой части формально соответствует международно-правовым требованиям, но фактически сложившаяся ситуация на рынке рабочей силы свидетельствует о невыполнении норм морских конвенций МТФ: кройинговые агентства взимают плату с моряков за посредничество при трудоустройстве.

Существующие проблемы позволяют сделать выводы о необходимости ратификации Украиной соответствующих конвенций МТФ, внесении изменений в ряд конвенций, принятия новых конвенций по актуальным проблемам правового регулирования труда моряков.

На практике наиболее эффективным решением проблемы содержания судов под национальным флагом является создание международных реестров судов, предоставляющие отечественным судовладельцам условия, подобные существующим в странах открытой регистрации, но обеспечивающие достаточный технический и экологический контроль и надзор за судном и его эксплуатацией.

Несмотря на то, что странами открытой регистрации предоставляются экономические выгоды, поднятие на судне «удобного флага» может вызвать осторожное или даже отрицательное отношение со стороны определенных групп грузовладельцев, жесткие требования страховщиков и, таким образом, снижение потенциального уровня конкурентоспособности, обусловленной преимуществами, предоставляемыми страной открытой регистрации.

Одним из наиболее эффективных решений проблемы является создание международного реестра Украины. Создание второго Международного реестра судов Украины является одним из необходимых условий эффективного развития национального торгового судоходства. Основными принципиальными положениями национального законодательства должны стать то, что судно, зарегистрированное в Международном реестре судов Украины, освобождается от уплаты пошлины, акциза и всех без исключения налогов, сборов и обязательных платежей, предусмотренных действующим законодательством Украины, на него не распространяется ограничения установленные законодательством Украины по валютному регулированию и регулированию внешнеэкономической деятельности в Украине. Взимается только ежегодный потоннажный сбор и единовременный сбор за регистрацию (перерегистрацию).

Выводы из данного исследования и перспективы дальнейшего развития в этом направлении. Таким образом, реализация обоснованных подходов к процессу регистрации судов в Украине будет способствовать решению социально-экономических проблем экипажей, что позволяет сформулировать основные положения по защите членов экипажа судов, которые заключаются в следующем:

1. Для судов, зарегистрированных в Международном реестре судов Украины, количествен-

ный состав экипажа судна и его квалификация должны быть достаточными для обеспечения безопасности мореплавания, безопасности человеческой жизни на море, безопасности окружающей среды, осуществления на борту судна режима рабочего времени и отдыха (досуга) в соответствии с действующим законодательством Украины, и заключенными Украиной международными соглашениями.

2. Для судов, зарегистрированных в Международном реестре судов Украины, должности капитана, старшего помощника капитана, главного (старшего) механика, начальника радиостанции (радиооператора) могут занимать только граждане Украины.

3. Каждый член экипажа судна должен иметь контракт, заключенный или непосредственно с оригинальным судовладельцем, судовладельцем или с лицом, которое последние на это уполномочили (кройинговые компании). В контракте должны быть указаны условия оплаты труда, ставка оклада, сторона которая производит отчисления на пенсионное обеспечение, его уровень и другие социальные гарантии.

4. Содержание контракта не должно противоречить действующему законодательству Украины и заключенным Украиной международным соглашениям. Контрактом должно также быть установлено, что если международным договором Украины не предусмотрено иное, члены экипажа судна, которые не являются гражданами Украины, платят подоходный налог в Украине, согласно действующему законодательству.

Экипаж судна должен иметь надлежащую квалификацию, подтвержденную действующими дипломами или квалификационным свидетельством по установленным в Украине стандартам. Требования к таким документам устанавливаются законодательством Украины и заключенными Украиной международными соглашениями.

5. Необходимо также предусмотреть введение в национальное законодательство норм трудового права в отношении регулирования условий труда моряков, которые влияют на их здоровье и безопасные условия труда. Нормы права, регулирующие труд моряков, образуют систему, состоящую из норм различных правовых систем, и действующих в различных государствах. Поэтому Украине следует заключить договоры о правовой помощи с иностранными государствами «удобных флагов» с целью унификации норм трудового права и упрощения решения трудовых споров с участием украинских моряков.

6. Для повышения эффективности защитной функции трудового права требуется введение системы страхования ответственности судовладельцев за невыплату заработной платы морякам, а также для возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью моряков и компенсации других финансовых обязательств судовладельца перед моряком.

Использование изложенных положений, в частности, при создании второго Международного реестра судов Украины является одним из необходимых условий эффективного развития национального торгового судоходства. Такой режим налогообложения обеспечит конкурентоспособность судов под государственным флагом Украины по сравнению с флотом наших основных конкурентов на черноморском фрахтовом рынке и будет способствовать созданию привлекательных условий труда украинских моряков.

Список літератури:

1. Josй Manuel Viegas Transport Policy Development in Europe 1950-2020 / Viegas Josй Manuel // Fifty Years of Transport Policy Successes, Failures and New Challenges (Complete Edition – ISBN 9282103137) – Transport OECD, 2003. – P. 99-110.
2. Crude Steel Production / Steel Crude // Fairplay International Shipping Weekly – № 6267 – 11.03.2004. – P. 50.
3. Alderton P. M. Sea transport: operation and economics / P. M. Alderton // London: Tomas Reed – 1998. – 226 p.
4. Редіна Є. В. Відкриті реєстри: соціально-економічні проблеми екіпажу // Економічні інновації. Актуальні проблеми економіки та управління основною експлуатаційною діяльністю морського транспорту: зб. наук. праць: статті / Є.В.Редіна. – Одеса, 2009. – Вип. 39. – С. 171-178.
5. Merchant Shipping (Registration of Ships) Regulations, 1993 [Electronic Resource]. – Mode of access : URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukxi/1993/3138/contents/made/> – Title from the screen.
6. Convention (No. 180) concerning Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships in 1996, [Electronic Resource]. – Mode of access : URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/seafarershours1996.html> – Title from the screen.
7. Convention concerning the Recruitment and Placement of Seafarers (Entry into force: 22 Apr 2000, [Electronic Resource]. – Mode of access : URL: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100INSTRUMENT_ID:312324/ – Title from the screen.

Редіна Є. В.
Романенко К. М.

Національний університет «Одеська юридична академія»

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ЗАХИСТУ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

Резюме

У статті наведено актуальні проблеми українського екіпажу на судах відкритого реєстру. Обґрунтовані необхідні умови забезпечення ефективності українського судноплавства як основи соціальної захищеності національних екіпажів. Сформульовано реальні шляхи та основні положення з соціального захисту членів екіпажу суден.

Ключові слова: соціальна захищеність, «зручні екіпажі», міжнародний реєстр суден України, конвенції МОТ, умови оплати праці, безпека людського життя на морі.

Redina I. V.
Romanenko K. M.

National University «Odessa Academy of Law»

FUNDAMENTAL PRINCIPLES OF UKRAINIAN SEAMEN PROTECTION

Summary

Article presents the actual problems of Ukrainian crew on the vessels in open registers. Necessary conditions are justified to ensure the effectiveness of Ukrainian navigation as a basis for the social protection of national crews. Real ways and main provisions of vessel's crew social protection are founded and determined.

Key words: social security, «comfortable crew», International Register of ships in Ukraine, ILO Conventions, payment conditions, life safety at sea.