

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту
Кафедра морського права

Потапова Анна В'ячеславівна

УДК 341.225.7:347.79(100)

**ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО
МОРСЬКОГО ПРАВА**

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,
к.ю.н., доцент
Костира Олена Валиславівна

освітньо-професійна програма
«Морське право»,
спеціальність 081 «Право»

Здобувач
Науковий керівник
Завідувач кафедри
Нормоконтроль

м. Одеса – 2025 р.

АНОТАЦІЯ

Потапова А. В. Права та обов'язки моряків у контексті міжнародного морського права. Кваліфікаційна дипломна робота магістра спеціальності 081 “Право”, освітньо-професійна програма “Морське право”. Національний університет “Одеська морська академія”, Одеса, 2025.

У дипломній роботі здійснено комплексне дослідження прав та обов'язків моряків у контексті міжнародного морського права з урахуванням історичних, нормативних і практичних аспектів їх правового статусу.

У першому розділі розкрито генезу розвитку трудових стандартів у торговельному судноплаванні, проаналізовано основні права людини в міжнародному праві та їх прояви у сфері мореплавання, охарактеризовано права моряків як складову системи загальних прав людини на морі. Також досліджено діяльність Міжнародної організації праці щодо захисту трудових прав моряків і встановлено ключові етапи становлення міжнародних правових стандартів у галузі торговельного судноплавання.

У другому розділі проаналізовано статус моряка як суб'єкта міжнародного морського права, досліджено правову регламентацію праці моряків на міжнародному та національному рівнях, а також охарактеризовано правові механізми їх соціального захисту. Виявлено особливості функціонування юридичних інструментів, спрямованих на забезпечення гідних умов праці, соціальних гарантій і професійної безпеки працівників морської галузі.

У третьому розділі розкрито систему обов'язків моряків, зокрема встановлено мінімальні вимоги щодо їх дипломування, охарактеризовано обов'язки під час забезпечення безпеки судноплавання та дотримання правил охорони праці на судні. Досліджено специфіку надання медичної допомоги морякам та проаналізовано роль інспекції праці в торговельному мореплаванні як ключового механізму контролю за дотриманням міжнародних трудових норм.

У четвертому розділі здійснено оцінку сучасного стану захисту прав

моряків у контексті міжнародного морського права, виявлено актуальні проблеми та визначено перспективи вдосконалення трудових гарантій. Проаналізовано виклики, що постають перед системою соціального захисту моряків, розкрито стратегічні напрями її розвитку, а також охарактеризовано сучасні питання забезпечення прав моряків у площині прав людини на морі. Також проведено аналіз судової практики щодо захисту трудових і соціальних прав моряків, що дозволило виявити характерні правозастосовні тенденції та проблемні аспекти реалізації їхніх гарантій.

Ключові слова: міжнародне морське право, права моряків, обов'язки моряків, трудові стандарти, соціальний захист, Міжнародна організація праці, безпека судноплавства, охорона праці, правовий статус моряка, трудові гарантії.

ABSTRACT

Potapova A. V. Rights and Obligations of Seafarers in the Context of International Maritime Law. Master's thesis in the field of study 081 'Law', educational and professional programme "Maritime Law". National University 'Odessa Maritime Academy', Odesa, 2025.

In the thesis, a comprehensive study of the rights and obligations of seafarers in the context of international maritime law has been carried out, taking into account the historical, regulatory, and practical aspects of their legal status.

The first chapter reveals the genesis of the development of labor standards in merchant shipping, analyzes the fundamental human rights in international law and their manifestations in the maritime sector, and characterizes the rights of seafarers as an integral component of the system of general human rights at sea. The activities of the International Labour Organization in protecting the labor rights of seafarers have also been examined, and the key stages of the formation of international legal standards in the field of merchant shipping have been established.

The second chapter analyzes the status of a seafarer as a subject of international maritime law, examines the legal regulation of seafarers' labor at both the international and national levels, and characterizes the legal mechanisms of their social protection. The specific features of the functioning of legal instruments aimed at ensuring decent working conditions, social guarantees, and professional safety for maritime industry workers have been identified.

The third chapter discloses the system of seafarers' obligations, establishing the minimum requirements for their certification, characterizing their duties in ensuring the safety of navigation, and complying with occupational health and safety rules on board. The specifics of providing medical assistance to seafarers have been examined, and the role of labor inspection in merchant shipping as a key mechanism for monitoring compliance with international labor standards has been analyzed.

The fourth chapter provides an assessment of the current state of protection of seafarers' rights in the context of international maritime law, identifies current problems, and defines prospects for improving labor guarantees. The challenges facing the system of social protection for seafarers are analyzed, strategic directions for its development are revealed, and contemporary issues of ensuring seafarers' rights within the framework of human rights at sea are characterized. An analysis of judicial practice concerning the protection of seafarers' labor and social rights has also been conducted, allowing the identification of characteristic law-enforcement trends and problematic aspects in the implementation of their guarantees.

Keywords: international maritime law, seafarers' rights, seafarers' obligations, labor standards, social protection, International Labour Organization, navigational safety, occupational safety, legal status of the seafarer, labor guarantees.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1. ГЕНЕЗА РОЗВИТКУ ТРУДОВИХ СТАНДАРТІВ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ.....	12
1.1. Права моряків у контексті загальних прав людини на морі	12
1.2. Діяльність Міжнародної організації праці з захисту трудових прав моряків.....	17
1.3. Становлення міжнародних правових стандартів у торговельному судноплаванні.....	25
РОЗДІЛ 2. ПРАВА МОРЯКІВ ТА ЇХ ЗАХИСТ В МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПРАВІ.....	30
2.1. Правова регламентація праці моряків.....	30
2.2. Правові механізми соціального захисту моряків.....	36
РОЗДІЛ 3. ОBOB'ЯЗКИ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПРАВІ.....	44
3.1. OBOB'язкові мінімальні вимоги щодо дипломування моряків.....	44
3.2. OBOB'язки моряків щодо забезпечення безпеки судноплавства.....	48
3.3. Дотримання правил охорони праці на судні та медична допомога....	56
3.4. Система інспекції праці в торговельному мореплаванні.....	62
РОЗДІЛ 4. СУЧАСНИЙ СТАН ЗАХИСТУ ПРАВ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА.....	69
4.1. Проблеми та перспективи вдосконалення трудових прав моряків.....	69
4.2. Виклики та стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту моряків.....	78
4.3. Актуальні питання захисту прав моряків у контексті прав людини на морі.....	89
ВИСНОВКИ	96
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	100

ВСТУП

Обґрунтування актуальності теми. Важливість вивчення прав та обов'язків моряків у контексті міжнародного морського права обумовлена постійними змінами в міжнародному законодавстві та розвитком глобальних морських перевезень. В умовах глобалізації та збільшення обсягів міжнародної торгівлі роль морського транспорту зростає, а разом з цим і важливість захисту прав моряків, які є одними з найбільш уразливих категорій працівників. На даний момент питання правового регулювання праці моряків потребує додаткового осмислення через перспективу удосконалення міжнародних угод та адаптації до нових викликів, таких як технологічний розвиток, зміну екологічних стандартів і підвищення вимог до соціального забезпечення та безпеки праці на морі.

Оскільки сучасна морська галузь охоплює великі обсяги міжнародних перевезень, саме права та обов'язки моряків стають ключовими елементами, що забезпечують ефективну та безпечну діяльність на морі. Враховуючи постійні зміни у міжнародному морському праві, зокрема через нові міжнародні угоди та конвенції, дослідження правового статусу моряків є важливим для встановлення чітких стандартів та гарантій їх прав, що в свою чергу сприяє розвитку правової визначеності у морській сфері.

Мета та задачі роботи. Метою роботи є висвітлення комплексу прав та обов'язків моряків у контексті міжнародного морського права.

Для досягнення поставленої мети слід вирішити такі задачі роботи:

1. Розглянути сутність та генеза розвитку трудових стандартів у торговельному судноплавстві.
2. Охарактеризувати права моряків та юридичні механізми їх захисту в міжнародному та національному праві.
3. Проаналізувати обов'язки моряків у міжнародному та національному праві.
4. Дослідити сучасний стан захисту прав моряків у контексті міжнародного морського права

Об'єкт і предмет дослідження. Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародно-правової регламентації прав та обов'язків моряків.

Предметом дослідження є права та обов'язки моряків у контексті міжнародного морського права.

Методи дослідження. Методи обрано відповідно до поставленої мети, з урахуванням об'єкта та предмета дослідження. Так, за допомогою історико-правового методу було вивчено становлення міжнародних правових стандартів у торговельному судноплаванні. Метод юридичного аналізу був спрямований на вивчення основних міжнародних конвенцій, угод і документів, що регулюють трудові стандарти та права моряків. Метод порівняльного аналізу застосовувався для порівняння правових норм міжнародного та національного права, що регулюють права та обов'язки моряків. Метод тлумачення та діалектичний метод допомогли зрозуміти зміст окремих нормативно-правових актів та механізми правового регулювання прав та обов'язки моряків у міжнародному морському праві. Формально-логічний метод був направлений на виявлення актуальних питань захисту прав моряків у контексті прав людини на морі. Метод кейс-стаді був застосований для дослідження рішень судів щодо порушення прав моряків. Метод наукової абстракції використовувався для обґрунтування перспектив вдосконалення трудових прав моряків та розробки стратегічних напрямів розвитку системи соціального захисту моряків.

Аналіз використаних джерел та літератури. У процесі написання роботи були використані нормативно-правові акти міжнародного права (Статут ООН, Загальна декларація прав людини, Міжнародний пакт про громадянські і політичні права, Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права, Конвенція ООН з морського права, різноманітні конвенції та рекомендації Міжнародної організації праці, Кодекс стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків, Женевська декларація про права людини на морі тощо), У своїх працях деякі аспекти розвитку

міжнародних стандартів прав людини та прав моряків та питання охорони праці на морі в більшій чи меншій мірі висвітлювали такі автори: О. А. Белогубова, С. М. Волошина, С. Г. А. В. Іванова, О. В. Костиря, Б. Я. О. С. Переверзева, І. В. Підпала, О.О. Кукшинова та інші.

О. С. Переверзева, Н. В. Омельченко розглядають важливість забезпечення прав людини на морі та привертають увагу до порушень прав людини на морі.

Л. А. Ольховик та О. С. Буй відзначають, що МОП виступає як провідний міжнародний центр з питань трудового і соціального законодавства.

А. В. Іванова та Г. Ф. Півторак підкреслюють, що за час свого існування МОП ухвалила велику кількість документів (Конвенцій і Рекомендацій) в галузі умов праці, найму, професійної підготовки, соціального забезпечення й техніки безпеки.

О. А. Белогубова досліджує трудові відносини у морській сфері.

О.О. Кукшинова визначає комплекс організаційно-правових та економічних заходів, спрямованих на встановлення системи правових і соціальних гарантій моряків.

