

УДК 341.225.5:331.07(100)

С.М. Волошина

ЗВЕДЕНА КОНВЕНЦІЯ ПРО ПРАЦЮ В МОРЬСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ ЯК ПРАВОВИЙ БАЗИС РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ ТА ГІГІЄНИ ПРАЦІ МОРЯКІВ

Діяльність людини, пов'язана з перебуванням на морі, належить до категорії найбільш небезпечних. Число нещасних випадків із смертельним результатом на морському флоті в 30 разів вище, ніж у переробній промисловості, і в три рази вище порівняно з гірничодобувною промисловістю, яка традиційно вважається найбільш небезпечною сферою діяльності людини [1]. За даними Міжнародної морської організації (ММО), приблизно 80 відсотків всіх аварій на морі викликані помилками судноводіїв, інших членів екіпажа, лоцманів і інших осіб, що працюють членами екіпажа морського судна [2]. Результати розслідування морських аварій виявляють умови, причини, наслідки і винність, а також рівень виконання державою прапора аварійного судна своїх обов'язків із забезпечення безпеки міжнародного мореплавства, а також недоліки в правовому регулюванні безпеки мореплавства, зокрема дотримання вимог трудових норм.

Приріст світового флоту тягне за собою і збільшення числа моряків. Дослідження Міжнародного союзу судновласників (МСС) визначають число моряків у всьому світі близько 1,5 мільйонів чоловік, Міжнародне бюро праці (МБП) визначило ще більшу кількість – понад двох мільйонів чоловік. В яких умовах трудяться моряки світу, які правові норми визначають ці умови, як різні держави забезпечують захист трудових прав моряків – ці й багато інших питань вимагають постійного міжнародно-правового регулювання і перебувають у центрі уваги Міжнародної організації праці (МОП), однією з функцій якої є правове регулювання праці моряків.

Проблемами правового регулювання безпеки праці моряків займається велика кількість вчених-“мариністів”, серед яких вагомий внесок зробили О.О. Балобанов, В.Н. Гуцуляк, В.І. Дмитрієв, Є.В. Додін, Є.П. Загорська, В.І. Іпатов, С.О. Кузнецов, О.М. Шемякін та багато інших.

Метою даної статті є дослідження історичних аспектів правового регулювання безпеки праці у сфері міжнародного мореплавства, а також аналіз положень зведеної Конвенції про працю в морському судноплаванні.

З питань умов праці й соціального захисту моряків МОП прийняла 25 відсотків від загальної кількості прийнятих конвенцій та рекомендацій [3]. Нормативні акти МОП, які регулюють умови праці й соціальний захист працівників морських професій, є найбільшою групою спеціальних (що поширюється лише на осіб, які зайняті в певній галузі економіки) конвенцій і рекомендацій. Це обумовлено специфікою виробничої діяльності в морі, а також тим, що діяльність моряків в основному здійснюється за межами їхньої країни і тому вимагає міжнародно-правового регулювання. Найбільш об'ємною за своїм розміром, але настільки ж універсальною, є Рекомендація МОП із створення морських кодексів

1920 р., що закладає основоположний принцип правового регулювання праці одночасно як міжнародним, так і національним трудовим правом.

Сучасний український ринок праці моряків має яскраво виражену експортну спрямованість. Разом з цим в останні десятиріччя намітилася тенденція скорочення чисельності екіпажів, обумовлена автоматизацією багатьох виробничих процесів на судах. Заснована на науково-технічному прогресі, така тенденція веде до скорочення витрат судновласників на утримання, навчання і перепідготовку екіпажів. Істотно змінюється система навчання морських фахівців, яке повинне здійснюватися в основному на навчальних судах, оснащених сучасним устаткуванням. У результаті необґрунтованого скорочення чисельності екіпажів морських суден різко підвищується фізичне і нервово-психічне навантаження на членів екіпажа і відповідні відхилення у стані здоров'я [3]. В умовах напруженого мореплавства таке навантаження може найнегативнішим чином позначитися на безпеці людей, судна, вантажу і навколишнього середовища, а також створює небезпечні умови праці моряків. У зв'язку з цим простежується особлива важливість норм трудового права в регулюванні умов праці моряків, що впливають на їхнє здоров'я і безпечні умови праці.

Крім того, на ці умови та життя моряків великий вплив справляє практика вторинного підряду, робота на судах, які зареєстровані за кордоном, часта зміна власника і місця реєстрації судна. У портах автоматизація обробки вантажів і структурна перебудова призвели до скорочення робочої сили. Загальна мета діяльності МОП у даній галузі – сприяння соціальному й економічному прогресу на морському і річковому транспорті, у рибальстві й портовому господарстві, у першу чергу відносно умов праці й життя трудящих.

Особливе значення в міжнародно-правовому регулюванні праці моряків має Конвенція 1976 р. про мінімальні норми в торговому флоті, оскільки на її положеннях засновані майже всі регіональні угоди між відповідними органами різних країн про проведення інспекцій суден, зареєстрованих за кордоном. В європейському регіоні наприкінці 1997 р. влади провели широку кампанію перевірки всіх суден, що заходять в порти, використавши при цьому документи, підготовлені МБП щодо деяких аспектів Конвенції 1976 р.