С. М. Волошина зазначає, що Конвенція 2006 року стала першим прикладом комплексного міжнародного документа, який охоплює широкий спектр важливих трудових стандартів.

Костиря О.В. приділяє увагу впровадженню загальних міжнародних стандартів, які регулюють безпеку мореплавства, ефективність судноплавства, охорону морського середовища, а також сприяння розв'язанню правових і адміністративних питань, що мають відношення до міжнародного морського перевезення.

Наукова новизна одержаних результатів:

1) доведено важливість інтеграції міжнародних трудових стандартів у національні законодавства щодо прав та обов'язків моряків, що є необхідною умовою для ефективного захисту прав працівників морської галузі в умовах

глобалізації та швидкого розвитку міжнародного мореплавства;

2) удосконалено теоретичні підходи до розуміння правової природи моряка як суб'єкта міжнародного морського права, що дозволяє чіткіше визначити межі його прав і обов'язків як у рамках міжнародних конвенцій, так і національних правових систем;

3) розглянуто перспективи вдосконалення соціального захисту моряків через аналіз існуючих механізмів, зокрема, в контексті нових викликів, таких як змінений характер трудових відносин в умовах пандемій та міжнародних криз;

4) дістали подальшого розвитку існуючі підходи до класифікації обов'язків моряків у міжнародному праві, зокрема, щодо вимог до дипломування, безпеки судноплавства та охорони праці на борту;

5) розроблено пропозиції щодо вдосконалення трудових прав моряків, стратегічних напрямів розвитку системи соціального захисту моряків, а також захисту прав моряків у контексті прав людини на морі.

Практичне значення одержаних результатів. Викладені у магістерському дослідженні положення, висновки та пропозиції можуть бути використані: у науково-дослідницькій сфері – як основа для подальших наукових робіт з розвитку міжнародного морського права, зокрема в контексті захисту прав моряків та удосконалення міжнародних трудових стандартів; діяльності кріюінгових компаній та профспілок України при розробці нових норм і стандартів у сфері у сфері прав людини та охорони праці на морі, висновки дослідження можуть сприяти вдосконаленню системи підготовки морських кадрів відповідно до таблиці А-VI/1-4 (Мінімальні вимоги до компетентності в сфері особистої безпеки та соціальної відповідальності) Кодексу ПДНВ – 95. Запропоновано в навчальні

плани НУ "ОМА" запровадити дисципліну "Юридичні гарантії захисту прав моряків".

Апробація результатів. Основні положення магістерського (дипломного) дослідження розглядалися на засіданні кафедри морського права та оприлюднені на таких наукових конференціях: XV Всеукраїнська студентська наукова конференція «Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства» ХДМА 20 листопада 2025 року, XI Всеукраїнська науково-практична онлайн конференція молодих науковців та здобувачів вищої освіти «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» НУ «ОМА» 24 листопада 2025 року.

Обґрунтування структури роботи. Виходячи з мети та основних задач роботи, дипломна робота складається зі вступу, чотирьох розділів, чотирнадцяти підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи – 113 сторінок, а основний обсяг викладений на 97 сторінках. Список використаних джерел та літератури включає 114 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ГЕНЕЗА РОЗВИТКУ ТРУДОВИХ СТАНДАРТІВ У ТОРГОВЕЛЬНОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

1.1. Права моряків у контексті загальних прав людини на морі

Права людини на морі виступають однією з ключових сфер сучасного міжнародного морського права, здобувши значну важливість за порівняно короткий період часу.

Права людини на морі – це сукупність основних прав і свобод, які гарантуються особам, що перебувають на суднах або працюють у морському середовищі, з огляду на специфіку їхньої діяльності та умови праці. Ці права виникають внаслідок міжнародних та національних правових норм, що регулюють трудові, соціальні та гуманітарні аспекти життя моряків, пасажирів та інших осіб на морі, враховуючи постійну мобільність, ізольованість, специфічні ризики і небезпеки, з якими стикаються люди на морі. Оскільки моряки часто працюють у міжнародних водах під прапорами різних держав, їхні права потребують спеціального правового захисту, який забезпечує рівність, справедливість і гідність на роботі, медичне обслуговування, безпеку, захист від дискримінації та соціальні гарантії.

Як зазначає N. Klein у своїй роботі, одна з причин відсутності належного захисту прав людини на морі полягає в явному розриві між правами людини та морським правом. Права людини традиційно фокусуються на території суші, де чітко визначено, яка держава несе відповідальність за забезпечення цих прав. До того ж, порушення прав людини на суші, як правило, легше виявити та розслідувати, а також існують більш розвинуті механізми для компенсації постраждалим¹.

На думку О. В. Костирі, важливість забезпечення прав людини на морі полягає в тому, що, за оцінками різних міжнародних організацій, щодня в

¹ Klein N. Geneva Declaration on Human Rights at Sea: An Endeavour to Connect Law of the Sea and International Human Rights Law. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4186970

океані перебувають близько 30 мільйонів осіб. В залежності від типу діяльності та розташування судна, відповідальність за дотримання прав розподіляється між кількома державами. Такі юрисдикційні труднощі ускладнюють ефективне застосування і забезпечення прав людини на морі. Права моряків є невід'ємною частиною цих прав, і вони можуть зазнавати різноманітних форм дискримінації, сексуального насильства, цькування, а також стикатися з серйозними труднощами у захисті своїх прав та зверненні до правових механізмів для відшкодування порушень².

Перша загальносвітова декларація прав людини була закріплена в Статуті Організації Об'єднаних Націй, прийнятому 26 червня 1945 року. До цього права людини мали обмежений національний характер, і міжнародні ініціативи з цих питань мали переважно допоміжний і фрагментарний характер у світі, де основну роль відігравав суверенітет держав. Однак з самого початку Статут ООН встановив чіткий зв'язок між правами людини та міжнародним миром. Статті 1, 3, 55 і 68 Статуту присвячені питанням прав людини³. Таким чином, Статут ООН став важливою частиною міжнародного нормативного порядку у сфері прав людини.

Загальна декларація прав людини 1948 року та Міжнародні пакти про громадянські і політичні права, а також про економічні, соціальні і культурні права 1966 року стали важливими етапами в юридичному закріпленні принципу «поваги до прав людини». Вони не лише підтвердили універсальність прав людини, але й значно розширили їх правове забезпечення на міжнародному рівні. Завдяки цим документам права людини отримали чітке нормативне визнання в системі міжнародного права, а держави зобов'язалися забезпечити їх виконання.

Важливим етапом у розвитку принципу «поваги до прав людини» як окремого принципу міжнародного права стала Конвенція МОП «Про

² Костиця О. В. Міжнародно-правовий захист прав моряків у контексті прав людини на морі. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. Одеса: НУОМА, 2025. С. 93.

³ Статут Організації Об'єднаних Націй і Статут Міжнародного Суду від 26.06.1945 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010/stru

дискримінацію в галузі праці та занять» №111, прийнята в Женеві 4 червня 1958 року. Відповідно до статті 1 цієї Конвенції, термін «дискримінація» охоплює будь-яке розрізнення, обмеження або надання переваги, яке ґрунтується на таких ознаках, як раса, колір шкіри, стать, релігія, політичні переконання, а також національне чи соціальне походження⁴. Ця Конвенція стала важливим кроком у юридичному закріпленні принципу рівності в міжнародному трудовому праві та сприяла посиленню захисту прав людини в контексті праці.

Одним із значущих міжнародних стандартів стало ухвалення 1 березня 2022 року в Женеві Декларації про права людини на морі⁵. Цей документ, підготовлений неурядовою організацією «Права людини на морі» (Human Rights at Sea), має рекомендаційний характер.

Як зазначають О. С. Переверзева та Н. В. Омельченко, основною метою прийняття цієї Декларації є привернення уваги до порушень прав людини на морі, формування загальної міжнародної реакції на ці проблеми, а також забезпечення ефективних механізмів правового захисту для осіб, які стали жертвами таких порушень⁶.

Цей документ закріплює чотири основні принципи, на яких базується захист прав людини на морі. Зокрема, він стверджує, що:

- 1) права людини є універсальними і діють на морі так само, як і на суші;
- 2) усі люди, що знаходяться на морі, незалежно від їхніх відмінностей, мають право на користування правами людини;
- 3) немає жодних підстав, які б дозволяли відступати від міжнародних стандартів прав людини на морі;
- 4) всі права людини, які закріплені як у міжнародних договорах, так і в міжнародному праві, повинні забезпечуватися і на морі.

У Додатку А «Докази порушень прав людини на морі» до Женевської

⁴ Конвенція МОП «Про дискримінацію в галузі праці та занять» №111 від 25.06.1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_161

⁵ Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf

⁶ Переверзева О. С., Омельченко Н. В. Міжнародно-правові стандарти прав людини на морі: перспективи розвитку в Україні. Юридичний вісник. 2023. № 4. С. 124

декларації наведено перелік порушень і загроз правам людини на морі, серед яких: насильство та загроза життю й безпеці, сексуальні злочини, рабство та примусова праця в рибальстві, порушення трудових прав у морському судноплаванні, загрози добробуту моряків та працівників морського транспорту, покинуті моряки, порушення принципів різноманіття, рівності та інклюзивності, дитяча праця, незаконна міграція та торгівля людьми, піратство та терористичні акти⁷.

Женевська декларація загалом орієнтована на сприяння розвитку культури поваги до прав людини на морі.

Можна погодитись з думкою О. С. Переверзєвої та Н. В. Омельченко, що Женевська декларація про права людини на морі є важливим документом, який встановлює основні міжнародні стандарти. Женевська декларація про права людини на морі перебуває на початковій стадії свого розвитку і потребує підтримки з боку держав для того, щоб стати ефективним інструментом забезпечення справедливості в майбутньому⁸.

Далі відзначимо, що на 108-й сесії Комітету з безпеки Міжнародної морської організації було ухвалено проект змін до Кодексу стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків, що був прийнятий 7 липня 1995 року⁹. Ці зміни спрямовані на боротьбу з різними формами знущань і домагань у морському секторі, зокрема сексуальним насильством і сексуальними домаганнями. Зміни були внесені до таблиці A-VI/1-4 (Мінімальні вимоги до компетентності в сфері особистої безпеки та соціальної відповідальності) Кодексу. Вони встановлюють нові обов'язкові мінімальні вимоги до підготовки моряків, спрямовані на надання їм знань і розуміння щодо насильства, домагань, зокрема сексуальних, расової належності, а також інструкцій, як запобігати таким інцидентам та реагувати на них. Вони встановлюють нові обов'язкові мінімальні вимоги до підготовки

⁷ Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf

⁸ Переверзєва О. С., Омельченко Н. В. Міжнародно-правові стандарти прав людини на морі: перспективи розвитку в Україні. Юридичний вісник. 2023. № 4. С. 126.

⁹ Кодекс стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків від 07.07.1995 року. URL: https://rise.odessa.ua/texts/Kodeks_PDNV95.php3

моряків, спрямовані на надання їм знань і розуміння щодо насильства, домагань, зокрема сексуальних, а також інструкцій, як запобігати таким інцидентам та реагувати на них. Поправки також внесено до частини А розділу VI Кодексу ПДНВ «Стандарти відносно функцій, які стосуються надзвичайних ситуацій, техніки безпеки, охорони судна, медичного догляду та виживання».

Крім того, положеннями пункту 2 розділу А-VI/1 глави VI Кодексу ПДНВ встановлено, що моряки, які працюють або зайняті на судні на будь-якій посаді, пов'язаній з виконанням обов'язків щодо безпеки або запобігання забрудненню під час експлуатації судна, до призначення їм будь-яких обов'язків на судні повинні отримати відповідну схвалену початкову підготовку або інструктаж з:

- способів особистого виживання (таблиця А-VI/1-1);
- протипожежної безпеки та боротьби з пожежею (таблиця А-VI/1-2);
- надання елементарної медичної допомоги (таблиця А-VI/1-3);
- особистої безпеки та громадських обов'язків (таблиця А-VI/1-4).

Очікується, що ці зміни набудуть чинності 1 січня 2026 року¹⁰.

Як відзначає О. В. Костиря, Конвенція 2006 року про працю в морському судноплавстві, ухвалена Міжнародною організацією праці, визначає умови трудової діяльності моряків, що працюють у морському секторі. Однак, ця Конвенція не є документом, що прямо регулює права людини, хоча в ній містяться права, які також знайшли своє відображення в міжнародному праві, що стосується прав людини¹¹.

З 7 по 11 квітня 2025 року в Женеві відбулося п'яте засідання Спеціального тристороннього комітету Міжнародної організації праці. Представники урядів, моряків та судновласників, що працюють в глобальній судноплавній галузі, погодили низку змін до Конвенції про працю в

¹⁰ Maritime Safety Committee (MSC 107), 31 May-9 June 2023. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-107th-session.aspx>

¹¹ Костиря О. В. Міжнародно-правовий захист прав моряків у контексті прав людини на морі. Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА. Одеса: НУОМА, 2025. С. 95.

морському судноплавстві 2006 року. Ці поправки включають такі важливі аспекти:

- 1) посилення захисту моряків від будь-якого виду насильства та домагань на борту суден;
- 2) визнання моряків як «ключових працівників» глобальної економіки;
- 3) покращення прав моряків на звільнення з борту в разі необхідності для їхнього здоров'я та благополуччя;
- 4) підтримка переміщення моряків для репатріації без будь-якої дискримінації;
- 5) забезпечення справедливого ставлення до моряків у випадку морських катастроф чи затримання їх за підозрою в скоєнні злочинів;
- 6) обов'язкова наявність на борту суден актуальної медичної інформації та рекомендацій.

Таким чином, права моряків є невід'ємною складовою частиною загальної концепції прав людини на морі. Міжнародні організації, що займаються питаннями мореплавства, висловлюють стурбованість фактом порушення прав людини на суднах торговельного флоту та активно працюють над створенням механізмів захисту цих прав.

1.2. Діяльність Міжнародної організації праці з захисту трудових прав моряків

Міжнародна організація праці (МОП), як одна з найстаріших спеціалізованих установ системи Організації Об'єднаних Націй, відіграє провідну роль у формуванні глобальної системи стандартів у сфері праці, зокрема в частині захисту трудових прав моряків

Міжнародна організація праці була заснована у 1919 році як інституція, покликана сприяти міжнародному співробітництву задля подолання соціальної несправедливості шляхом удосконалення умов праці. Основна мета функціонування МОП сформульована в преамбулі до її Статуту.

Науковці Л. А. Ольховик та О. С. Буй відзначають, що сьогодні

Міжнародна організація праці об'єднує 187 держав-членів, на території яких проживає понад 98% світового населення. МОП виступає як провідний міжнародний центр з питань трудового і соціального законодавства, а також платформа для тристороннього соціального діалогу, в межах якого беруть участь представники урядів, роботодавців і працівників. Основними завданнями організації є підтримка соціально-економічного розвитку, утвердження миру, забезпечення соціальної справедливості, поліпшення умов праці та життя населення, а також захист основоположних прав людини¹².

А. В. Іванова та Г. Ф. Півторак підкреслюють, що за час свого існування МОП ухвалила велику кількість документів (Конвенцій і Рекомендацій) в галузі умов праці, найму, професійної підготовки, соціального забезпечення й техніки безпеки¹³.

Міжнародна організація праці здійснює нормотворчу діяльність у сфері соціального забезпечення з моменту свого заснування. У Преамбулі до її Статуту, ухваленого в 1919 році, акцентується увага на необхідності покращення умов праці моряків, зокрема шляхом боротьби з безробіттям, забезпечення захисту працівників від захворювань, професійних недуг, виробничого травматизму, а також через впровадження пенсійного забезпечення у разі старості чи інвалідності¹⁴.

Науковці О. В. Костиря та Г. Ф. Півторак наголошують, що перші міжнародно-правові документи МОП, спрямовані на забезпечення захисту трудових прав моряків, з'явилися ще у 1920 році. Серед перших конвенцій у цій галузі варто виокремити Конвенцію №8 «Про допомогу з безробіття в разі корабельної аварії» (1920 року), Конвенцію №9 «Про працевлаштування моряків» (1920 року), Конвенцію №22 «Про трудові договори моряків» (1926 року), Конвенцію №23 «Про репатріацію моряків» (1926 року), а також низку

¹² Ольховик Л. А., Буй О. С. Міжнародно-правове регулювання праці моряків. Порівняльно-аналітичне право. 2018. № 2. С. 387.

¹³ Іванова А. В., Півторак Г. Ф. Забезпечення рівних можливостей у сфері праці жінок на флоті. Науковий вісник публічного та приватного права. 2020. Вип. 6. С. 296.

¹⁴ Статут Міжнародної організації праці від 28.06.1919 року: офіційний сайт МОП. URL: <https://www.refworld.org/legal/agreements/ilo/1919/en/47521>

актів 1936 року – зокрема, Конвенцію №55 «Про обов’язки судновласника у випадку хвороби, травми або смерті моряка», Конвенцію №56 «Про страхування моряків у разі хвороби», та Конвенцію №57 «Щодо робочого часу на борту суден і складу екіпажу». Ці міжнародні документи стали правовою основою для формування системи соціального захисту моряків як специфічної категорії працівників¹⁵.

Значні зміни у сфері захисту трудових прав моряків відбулися у 1946 році, коли було запроваджено нову міжнародну правову основу, яка відзначалася більш комплексним підходом та відображала еволюцію міжнародних стандартів у цій галузі. У межах цієї оновленої нормативної бази були прийняті низка конвенцій, що охоплювали ключові аспекти трудової діяльності моряків, зокрема: Конвенція №68 «Про харчування та обслуговування екіпажів на борту суден», Конвенція №69 «Про видачу свідоцтв про кваліфікацію судновим кухарям», Конвенція №70 «Щодо соціального забезпечення моряків», Конвенція №72 «Про право моряків на оплачувану відпустку», Конвенція №73 «Про обов’язковий медичний огляд», Конвенція №74 «Про кваліфікацію матросів», Конвенція №75 «Щодо облаштування приміщень екіпажу на суднах», а також Конвенція №76, яка регламентувала умови оплати праці, тривалість робочого часу та чисельність екіпажу. У сукупності ці документи заклали нову якість у регулюванні соціального захисту трудових прав працівників морської галузі.

Вагомим кроком уперед у сфері забезпечення трудових прав моряків стала Конвенція №70 «Про соціальне забезпечення моряків», ухвалена у 1946 році¹⁶. Вона стала знаковим міжнародно-правовим актом, який значною мірою розширив гарантії соціального захисту для цієї категорії працівників.

Подальшим етапом у розвитку системи соціального захисту трудових прав моряків стало ухвалення в 1946 році Конвенції МОП №71, яка

¹⁵ Костира О. В., Півторак Г. Ф. Історичний розвиток діяльності Міжнародної Організації Праці з соціального захисту моряків. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2022. Вип. 57. С. 117.

¹⁶ 37. Конвенція МОП «Про соціальне забезпечення моряків» №70 від 28.06.1946 року: офіційний сайт МОП. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:12100:2801768880350::NO::P12100_SHOW_TEXT:Y

стосувалася пенсійного забезпечення осіб, зайнятих у морській галузі¹⁷. У цьому міжнародно-правовому акті закріплювалися основні зобов'язання держав, які приєднуються до нього, зокрема обов'язок створити або забезпечити функціонування ефективної системи виплати пенсій морякам, що працюють на суднах під їхнім національним прапором.

З метою забезпечення всебічного соціального захисту всіх моряків, у 1987 році Міжнародна організація праці прийняла переглянуту Конвенцію №165 «Про соціальне забезпечення моряків»¹⁸. Цей документ визначає основні види соціального забезпечення, що мають надаватися морякам, зокрема: медичне обслуговування, виплати у разі хвороби, безробіття, старості, виробничих травм, а також сімейну допомогу, виплати у зв'язку з вагітністю та пологами, інвалідністю і втратою годувальника.

О. А. Белогубова зазначає, що характерною рисою трудових відносин у морській сфері є широке залучення іноземних моряків. Це зумовлено рядом факторів, серед яких: стандартизація трудових процесів на суднах, використання англійської мови як основного засобу спілкування, усталені традиції найму в портах Західної Європи, нестача національних фахівців, а також привабливий рівень оплати праці для громадян країн, що розвиваються. Залежно від періоду, ці фактори тією чи іншою мірою впливали на чисельність іноземного персоналу на борту суден¹⁹.

У зв'язку з цим Конвенція МОП №165 включає норми, що стосуються моряків-мігрантів, зокрема: визначення національного законодавства, яке застосовується до цієї категорії працівників; гарантування рівних прав для моряків-мігрантів порівняно з громадянами країни їхнього проживання; забезпечення виплат у межах системи соціального захисту незалежно від місця проживання моряків.

У цьому контексті варто погодитися з О. О. Кукшиною, яка зазначає, що кожна держава-член вживає заходів щодо соціального захисту трудових

¹⁷ Конвенція МОП «Про пенсії морякам» №71 від 28.06.1946 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_220

¹⁸ Конвенція МОП «Про соціальне забезпечення моряків (переглянута)» №165 від 09.10.1987 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_282

¹⁹ Белогубова О. А. Колізійно-правове регулювання праці моряків. Міжнародні читання присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П.Є. Казанського: матеріали конференції. Одеса, 2010. С. 364.

прав моряків з урахуванням своїх національних особливостей²⁰.