Важливою віхою останніх років стала 84-а (морська) сесія Міжнародної конференції праці 1996 р. Вона прийняла сім нових міжнародних трудових норм, що стосуються інспекції праці, вербування і робочого часу моряків. Ґрунтуючись на доповіді, яку готує МБП, Об'єднана морська комісія встановлює мінімальний розмір оплати праці моряків, яка використовується як орієнтир при укладенні колективних угод різними категоріями трудящих галузі у всьому світі.

Міжнародні трудові норми, що містяться в конвенціях і рекомендаціях МОП, дозволяють гармонізувати національне трудове право і практику трудових відносин з іншими країнами. Це важливо, перш за все, для транспортних організацій. У першу чергу, це стосується мореплавства через міжнародний характер його діяльності. З появою глобального ринку праці моряків галузь мореплавства перетворилася на першу у світі справжню глобальну галузь. Це привело до посилення міжнародних заходів регулювання. При цьому вимога про обов'язкове

дотримання технічних стандартів і загострення міжнародної конкуренції привела до того, що умови праці стали основним пунктом переваги для більшості судноплавних компаній. Перш за все, це стосується питань зайнятості, професійного навчання, репатріації, оплати праці, безпеки, медичного і побутового обслуговування, а також соціального забезпечення моряків.

Проте, за оцінкою Адміністративної ради МОП, існуючі міжнародні трудові норми не достатньо впливають на процес вирівнювання умов праці й життя моряків різних країн. Конвенції, що діють, отримали вельми нерівномірну ратифікацію і ще більш нерівномірно дотримуються. Численні, роздроблені, не скоординовані, а деколи невідповідні одна одній морські конвенції МОП, незважаючи на юридичну цінність основного їхнього змісту, у даний час, очевидно, програють в ефективності конвенціям, що регулюють питання безпеки мореплавства і захисту навколишнього середовища. Треба мати на увазі, що незалежно від рівня ратифікації відповідні норми, що містяться в морських трудових конвенціях МОП, фактично широко застосовуються у світовому торговому флоті і служать відправним пунктом для ведення колективних переговорів у цій галузі.

У період з 7 по 23 лютого 2006 р. в м. Женеві пройшла 94-а (морська) сесія Міжнародної конференції праці, яка прийняла зведену Конвенцію про працю в морському судноплавстві. Мета Конвенції – об'єднати в одному міжнародному договорі всі новітні стандарти з праці на морі, що містяться в ряді конвенцій і рекомендацій МОП. Конвенція переглядає 36 міжнародних договорів, що діють у даний час, уніфікувавши норми, що містяться в них, з метою сприяння створенню гідних умов праці моряків. Конвенція набирає чинності через 12 місяців після її ратифікації не менш ніж 30 державами-членами, загальна частка валової місткості торгового флоту яких складає не менш 33 відсотки. Про готовність ратифікувати Конвенцію було заявлено державами ЄЕС (25 держав, загальний тоннаж складає понад 22 відсотки). У планах МОП до 2010 р. прогнозується набрання чинності Конвенцією.

Слід відзначити, що ММО свого часу прийняла важливі положення про охорону праці, сертифікацію суден і захист від забруднення, але в цілому в галузі діяв цілий ряд міжнародних трудових норм, історія яких налічувала близько восьми десятків років.

Нова Конвенція МОП приводить ці норми у відповідність до вимог сьогодення:

- об'єднує й оновлює 68 ранішніх конвенцій і рекомендацій МОП;
- встановлює мінімальні вимоги до моряків, що працюють на суднах;
- визначає умови їх зайнятості, життя і відпочинку, харчування і розміщення; охорону здоров'я, медичне обслуговування і соціальне забезпечення;
- сприяє дотриманню операторами і власниками суден вимог, що висувуються до них, оскільки надає урядам гнучкі механізми реалізації цих вимог з урахуванням національного законодавства і правозастосовчої практики;
- укріплює механізм контролю на всіх рівнях, встановлюючи, зокрема, процедури подання скарг моряками, положення про перевірку умов на судні судновласниками і капітанами, про юрисдикцію і контроль з боку держави прапора над станом суден, про інспекцію іноземних суден в портах.

Всі вищеназвані положення введені вперше. Крім того, у Конвенції наголошується, що сьогодні в морському судноплаванні якісна праця і якісні перевезення не відокремлені один від одного. Подібний новаторський підхід і можливості, що відкриваються, для соціального діалогу між організаціями моряків і судновласників дозволяють по-новому будувати соціальну політику, є одним із перших кроків до досягнення справедливої глобалізації. Це досягається шляхом встановлення правильного співвідношення між дотриманням трудових норм і інструкцій, з одного боку, і заходами із збільшення продуктивності праці й конкурентноспроможності – з іншого.