Ще одним значущим етапом у зміцненні захисту трудових прав моряків стало прийняття МОП у 1952 році Конвенції МОП №102 «Про мінімальні стандарти соціального забезпечення». Відповідно до її положень, держави-члени можуть самостійно обирати: дотримуватись мінімальних стандартів, визначених цією Конвенцією, або впроваджувати більш високі норми, передбачені пізнішими міжнародними актами у сфері соціального забезпечення²¹.

У контексті регулювання працевлаштування моряків важливу роль відіграє Конвенція МОП №179 «Про найм і працевлаштування моряків», ухвалена Генеральною конференцією МОП 22 жовтня 1996 року. У пункті 1 статті 1 цього документа надається визначення поняття «служба найму та працевлаштування», при цьому Конвенція поширюється не лише на державні, а й на приватні агентства, які надають відповідні послуги²².

На початок 2000 року Міжнародна організація праці визнала, що серед усіх раніше ухвалених нормативних актів у сфері захисту трудових прав в морському судноплаванні, лише Конвенція №165 залишається актуальною та відповідає сучасним викликам. У 2001 році, за підсумками рекомендацій Об'єднаної морської комісії, Адміністративна рада МОП виступила з ініціативою створення ефективного комплексного документа, який би встановлював оновлені трудові та соціальні стандарти для морської галузі, переглянувши застарілі конвенції. Результатом цієї роботи стало ухвалення Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року²³.

Ця нова Конвенція стала єдиним узагальненим міжнародно-правовим документом, який охоплює актуальні трудові стандарти в галузі морського судноплавства. Її головна мета – об'єднати в одному договорі всі сучасні

²⁰ Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. Вісник Запорізького національного університету. 2017. № 2. С. 86.

²¹ Конвенція МОП «Про мінімальні норми соціального забезпечення» №102 від 28.06.1952 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011

²² Конвенція МОП «Про найм та працевлаштування моряків» №179 від 22.10.1996 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048

²³ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплаванні» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

положення щодо умов праці на морі, що раніше були розпорошені між численними конвенціями та рекомендаціями МОП.

На думку Д. А. Тішко, основна цінність Зведеної конвенції полягає в тому, що вона об'єднує всі норми, які регулюють соціально-трудові відносини в морській галузі, в одному систематизованому документі. Вона є чітким і комплексним зведенням прав і обов'язків, що охоплюють усі аспекти праці та соціального забезпечення у сфері морського судноплавства. Водночас Конвенція передбачає можливість певної адаптації національними урядами, дозволяючи їм самостійно обирати конкретні механізми реалізації її положень²⁴.

Конвенція 2006 року містить три взаємопов'язані складові: статті, правила та кодекс, що поділяється на частини А й В. Статті та правила визначають основні права, принципи та ключові зобов'язання для держав, які приєдналися до Конвенції. Зміни до цих положень може вносити виключно Генеральна конференція МОП. Кодекс, у свою чергу, деталізує порядок реалізації правил: частина А містить обов'язкові стандарти, тоді як частина В – рекомендації, що мають консультативний характер. Хоча Кодекс може бути доповнений чи змінений, усі поправки мають залишатися у межах положень, визначених статтями та правилами Конвенції.

Конвенція 2006 року встановлює п'ять ключових стандартів, що гарантують належні умови праці для моряків:

1. Базові вимоги до праці моряків на судні. Перед тим як моряки розпочнуть роботу на борту судна, вони мають відповідати певним мінімальним критеріям. Зокрема, особа повинна бути не молодшою за встановлений мінімальний вік, мати медичний висновок про придатність за станом здоров'я до виконання службових обов'язків, а також володіти необхідною професійною підготовкою та кваліфікацією. Додатково має бути забезпечений доступ до ефективної, прозорої та контрольованої системи набору та працевлаштування.

²⁴ Тішко Д. А. Міжнародно-правові стандарти регулювання праці моряків. Актуальні проблеми держави і права. 2011. Вип. 57. С. 252.

2. Трудові відносини. Конвенція чітко регламентує питання, пов'язані з укладенням трудового контракту, оплатою праці, тривалістю робочого та вільного часу, правом на щорічну оплачувану відпустку, умовами репатріації, компенсаціями у разі втрати або загибелі судна, комплектуванням екіпажів, кар'єрним зростанням, підвищенням професійного рівня та можливістю подальшого працевлаштування моряків.

3. Житлові умови, організація відпочинку, харчування та обслуговування. Конвенція висуває вимоги до якості житлових приміщень на судні, належних умов для відпочинку, харчування та роботи їдальні. Окремо приділяється увага заходам щодо зменшення рівня шуму та вібрації у робочих і житлових зонах для забезпечення комфорту та безпеки моряків.

4. Охорона здоров'я, медичне забезпечення, соціально-побутові послуги та соціальний захист. Документ регламентує порядок надання медичних послуг як безпосередньо на борту судна, так і на суші. Визначаються заходи щодо підтримки здоров'я екіпажу, гарантії безпеки, профілактики травматизму, а також умови доступу до берегової соціальної інфраструктури. Окрім цього, передбачено соціальне забезпечення моряків та встановлюється обов'язок судновласників щодо охорони здоров'я та медичного обслуговування членів екіпажу.

5. Контроль за дотриманням та виконанням вимог Конвенції. Конвенція передбачає заходи, спрямовані на забезпечення ефективного впровадження та постійного контролю за виконанням її положень.

С. М. Волошина зазначає, що Конвенція 2006 року стала першим прикладом комплексного міжнародного документа, який охоплює широкий спектр важливих трудових стандартів і був одноголосно підтриманий усіма зацікавленими сторонами – представниками моряків, судновласників та урядовців ²⁵.

Генеральний директор МОП Хуан Сомавія, який очолював її на протязі 1999-2012 років, охарактеризував ухвалення Конвенції 2006 року як знаковий

²⁵ Волошина С. М. Зведена конвенція про працю в морському судноплавстві як правовий базис регулювання безпеки та гігієни праці моряків. Актуальні проблеми держави і права. 2009. Вип. 46. С. 159.

етап у становленні міжнародного морського трудового права. За його словами, було прийнято унікальну угоду, що об'єднує країни та континенти, охоплює моряків з усього світу й забезпечує єдині, комплексні трудові стандарти для понад 1,2 мільйона працівників морської галузі. Цей документ враховує сучасні виклики та потреби стратегічно важливого сектору економіки, що забезпечує близько 90% обсягів світової торгівлі²⁶.

Сьогодні Конвенція справедливо вважається універсальним міжнародним правовим інструментом, який гарантує захист трудових і соціальних прав моряків, незалежно від того, на яких судах – під національним чи іноземним прапором – вони працюють²⁷.

С. В. Ківалов звертає увагу на те, що ключове значення Конвенції МОП 2006 року полягає у створенні ефективних механізмів, які гарантують морякам належні умови праці та захист їхніх прав під час роботи за межами власної держави²⁸.

Ю. В. Сергєєв цілком обґрунтовано зазначає, що Конвенція МОП 2006 року має на меті забезпечити належне дотримання трудових стандартів і норм як з боку капітанів, так і судовласників на всіх рівнях морської діяльності²⁹.

Г. А. Денисова підкреслює, що чітко вибудована структура Конвенції МОП 2006 року, яка складається зі статей, правил та Кодексу, є свідченням наявності ефективного механізму для забезпечення захисту трудових прав моряків³⁰.

Таким чином, діяльність Міжнародної організації праці в сфері захисту трудових прав моряків є багатовимірною. Її систематичні зусилля спрямовані на забезпечення гідних умов праці для осіб, зайнятих у морському секторі, що є важливою складовою загального процесу просування прав людини у

²⁶ Міхєєв О. І., Лопатюк С. П., Велигдан Н. В. Державні питання щодо надійного соціального захисту українських моряків. Науковий вісник львівської академії. 2017. №1. С. 267.

²⁷ Bercedo D. R., Urkullu A. C. Security of seafarers in the maritime labour convention, 2006 ILO (MLC). Actual Problems of Transport Medicine. 2011. №3(25). P. 16.

²⁸ Ківалов С. В. Конвенція МОП 2006 року про працю в морському судноплаванні: шлях до ратифікації. Lex portus. 2019. № 4. С. 11.

²⁹ Сергєєв Ю. В. Правове регулювання праці та захист прав українців моряків. Судноплавання. 2008. №4-5. С. 72.

³⁰ Денисова Г. А. Конвенції МОП під кілем. Захист прав моряків: на шляху до гармонізації законодавства. URL: https://zib.com.ua/ua/print/134374-zahist_prav_moryakiv_na_shlyahu_do_garmonizacii_zakonodavstv.html

сфері праці та сталого розвитку міжнародної морської індустрії.

1.3. Становлення міжнародних правових стандартів у торговельному судноплаванні

Становлення міжнародних правових стандартів у сфері торговельного судноплавання є складним і тривалим процесом, що має фундаментальне значення для безпечного, ефективного та справедливого функціонування світового морського транспорту.

Формування міжнародних правових стандартів у галузі торговельного судноплавання розпочалося на рубежі XIX–XX століть, однак системного характеру цей процес набув лише після Другої світової війни, коли світове співтовариство усвідомило необхідність єдиних правил для регулювання діяльності морського транспорту, який має глобальний характер.

Найважливішим суб'єктом у розробці та впровадженні міжнародних правових стандартів у сфері торговельного судноплавання є Міжнародна морська організація (ІМО), що є спеціалізованою установою ООН, створеною у 1948 році на підставі Конвенції про створення ІМО, яка набула чинності у 1958 році. Відповідно до положень Конвенції про ІМО 1948 року в редакції 1982 року, до ключових функцій ІМО належать:

1) створення ефективного механізму співпраці між державами під час ухвалення ними рішень і здійснення регуляторної діяльності у технічній сфері, що стосується міжнародного морського транспорту;

2) підтримка та сприяння впровадженню загальних міжнародних стандартів, які регулюють безпеку мореплавання, ефективність судноплавання, охорону морського середовища, а також сприяння розв'язанню правових і адміністративних питань, що мають відношення до міжнародного морського перевезення;

3) підтримка впровадження програм технічного співробітництва у галузі міжнародного торговельного судноплавання та боротьби із забрудненням

морського середовища³¹.

Основне призначення ІМО полягає у формуванні нормативно-правової основи для морської галузі, яка: забезпечує справедливі умови для всіх учасників судноплавства, є ефективною з точки зору регулювання міжнародного морського транспорту, має універсальний характер і підлягає застосуванню на глобальному рівні.

На думку О. В. Костирі, діяльність ІМО охоплює такі основні напрями:

1) впровадження ефективних заходів, спрямованих на гарантування безпеки судноплавства та захисту людського життя на морі, зокрема заходів, які передбачають запобігання піратським нападам на екіпажі та судна;

2) розроблення та встановлення на міжнародному рівні стандартів і норм, що стосуються проєктування, будівництва, оснащення, укомплектування екіпажів, експлуатації й утилізації морських суден, а також питань морської освіти, професійної підготовки, розвитку морської інфраструктури, застосування інноваційних технологій та передових практик;

3) організація управління морськими перевезеннями з метою підвищення рівня безпеки, екологічності та енергоефективності світового торговельного судноплавства;

4) забезпечення платформи для міжнародного діалогу та обміну інформацією між державами-членами та іншими зацікавленими сторонами з усього спектра питань, пов'язаних із торговельним судноплавством і морськими перевезеннями;

5) сприяння сталому розвитку судноплавної та морської галузі, що визначено одним із ключових напрямів діяльності організації на найближчу перспективу³².

Як зазначає Н. О. Маларьова, на сьогодні членами Міжнародної морської організації є 175 держави та 3 асоційовані члени, які контролюють

³¹ Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року від 01.01.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219

³² Костиря О. В. Роль міжнародної морської організації в кодифікації міжнародного морського права. Держава та регіони. 2020. № 4. С. 97.

майже весь світовий морський тоннаж³³.

Разом із тим, міжнародні неурядові організації, що роблять вагомий внесок у діяльність ІМО, можуть отримати консультативний статус за рішенням Ради за погодженням з Асамблеєю. На даний момент такий статус офіційно мають 77 міжнародних неурядових організацій.

Структурно ІМО складається з декількох органів, а саме Асамблеї, Ради, Комітетів та Секретаріату.

Важливою складовою структури ІМО є Секретаріат, який виконує адміністративні та технічні функції, пов'язані з організацією засідань, підготовкою документації та реалізацією рішень органів організації. Керівництво Секретаріатом здійснює Генеральний секретар, що є ключовою посадовою особою ІМО та забезпечує координацію всієї діяльності організації³⁴.

За період своєї діяльності ІМО ухвалила та неодноразово оновлювала низку надзвичайно важливих міжнародних конвенцій, серед яких особливе місце посідає Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Зазначений документ вважається одним із найвагоміших міжнародних правових актів, спрямованих на забезпечення безпеки судноплавства, структура якого включає п'ятнадцять розділів³⁵.

У свою чергу, Міжнародна конвенція ІМО щодо підготовки, дипломування моряків та несення ваhti, ухвалена у 1978 році, стала першим міжнародно-правовим документом, який офіційно закріпив мінімальні вимоги до рівня кваліфікації та професійної підготовки моряків³⁶. Ця конвенція була спрямована на уніфікацію стандартів компетентності морських фахівців на глобальному рівні.

Важливим міжнародним правовим документом є Конвенція 1988 року

³³ Маларьова Н. О. Роль впливу міжнародної морської організації на стан безпеки морського судноплавства. Морські дослідження Дунайського регіону: молодь, наука, інновації. 2022. Вип. 1. С. 92.

³⁴ Миронюк А. І. Особливості діяльності Міжнародної морської організації. Актуальні проблеми політики. 2019. Вип. 64. С. 225.

³⁵ Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf

³⁶ Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti від 07.07.1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053t

про боротьбу з незаконними діями, що загрожують безпеці морського судноплавства³⁷. Основною метою Конвенції є запобігання широкому спектру злочинів, пов'язаних із міжнародним морським судноплавством, незалежно від того, в яких морських просторах вони вчиняються – у внутрішніх водах, територіальному морі чи у відкритому морі. У випадках піратства діє принцип універсальної юрисдикції, що дозволяє будь-якій державі вживати заходів для припинення актів насильства.

1 липня 2004 року набрав чинності Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів³⁸, розроблений Міжнародною морською організацією. Цей документ увійшов до складу глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74).

Міжнародна морська організація розробила низку нормативних документів та рекомендацій, спрямованих на запобігання піратським нападам і збройним нападам на морські судна, а також на забезпечення ефективного реагування на такі інциденти. Серед них – Рекомендації для урядів щодо запобігання та припинення актів піратства і збройного пограбування суден (1999 рік); Настанова для судновласників, судноплавних компаній, капітанів і екіпажів щодо дій у випадку загрози або вчинення піратських нападів (2002 рік); Керівні положення для Морських рятувально-координаційних центрів (2000 рік); Тимчасові процедури щодо прийому сигналів лиха в цих центрах (2000 рік); Резолюція А.922(22), яка містить кодекс поведінки під час розслідування випадків піратства та збройного розбою проти суден; а також Резолюція А.923(22), що стосується проблеми так званих «суден-привидів» і процедур їх реєстрації³⁹.

Міжнародна морська організація має у своєму доробку 35 міжнародних конвенцій, а також численні протоколи й доповнення до них.

Правова основа функціонування Міжнародної морської організації у

³⁷ Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 10.03.1988 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220

³⁸ Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 року: офіційний сайт компанії RISE. https://rise.odessa.ua/texts/Kodeks_OSPSe.php3

³⁹ Єлєзаров О. П. Деякі аспекти правового захисту праці моряків за міжнародним і національним законодавством. Прикарпатський юридичний вісник. 2016. Вип. 3. С. 130.

сфері формування конвенційних норм закріплена в статті 2 Конвенції про створення ІМО. Згідно з пунктом (b) частини 72 цієї статті, Організація здійснює підготовку проектів конвенцій, угод та інших відповідних міжнародних документів, надає їх для розгляду урядам держав і міжурядовим організаціям, а також організовує необхідні конференції чи зустрічі для їх обговорення та ухвалення⁴⁰.

Таким чином, Міжнародна морська організація виконує ключову функцію у формуванні та вдосконаленні правових норм, що регулюють сферу торговельного мореплавства. Її діяльність передусім зосереджена на питаннях безпеки судноплавства та охорони морського середовища. Водночас ІМО активно займається й іншими важливими аспектами, зокрема сприянням розвитку міжнародного морського транспорту, протидією актам піратства та морського тероризму, боротьбою з незаконною міграцією, контрабандою та перевезенням наркотиків.

⁴⁰ Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року від 01.01.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219

РОЗДІЛ 2

ПРАВА МОРЯКІВ ТА ЇХ ЗАХИСТ В МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПРАВІ

2.1. Правова регламентація праці моряків

Правова регламентація праці моряків є важливою складовою частиною міжнародного і національного морського права, що забезпечує баланс між інтересами роботодавців, працівників та держав. Вона ґрунтується на комплексному наборі норм, що регулюють трудову діяльність моряків, їх права та обов'язки, а також умови праці, забезпечення безпеки та охорони здоров'я.

Д. А. Тішко вказує, що міжнародне правове регулювання праці моряків полягає у встановленні норм через міжнародні угоди між державами та інші правові механізми, які стосуються використання найманої праці, поліпшення умов праці, охорони праці та захисту як індивідуальних, так і колективних прав та інтересів моряків⁴¹.

Слід відзначити, що основою створення міжнародно-правових стандартів праці моряків є законодавча діяльність Організації Об'єднаних Націй та Міжнародної організації праці. Важливу роль у формуванні цих стандартів також відіграє спільна нормотворча практика країн, яка реалізується через двосторонні та багатосторонні міжнародні правові угоди.

Статут і конвенції ООН закріплюють основні принципи регулювання трудових відносин, що стосуються всіх працівників, зокрема й моряків. Зокрема, Загальна декларація прав людини, прийнята Генеральною Асамблеєю ООН 10 грудня 1948 року, визначає основні трудові права, які є фундаментальними для праці моряків, і встановлює мінімальні стандарти, серед яких: право на справедливі й належні умови праці, право на рівну оплату за рівноцінну працю без будь-якої дискримінації, право на справедливу винагороду, що забезпечує гідне існування для працівника та

⁴¹ Тішко Д. А. Міжнародно-правові стандарти регулювання праці моряків. Актуальні проблеми держави і права. 2011. Вип. 57. С. 251.

його родини, а також додаткові соціальні гарантії за потреби. Крім того, гарантується право на створення і вступ до професійних спілок для захисту своїх прав, а також право на відпочинок, розумне обмеження робочого часу і оплачувану відпустку⁴².

У Міжнародному пакті про економічні, соціальні та культурні права, прийнятому Генеральною Асамблеєю ООН на XXI сесії у 1966 році, міститься більш детальний перелік прав людини в контексті праці, як також стосуються й моряків⁴³.

Конвенція ООН по морському праву 1982 року в статті 94 визначила, що кожна держава повинна вживати заходи для забезпечення безпеки на морі щодо суден, які плавають під її прапором. Одним із ключових заходів є вимога, щоб кожне судно мало капітана та офіцерів з відповідною кваліфікацією в галузі судноводіння, навігації, зв'язку, суднових машин і обладнання, а також щоб екіпаж був належним чином підготовлений і чисельно відповідний типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна⁴⁴.

Міжнародна організація праці займає ключову роль у системі міжнародно-правового регулювання праці моряків. Протягом багатьох років МОП активно розробляла норми, які забезпечують створення справедливих та безпечних умов праці для моряків. Базою системи міжнародних стандартів праці моряків є 39 конвенцій і рекомендацій МОП, що в сукупності формують Міжнародний трудовий кодекс для моряків. Ці «морські» конвенції та рекомендації встановлюють правила щодо умов праці та найму моряків, допуску їх до роботи, мінімальних вимог до кваліфікації командного складу, професійного навчання, а також визначають заходи для забезпечення безперервності зайнятості, охорони праці, здоров'я, побутового обслуговування та репатріації.

Одним із перших актів, що встановлюють стандарти праці моряків, стала Конвенція МОП «Про працевлаштування моряків» №9 від 10 липня

⁴² Загальна декларація прав людини від 10.12.1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015

⁴³ Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права від 16.12.1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042

⁴⁴ Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219

1920 року. Серед актів МОП у цій сфері можна виділити такі: Конвенція МОП «Про трудові договори моряків» №22 від 24 липня 1926 року; Конвенція МОП «Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків» № 55 від 24 жовтня 1936 року; Конвенція МОП «Про медичний огляд моряків» №73 від 29 липня 1946 року; Конвенція МОП «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» №134 від 30 жовтня 1970 року; Конвенція МОП «Про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту» №163 від 24 вересня 1987 року; Конвенція МОП «Про інспекцію умов праці та побуту моряків» № 178 від 22 жовтня 1996 року; Конвенція МОП «Щодо найму і працевлаштування моряків» №179 від 22 жовтня 1996 року; Конвенція МОП «Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу» №180 від 22 жовтня 1996 року; Рекомендація МОП «Щодо забезпечення судновласниками суднового екіпажу постільними, столовими й іншими речами» №78 від 29 липня 1946 року; Рекомендація МОП «Про заробітну плату, робочий час на борту суден і склад суднового екіпажу» №109 від 14 травня 1958 року; Рекомендація МОП «Щодо захисту молодих моряків» №153 від 28 жовтня 1976 року; Рекомендація МОП «Щодо найму і працевлаштування моряків» №186 від 22 жовтня 1996 року; Рекомендація МОП «Щодо заробітної плати моряків, робочого часу та складу суднового екіпажу» №187 тощо.