Конвенція стала першим прикладом цілого набору важливих міжнародних трудових норм широкої дії, прийнятим без заперечень всіма трьома сторонами (представники моряків, судновласників і урядів). Моряки і судновласники більше не матимуть справи із заплутаним набором національних законів, які не узгоджуються з міжнародними трудовими нормами. Вперше в історії появляється насправді глобальна основа для різних національних законів про працю моряків [4].

Нова Конвенція є “біллем про права” моряків, при якому держави користуються достатньою самостійністю, у той самий час гарантуючи права моряків на принципах прозорості й підзвітності. Конвенція містить положення, що дозволяють забезпечити потреби даного сектора при дотриманні універсальних трудових норм і стандартів. Положення нової трудової норми поширюватимуться на всі судна, що беруть участь у комерційній діяльності, за винятком риболовецьких суден.

Нова Конвенція покликана сприяти дотриманню капітанами і власниками суден на всіх рівнях норм і стандартів праці. Йдеться, зокрема, про процедуру подачі моряками на суші й на морі скарг на дії власників і капітанів суден, пов’язані з умовами праці на цих суднах, з юрисдикцією держави прапора, а також із здійсненням контролю над увіренними ним суднами. Конвенція встановлює мінімальні вимоги до моряків, що працюють на судні, а також визначає вимоги до умов їх зайнятості – тривалості робочого дня і відпочинку, мешкання, місць відпочинку, харчування, медичного обслуговування і соціального захисту.

Одне з нововведень Конвенції – її форма і структура, що поєднує обов’язкові для виконання юридичні норми з рекомендаціями. Ця особливість істотно відрізняє новий інструмент від традиційних конвенцій МОП. Процедура внесення змін у нову Конвенцію відрізняється оперативністю. Українці важливо, що нова конвенція встановлює систему сертифікації умов праці моряків. З введенням норм даної конвенції на суднах повинні будуть суворіше дотримуватися норми праці й відпочинку плавскладу, безпеки праці, і, як наслідок, має підвищитися безпека мореплавства в цілому [5].

Висновки. У даний час у міжнародному праві нормативно закріплений принцип одночасного регулювання праці моряків нормами міжнародного права і нормами національного права держав. Таким чином, спочатку в основу правового регулювання праці моряків покладений принцип паралельного регулювання, що означає одночасний і відповідний один одному розвиток міжнародної і національної складової. У зв’язку з виникненням колізій у застосуванні міжнародно-

правових норм поряд або в суперечність з нормами національного права України слід внести до КЗпП України і до Кодексу торговельного мореплавства України імперативну норму про те, що ратифіковані Україною морські конвенції МОП можуть безпосередньо застосовуватися зацікавленими суб'єктами.

У той самий час слід врахувати цінність прийнятої зведеної Конвенції для України, яка полягає в тому, що цей акт містить "в одному місці" всі норми у сфері соціально-трудових відносин у морському судноплаванні. Вона є чіткою і всеосяжною збіркою прав і обов'язків з трудових і соціальних питань для всього морського сектора, заснованою на жорсткій позиції відносно прав, і в той самий час допускає певну гнучкість на національному рівні відносно конкретних методів їх реалізації.

Література

1. Международные космические радиотехнические системы обнаружения терпящих бедствие / под ред. В.С. Шебшаевича. – М. : Радио и связь, 1987. – С. 5-6.
2. Maritime Safety Committee. 68-th session // International Maritime Organization. – London, 1997. – P. 11-17.
3. Конвенція про мінімальний вік допуску дітей на роботу в морі 1920 р. (переглянута в 1936 р.);
Конвенція про працевлаштування моряків 1920 р.;
Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні і розвантаженні суден, 1929 р.;
Конвенція про зобов'язання судовласника у разі хвороби, травми або смерті моряків 1936 р.;
Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків 1936 р.;
Конвенція про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту суден 1946 р.;
Конвенція про оплачувані відпустки морякам 1949 р.;
Конвенція про приміщення для екіпажа на борту суден 1970 р.;
Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків 1970 р.;
Конвенція про безперервність зайнятості моряків 1976 р.;
Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.;
Конвенція про техніку безпеки і гігієну праці на портових роботах 1979 р.;
Конвенція про соціально-побутове обслуговування моряків у морі й порту 1987 р.;
Конвенція про охорону здоров'я і медичне обслуговування моряків 1987 р.;
Конвенція про соціальне забезпечення моряків 1987 р.;
Конвенція про інспекцію умов праці й побуту моряків 1996 р. тощо.
4. Соколов, М.О. Функциональное состояние организма судовых специалистов в условиях рейса и профилактика его нарушений / М.О. Соколов // Организация и безопасность труда плавсостава. – М., 1990. – С. 58-63.
5. Новый "билль о правах" для моряков: образец справедливой глобализации // За матеріалами веб-сайту "МОТ в Беларусі". – Режим доступу: <http://un.by/print/ru/ilo/news/world/19-04-06-08.html>
6. Курзенков, Г. "Билль о правах" моряков / Г. Курзенков // Транспорт России. – 2008. – № 11 (507) – 12 (508).