Конвенція МОП «Про мінімальні норми на торговельних суднах» №147, прийнята 29 жовтня 1976 року⁴⁵, є основним документом загального характеру, який встановлює мінімальні стандарти для численних аспектів праці на торгових суднах. Вона регулює умови праці та життя моряків, норми безпеки, а також питання соціального страхування та інші важливі аспекти. Інші морські конвенції МОП також детально визначають умови праці та найму, вимоги до кваліфікації командного складу, умови допуску до роботи, питання професійної підготовки, заходи щодо безперервності зайнятості, охорону праці, здоров'я, побутове обслуговування, репатріацію та інші

⁴⁵ Конвенція МОП «Про мінімальні норми на торговельних суднах» №147 від 29.10.1976 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052

аспекти.

У сфері працевлаштування моряків визначальне місце займає Конвенція МОП «Про найм та працевлаштування моряків» №179 від 22 жовтня 1996 року, яка регулює питання найму та працевлаштування моряків, сприяючи забезпеченню їхніх прав під час пошуку роботи та укладення трудових договорів⁴⁶. Вона передбачає встановлення стандартів для агентств з найму моряків, які повинні діяти у відповідності з міжнародними нормами та забезпечувати прозорість у процесі найму. Конвенція також захищає моряків від неправомірного збору коштів за послуги з працевлаштування та встановлює вимоги до контрактів, що гарантують справедливі умови праці. Завдяки цим положенням, документ сприяє покращенню умов працевлаштування та захисту трудових прав моряків на міжнародному рівні.

Важливим і ключовим етапом у розвитку міжнародно-правового регулювання праці моряків стала Зведена конвенція «Про працю в морському судноплавстві», ухвалена в Женеві 23 лютого 2006 року під час 94-ї Морської сесії Міжнародної конференції праці⁴⁷. Цей акт об'єднує в собі норми, що охоплюють всі аспекти трудових відносин на морських судах, включаючи умови праці, соціальні гарантії, безпеку, охорону здоров'я та правовий статус моряків. Конвенція ставить за мету забезпечення високих стандартів для моряків, підвищення їх соціального захисту і безпеки праці, а також запобігання експлуатації та порушенню їхніх прав у морській індустрії.

А. В. Іванова наголошує, що ця Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві» представляє собою комплексний набір глобальних норм, що базується на положеннях, раніше встановлених у 68 документах (конвенціях і рекомендаціях), які регулюють трудові та суміжні відносини в сфері торговельного мореплавства, прийнятих МОП з 1920 року⁴⁸.

Згідно з статтею Х зазначеної Конвенції, вона переглядає тридцять шість

⁴⁶ Конвенція МОП «Про найм та працевлаштування моряків» №179 від 22.10.1996 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048

⁴⁷ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

⁴⁸ Іванова А. В. Забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна як елемент системи контролю держави порту. Альманах міжнародного права. 2021. Вип. 25. С. 88.

«морських конвенцій»⁴⁹. У новій Конвенції більшість із цих документів МОП, які можна вважати міжнародними стандартами в галузі праці в морському судноплавстві, об'єднані в один новий формат з деякими оновленнями, що відповідають сучасним умовам і термінології. Таким чином, Конвенція є «зведенням» чинного міжнародного права, яке регулює трудові та пов'язані з ними відносини в сфері торговельного мореплавства.

Одним із основних положень Конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві» є вимоги до умов праці на суднах, зокрема щодо часу роботи та відпочинку. Встановлюються чіткі норми, які гарантують мінімальні періоди відпочинку та обмежують тривалість робочих змін, що є важливим для запобігання фізичному та психічному виснаженню моряків. Це також сприяє підвищенню рівня безпеки на борту судна, оскільки перевтомлені моряки можуть стати причиною аварій або нещасних випадків.

Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві» також надає великого значення забезпеченню соціальних і медичних гарантій для моряків. Вона визначає вимоги до медичного обслуговування на суднах, що включає не лише регулярні медичні огляди, а й надання необхідної допомоги у випадку захворювання чи травм. Особлива увага приділяється соціальному забезпеченню, включаючи пенсії, страхування та інші види підтримки, що мають забезпечувати фінансову стабільність моряків у разі виходу на пенсію або втрати працездатності.

Ще одним важливим аспектом Конвенції є питання, пов'язані з трудовими договорами та правовими відносинами між моряками та судновласниками. Вона встановлює обов'язкові умови для укладення трудових договорів, що повинні бути справедливими і прозорими, з чітким визначенням прав та обов'язків кожної зі сторін. Зокрема, це включає детальні умови оплати праці, тривалість контракту, а також вимоги до умов проживання і харчування на борту судна.

Одним із суттєвих положень є введення механізмів моніторингу та

⁴⁹ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

контролю за виконанням стандартів, визначених Конвенцією. Це включає регулярні перевірки суден, верифікацію документації, а також перевірки стану здоров'я моряків та наявності необхідних сертифікатів для роботи. Ці механізми дозволяють гарантувати, що умови праці на суднах відповідають міжнародним вимогам, а також забезпечують дотримання прав моряків.

Конвенція також встановлює норми, що стосуються забезпечення безпеки на суднах. Вона регулює стандарти для житлових та побутових умов на борту, такі як наявність належних спальних місць, санітарних умов, а також створення безпечних умов для роботи, щоб уникнути травм чи аварій. Забезпечення таких умов є необхідним для збереження здоров'я моряків і запобігання виникненню конфліктів чи інших соціальних проблем на борту судна.

В цілому, Конвенція «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року стала значним кроком уперед у розвитку міжнародного морського права, забезпечивши не тільки регулювання умов праці моряків, а й встановлення чітких механізмів для контролю за їх реалізацією. Цей документ є важливою основою для захисту прав моряків, підвищення стандартів їх праці та забезпечення більш ефективної та безпечної роботи судноплавних компаній.

Можна погодитись з позицією Ю. В. Сергєєва, що сьогодні існує досить розвинена система міжнародно-правових норм, яка включає як обов'язкові, так і рекомендовані стандарти, спрямовані на регулювання праці, а також захист прав та інтересів моряків. Ці норми охоплюють різні рівні правового регулювання, зокрема міжнародний, регіональний та національний рівні, забезпечуючи комплексний підхід до гарантування безпеки, справедливих умов праці та соціальних прав моряків. Система цих норм дозволяє створювати правову основу, яка враховує різноманітні аспекти морської праці та захищає трудові права моряків у різних юрисдикціях⁵⁰.

Таким чином, правова регламентація праці моряків виступає важливим

⁵⁰ Сергєєв Ю. В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новації: колективна монографія. Львів: Ліґа-Прес, 2021. С. 557.

інструментом забезпечення справедливих та безпечних умов праці на морських суднах, а також гарантує захист їх прав та інтересів у міжнародному та національному контекстах.

2.2. Правові механізми соціального захисту моряків

Правові механізми соціального захисту моряків становлять важливу частину міжнародної та національної правової системи, спрямовану на забезпечення прав і безпеки працівників морської галузі. Ці механізми включають різноманітні юридичні інструменти, які надають морякам відповідний рівень соціального захисту в процесі виконання їх професійних обов'язків. Вони охоплюють як обов'язкові правові норми, так і добровільні рекомендації, що регулюють трудові відносини моряків, їх безпеку, соціальне забезпечення та охорону здоров'я на борту судна та в період перебування на суші.

Вчені О. В. Костиря та Г. Ф. Півторак вважають, що соціальний захист моряків є ключовим елементом гідних умов праці, проте реалізація цього питання є однією з найбільш складних, особливо в умовах глобалізації морського судноплавства. У такому середовищі працівники та роботодавці часто знаходяться в різних країнах, що мають різні підходи до соціального забезпечення та різний рівень соціально-економічного розвитку⁵¹.

За словами науковців Х. Ф. Агавердієва, О. В. Іванісова та О. С. Лебединської, термін «соціальний захист» став поширеним після ухвалення в 1935 році Закону про соціальний захист (Social Security Act) у США. У буквальному перекладі англійське слово «security» має кілька значень, серед яких: безпека, охорона, захист, забезпечення, гарантування. Водночас, термін «social» з англійської мови перекладається як «суспільний», «соціальний». Поступово цей термін почав активно використовуватися в багатьох країнах світу, а також став частиною термінології Міжнародної організації праці. Згодом межі цього визначення розширювалися завдяки розробці та

⁵¹ Костиря О. В., Півторак Г. Ф. Історичний розвиток діяльності Міжнародної Організації Праці з соціального захисту моряків. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. 2022. Вип. 57. С. 115.

ухваленню різних конвенцій і рекомендацій МОП, а також документів Всесвітньої організації охорони здоров'я та Міжнародної асоціації соціального забезпечення⁵².

Як стверджують Н. В. Наливко та Г. Й. Пузанова, соціальний захист у загальному розумінні являє собою сукупність організаційно-правових і економічних заходів, що орієнтовані на забезпечення добробуту кожної особи в конкретних економічних умовах. Організаційно-правові заходи передбачають створення інститутів соціального захисту та нормативно-правових актів, які регулюють їхню діяльність⁵³.

Українські дослідники О. О. Кукшинова та Н. І. Чербаджи визначають соціальний захист моряків як сукупність організаційно-правових і економічних заходів, що орієнтовані на створення системи правових та соціальних гарантій. Ці заходи сприяють реалізації конституційних прав і свобод моряків, задоволенню їх матеріальних і духовних потреб, а також потреб їхніх сімей, враховуючи специфіку їхньої професійної діяльності, соціальний статус та необхідність підтримання соціальної стабільності в морському середовищі⁵⁴.

У 1948 році Організація Об'єднаних Націй ухвалила Загальну декларацію прав людини – перший універсальний документ, що на міжнародному рівні визнав основні права людини, включаючи громадянські, політичні, соціально-економічні та культурні права, встановивши таким чином стандарти та ідеали, яких намагаються дотримуватися всі країни світу. Право на соціальний захист закріплене в статті 22 цієї декларації, де проголошується, що кожна особа, як член суспільства, має право на отримання соціального захисту. Право на соціальний захист (у випадку досягнення пенсійного віку, хвороби, інвалідності, втрати годувальника, виховання дітей тощо) передбачає, що держава зобов'язується надавати

⁵² Агавердієва Х. Ф., Іванісов О. В., Лебединська О. С. Соціальне забезпечення і соціальний захист: взаємозв'язок зазначених категорій. *Norwegian Journal of development of the International Science*. 2018. № 17. С. 9.

⁵³ Наливко Н. В., Пузанова Г. Й. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №12. С. 187.

⁵⁴ Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету*. 2017. № 2. С. 89.

фінансову допомогу громадянам, які через об'єктивні причини повністю або частково втратили здатність працювати і отримувати оплату за працю, а також підтримку сім'ям у зв'язку з народженням та вихованням дітей⁵⁵.

В свою чергу, Міжнародний пакт про економічні, соціальні та культурні права прямо закріплює право на соціальний захист, зокрема через соціальне страхування, право на забезпечення гідного рівня життя, а також гарантує право сім'ї та матері на отримання соціальної допомоги⁵⁶.

За даними досліджень Міжнародного союзу судновласників, кількість моряків у світі перевищує 1,5 мільйона осіб, тоді як Міжнародне бюро праці оцінює їх чисельність ще більшою – понад 2 мільйони. Умови праці моряків, правові норми, що регулюють ці умови, а також країни, що забезпечують захист трудових прав моряків, є важливими питаннями, що потребують постійного міжнародно-правового регулювання. Ці питання перебувають в центрі уваги Міжнародної організації праці, однією з основних функцій якої є правове регулювання праці моряків.

Варто зазначити, що питання соціального захисту моряків вперше було врегульовано Конвенцією МОП «Про соціальне забезпечення моряків» №70, прийнятою 28 липня 1946 року. Згодом ця Конвенція була переглянута і доповнена новою версією – Конвенцією МОП «Про соціальне забезпечення моряків» №165, яка була ухвалена 9 жовтня 1987 року.

Сьогодні питання соціального захисту моряків знайшло своє відображення в Конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року. Згідно зі статтею IV цієї Конвенції, моряки мають право на забезпечення охорони здоров'я та медичного обслуговування, що включає доступ до медичної допомоги як на борту судна, так і на суші. Крім того, гарантовані права на соціально-побутове обслуговування та інші форми соціального захисту⁵⁷.

⁵⁵ Загальна декларація прав людини від 10.12.1948 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015

⁵⁶ Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права від 16.12.1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042

⁵⁷ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

Згідно з правилом 4.1 Конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року, кожна держава-член зобов'язана забезпечити, щоб всі моряки на суднах, що плавають під її прапором, мали належний захист здоров'я та доступ до невідкладної та кваліфікованої медичної допомоги під час перебування на борту. Загалом охорона здоров'я та медичне обслуговування моряків надаються безкоштовно.

В свою чергу, правило 4.2 Конвенції МОП «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року встановлює, що кожна держава-член зобов'язана забезпечити, щоб на суднах, що плавають під її прапором, були вжиті заходи відповідно до Кодексу, які гарантують морякам, що працюють на цих суднах за наймом, право на матеріальну допомогу та підтримку з боку судновласника у випадку хвороби, травми або смерті, що сталися під час виконання їхніх трудових обов'язків за трудовим договором або у зв'язку з такою діяльністю.

Відповідно до стандарту A4.2 вказаної Конвенції, кожна держава-член повинна приймати законодавчі та нормативно-правові акти, що передбачають вимогу про відповідальність судновласників суден, які плавають під її прапором, за охорону здоров'я та медичне обслуговування всіх моряків, що працюють на цих суднах, відповідно до встановлених мінімальних стандартів:

1) судновласники зобов'язані покривати витрати, пов'язані з лікуванням і медичним обслуговуванням моряків, які працюють на їхніх суднах, у випадку хвороби чи травм, що сталися в період між початком виконання обов'язків моряками та моментом їх належної репатріації, або ж якщо ці витрати виникають у зв'язку з їхньою роботою на судні за наймом в цей же період;

2) судновласники зобов'язані забезпечити фінансову компенсацію у випадку смерті моряка або тривалої втрати працездатності внаслідок професійної травми, хвороби чи інших ризиків, відповідно до національного законодавства, умов трудового договору моряка або колективного договору;

3) судновласники несуть відповідальність за покриття витрат на медичне обслуговування, включаючи лікування, забезпечення ліками та терапевтичними засобами, а також на харчування та проживання не вдома до моменту, поки хворий або травмований моряк не видужає або поки не буде встановлено, що захворювання або втрата працездатності є постійними;

4) судновласники зобов'язані оплачувати витрати на поховання у разі смерті моряка на борту судна або на березі під час виконання трудових обов'язків.

Цей стандарт також передбачає, що національне законодавство або нормативно-правові акти можуть встановлювати обмеження відповідальності судновласника щодо покриття витрат на медичне обслуговування, харчування та проживання, визначаючи мінімальний період, який становить не менше 16 тижнів з моменту травмування або початку хвороби.

У разі втрати працездатності через хворобу чи травму, судновласник несе відповідальність за:

1) виплату заробітної плати в повному обсязі протягом усього часу перебування хворих або травмованих моряків на борту судна або до моменту їх репатріації згідно з умовами цієї Конвенції;

2) виплату заробітної плати повністю або частково, відповідно до вимог національного законодавства чи нормативно-правових актів, або згідно з умовами колективних договорів, з моменту репатріації моряка або його списання на берег і до повного видужання, або (якщо це відбудеться раніше) до того моменту, коли він отримує право на грошову допомогу згідно з законодавством відповідної держави-члена⁵⁸.

Також Конвенція МОП «Про працю в морському судноплаванні» 2006 року встановлює, що національне законодавство або нормативно-правові акти можуть визначати винятки з відповідальності судновласника у випадках, коли травма не була пов'язана зі службою на судні, коли травма чи хвороба стали результатом навмисного порушення дисципліни з боку

⁵⁸ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплаванні» від 23.02.2006 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

хворого, травмованого або загиблого моряка, або коли хвороба чи фізична неповноцінність були навмисно приховані під час працевлаштування.

Доцільно відзначити, що згідно з правилом 4.3 Конвенції 2006 року, кожна держава-член зобов'язана гарантувати, щоб моряки, що перебувають на суднах під її прапором, мали належну охорону в сфері гігієни праці та забезпечувались безпечними санітарно-гігієнічними умовами для життя, праці та навчання на борту судна.

А згідно зі стандартом A4.4 Конвенції 2006 року, кожна держава-член повинна забезпечити, щоб соціально-побутові об'єкти на її території, якщо такі є, були доступні для всіх моряків, незалежно від їхньої національності, раси, кольору шкіри, статі, релігійних переконань, політичних поглядів чи соціального походження, а також незалежно від держави прапора судна, на якому вони працюють.

Правило 4.5 Конвенції 2006 року встановлює, що кожна держава-член повинна вжити заходів відповідно до національного законодавства, як на індивідуальному рівні, так і через міжнародне співробітництво, для поступового забезпечення всебічного захисту моряків у сфері соціального забезпечення.

Згідно зі стандартом A4.5 Конвенції, до соціального забезпечення моряків відносяться такі види допомоги: медичне обслуговування, допомога при хворобі, допомога при безробітті, пенсія за віком, допомога у випадку виробничих травм, допомога для сім'ї, допомога під час вагітності та пологів, допомога при інвалідності, а також допомога у разі втрати годувальника. Ці види допомоги доповнюють захист, передбачений Правилом 4.1 щодо медичного обслуговування та Правилом 4.2 щодо відповідальності судовласників, а також інші розділи вказаної Конвенції. Захист, який кожна держава-член має забезпечити на момент ратифікації відповідно до пункту 1 правила 4.5, включає не менше трьох із дев'яти зазначених видів

забезпечення⁵⁹.

О. О. Кукшинова та Н. І. Чербаджи зазначають, що Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року стала першим прикладом комплексного набору важливих міжнародних трудових стандартів, який був прийнятий без заперечень усіма трьома сторонами: представниками моряків, судновласників та урядів. Тепер моряки та судновласники більше не стикаються з розрізненими національними законодавствами, що суперечать міжнародним трудовим нормам. Вперше в історії була створена справжня глобальна основа для узгодження національних законів, що регулюють працю та соціальний захист моряків⁶⁰.

Таким чином, правові механізми соціального захисту моряків являють собою сукупність правових заходів, які забезпечують систему соціальних гарантій для захисту прав моряків. Вони сприяють реалізації конституційних прав та свобод моряків, а також задоволення їхніх матеріальних і духовних потреб, включаючи потреби їхніх сімей.

⁵⁹ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

⁶⁰ Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. Вісник Запорізького національного університету. 2017. № 2. С. 87.

РОЗДІЛ 3

ОБОВ'ЯЗКИ МОРЯКІВ У МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПРАВІ

3.1. Обов'язкові мінімальні вимоги щодо дипломування моряків

Обов'язкові мінімальні вимоги щодо дипломування моряків становлять основну складову міжнародної та національної системи регулювання професійної діяльності осіб, які працюють на морських суднах, і мають на меті забезпечення безпеки, ефективності та охорони навколишнього середовища на морі. Відповідно до вимог, закладених у міжнародних конвенціях, таких як Конвенція Міжнародної морської організації про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (Конвенція STCW)⁶¹, ці вимоги охоплюють низку аспектів, які забезпечують комплексну підготовку моряків до роботи на судні. Перелік таких вимог є важливою складовою не тільки міжнародної, а й національної морської політики, зокрема в контексті безпеки на морі та охорони прав та здоров'я працівників.

Конвенція STCW визначає мінімальні стандарти освіти, підготовки та професійного досвіду для моряків, що працюють на торговельних суднах. Вона була ухвалена Міжнародною морською організацією у 1978 році в первинному варіанті. З того часу конвенція зазнавала регулярних оновлень під час сесій ІМО. Останні зміни були внесені в рамках Манільських поправок, які були ухвалені під час Конференції Сторін Конвенції, що відбулася в Манілі з 21 по 25 червня 2010 року⁶².

Україна ратифікувала Конвенцію STCW, ухваливши відповідний закон 1 листопада 1996 року № 464/96-ВР. Відповідно до статті 57 Конституції України⁶³, Манільські поправки набрали чинності в Україні з дня публікації їх офіційного перекладу, що відбулося 6 квітня 2012 року.

⁶¹ Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053t

⁶² Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

⁶³ Конституція України: Закон України від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>

Науковець О. С. Кочерев відзначає, що Конвенція STCW:

1. Встановлює міжнародні стандарти підготовки, сертифікації та вахтної служби моряків. Вона містить положення, що гарантують належну професійну підготовку моряків, забезпечуючи наявність необхідного досвіду, кваліфікації та навичок для виконання їх обов'язків. Також, ці вимоги охоплюють аспекти віку, стану здоров'я та фізичної придатності, що дозволяє забезпечити безпеку життя людей, захист морської екосистеми та збереження майна на морі.

2. Визначає стандарти для капітанів та палубних команд, машиністів та радіоспеціалістів, а також встановлює вимоги до екіпажів різних типів суден. Вона також охоплює правила, що стосуються аварійних ситуацій, охорони праці, медичного обслуговування та виживання.

3. Регулює питання дипломування моряків та альтернативних форм сертифікації, а також визначає вимоги до організації вахтової служби.

4. Встановлює формати документів, що видаються в процесі сертифікації моряків⁶⁴.

В. О. Сергійчик зазначає, що Манільські поправки уточнюють стандарти, враховуючи сучасні технологічні зміни, вводять нові вимоги та методи підготовки й сертифікації моряків, удосконалюють механізми контролю за виконанням положень Конвенції STCW, а також чітко визначають правила щодо тривалості робочого часу та періодів відпочинку, запобігання зловживанню наркотичними речовинами та алкоголем, а також встановлюють вимоги до медичних показників, необхідних для здатності моряків виконувати свої обов'язки⁶⁵.

Манільські поправки вводять чітке визначення типів документів, що видаються морякам, відповідно до вимог Конвенції STCW. До цих документів належать такі категорії:

⁶⁴ Кочерев О. С. Система дипломування судноводіїв у галузі морського, зокрема річкового, судноплавства України. Південноукраїнський правничий часопис. 2021. № 3(1). С. 78.

⁶⁵ Сергійчик В. О. Наслідки введення в дію Манільських поправок до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (Конвенції STCW) для моряків України. Lex portus. 2017. № 2. С. 201.

1) Certificate of competency — диплом для осіб командного складу, який надається капітанам, офіцерам судна та радіоспеціалістам GMDSS відповідно до положень розділів II, III, IV і VIII Конвенції;

2) Certificate of proficiency (свідоцтво про професійну придатність) – це документ, який видається моряку, що не входить до складу командного персоналу, і засвідчує, що він відповідає вимогам Конвенції щодо освіти, компетентності та досвіду плавання. Ця категорія включає документи, що підтверджують кваліфікацію осіб рядового складу, які видаються відповідно до положень Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, а також деякі свідоцтва, які підтверджують проходження спеціальної підготовки, визначеної Конвенцією STCW, зокрема для роботи на танкерах, для офіцерів охорони судна та інші;

3) Documentary evidence (документальне підтвердження) – це документ, який відрізняється від диплома командного складу або свідоцтва про професійну придатність, і служить підтвердженням того, що особа виконала вимоги, визначені Конвенцією. До цієї категорії належать, зокрема, свідоцтва про проходження підготовки з питань виживання на пасажирських суднах та інші подібні документи⁶⁶.

Однією з важливих норм правил дипломування моряків є те, що для підтвердження робочих дипломів і кваліфікаційних свідоцтв морякам не вимагається проходження атестації. Для продовження документів достатньо надати довідку, що підтверджує наявність 12-місячного плавального стажу, і вони будуть автоматично продовжені. Проте атестація стає необхідною, якщо моряк бажає отримати підвищення на вищу посаду або здобути робочий диплом без обмежень щодо плавання. Наприклад, вахтовий механік, який прагне стати другим механіком, старший помічник капітана, котрий бажає очолити судно в якості капітана, або капітан судна водотоннажністю до 3000 тонн, що хоче командувати судном з більшим тоннажем, повинні пройти атестацію. Аналогічно, штурмани офшорних суден, що не займаються вантажними чи пасажирськими перевезеннями, повинні здобути

⁶⁶ Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

атестацію, якщо хочуть замінити свої робочі дипломи з обмеженнями на дипломи більш широкого профілю⁶⁷.

Згідно з Правилom I/2 Конвенції STCW, дипломи можуть бути видані лише Адміністрацією після ретельної перевірки достовірності та чинності всіх необхідних документальних підтверджень. Свідоцтва фахівців, що видаються відповідно до Правил V/1-1 (для нафтових танкерів і танкерів-хімовозів) та V/1-2 (для танкерів-газовозів) капітанам та членам командного складу, також видаються виключно Адміністрацією.

Особливу увагу варто звернути на норму, яка передбачає обов'язкове вказання кордонів прибережного плавання в дипломі моряка. Проте, враховуючи різні підходи до визначення цих меж з боку окремих Сторін Конвенції, це створює значні труднощі для українських моряків. Так, в Україні прибережне плавання визначається як плавання на відстані до 20 миль від берега, що є значно меншим порівняно з іншими країнами. Наприклад, у США цей кордон становить 200 миль, у Великій Британії – 150 миль. П. Г. Буланович зазначає, що через таку невідповідність українські дипломи на ринку праці в межах прибережного плавання стають менш конкурентоспроможними⁶⁸.

Манільські поправки внесли зміни до вимог щодо готовності до несення вахти та тривалості робочого часу й відпочинку. Згідно з новими правилами, період відпочинку моряків має складати не менше 10 годин протягом будь-якого 24-годинного періоду та 77 годин загалом протягом семиденної роботи. Манільські поправки також встановили нові обов'язкові вимоги для Адміністрацій, спрямовані на запобігання зловживанням наркотичними речовинами та алкоголем на суднах. Зокрема, пропонується ввести обмеження на рівень алкоголю в крові (не більше 0,05 %) або в видихуваному повітрі (не більше 0,25 мг/л) для капітанів, офіцерів та інших

⁶⁷ Сергійчик В. О. Наслідки введення в дію Манільських поправок до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (Конвенції STCW) для моряків України. *Lex portus*. 2017. № 2. С. 205.

⁶⁸ Буланович П. Г. Манільські виправлення. Чого чекати українським мореплавцям? URL: <https://ua.sudohodstvo.org/manilskie-popravki-chego-zhdai-ukrainskim-moreplavtsiam>

моряків, які виконують обов'язки, пов'язані з несенням вахти, забезпеченням безпеки судна та охороною людей і морського середовища. Крім того, Адміністрації зобов'язані вжити ефективних заходів для контролю за виконанням цих вимог⁶⁹.

Іншою важливою вимогою є медична придатність моряка до роботи на морі. Це передбачає проходження відповідних медичних оглядів, які мають підтвердити фізичну та психологічну готовність до виконання професійних обов'язків у складних умовах морського транспорту. Така медична придатність передбачає наявність сертифіката, що підтверджує відсутність захворювань, які можуть загрожувати здоров'ю моряка або безпеці на судні, а також відсутність психічних розладів або залежностей, що можуть вплинути на його здатність виконувати робочі функції.

Крім того, кожна Сторона зобов'язується встановлювати стандарти фізичної придатності моряків та процедури видачі медичних сертифікатів відповідно до вимог цього правила та Розділу A-I/9 Кодексу STCW. Моряк, що має професійний диплом або свідоцтво фахівця, видане згідно з положеннями Конвенції, і працює на судні, повинен також мати дійсне медичне свідоцтво, видане відповідно до цього Правила та зазначеного Розділу Кодексу STCW. Такі медичні сертифікати дійсні протягом максимум двох років, за винятком випадків, коли вік моряка менший за 18 років, тоді термін дії свідоцтва становить один рік. В Україні медичні свідоцтва зазвичай видаються на термін один рік.

Далі розглянемо особливості дипломування моряків в Україні. Так, з набуттям чинності постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання присвоєння звань особам командного складу морських суден» від 30 грудня 2022 року №1499⁷⁰, в країні стартувала реформа системи дипломування. Головною метою цієї реформи є адаптація процесу дипломування до міжнародних стандартів та боротьба з незаконними схемами, які приносили

⁶⁹ Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

⁷⁰ Деякі питання присвоєння звань особам командного складу морських суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 року № 1499. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п>

великі прибутки за рахунок українських моряків.

Постанова №1499 встановила чіткий та зрозумілий механізм отримання необхідних для роботи документів моряками. Одним із важливих кроків стало ліквідування Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків, яка не користувалася довірою серед професійної спільноти, а її діяльність викликала численні нарікання та незадоволення. Наразі основним результатом реформи є видача більше 100 тисяч кваліфікаційних документів морякам згідно з постановою КМУ № 1499, що відбувається прозоро, чітко та без корупційних практик. У 2023 році було видано 28,9 тисяч документів, а в 2024 році ця цифра зросла до 71,7 тисяч⁷¹.

Моряки мають 4 варіанти подачі заяв на присвоєння звань та підтвердження кваліфікації: особисто, через представника, поштою або через онлайн-портал «Дія». За допомогою «Дії» можна подати заяви для отримання таких кваліфікаційних документів, як професійний диплом, підтвердження до диплома, а також свідоцтво фахівця про спеціалізовану підготовку.

Заявки від моряків розглядає Державна кваліфікаційна комісія моряків (ДККМ), яка входить до складу Адміністрації судноплавства. Після прийняття рішення ДККМ про видачу кваліфікаційного документа, уповноважена особа Адміністрації судноплавства виготовляє ці документи на бланках суворої звітності за вимогами чинного законодавства.

Таким чином, обов'язкові мінімальні вимоги щодо дипломування моряків є багатокомпонентним процесом, що охоплює освіту, кваліфікацію, медичну придатність, спеціалізовану підготовку, сертифікацію та атестацію. Вони сприяють не лише підвищенню рівня безпеки на морі, а й розвитку міжнародної співпраці в судноплавстві, забезпечуючи стабільну і безпечну діяльність морських перевезень у глобальному масштабі.

3.2. Обов'язки моряків щодо забезпечення безпеки судноплавства

Безпека морського транспорту є основою його ефективного

⁷¹ Результати реформи дипломування моряків, зокрема 100 тис виданих кваліфікаційних документів. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/rezultati-reformi-diplomuvannya-moryakiv-zokrema-100-tis-vidanih-kvalifikacijnih-dokumentiv>

функціонування та сталого розвитку. Вона охоплює численні напрямки, серед яких забезпечення безпеки суден, портових об'єктів, морських шляхів, а також захист пасажирів і вантажів. Це включає в себе комплекс заходів, спрямованих на попередження аварій, зіткнень, боротьбу з піратством і терористичними загрозами, а також на створення умов для безпеки людей у морських умовах.

О. М. Мельник зазначає, що в сучасних наукових працях існує кілька трактувань поняття безпеки мореплавства. Зокрема, за визначенням Міжнародної морської організації, безпека мореплавства охоплює заходи, спрямовані на захист життя людей, суден, вантажів та збереження морського середовища. Проте інші джерела також акцентують увагу на важливості охорони майна, інфраструктури та інших елементів транспортної системи, підкреслюючи, що безпека мореплавства є комплексним і багатогранним питанням, що вимагає врахування численних чинників і різноманітних підходів до її забезпечення⁷².

Стаття 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року визначає обов'язок кожної держави, під прапором якої перебувають судна, ефективно здійснювати контроль і юрисдикцію над ними в адміністративних, технічних і соціальних сферах, зокрема в питаннях забезпечення безпеки на морі. Це охоплює такі аспекти, як проектування, обладнання та готовність суден до плавання, організацію комплектування суден, умови праці та навчання екіпажів відповідно до міжнародних стандартів, а також забезпечення використання морських сигналів, підтримки зв'язку та запобігання зіткненням⁷³.

Слід підкреслити, що обов'язки моряків щодо забезпечення безпеки судноплавства є невід'ємною частиною їхньої професійної діяльності та передбачають не лише технічні навички, а й високий рівень відповідальності за дотримання міжнародних норм і стандартів. Ці обов'язки охоплюють різні

⁷² Мельник О. М. Аспекти забезпечення безпеко-орієнтованого функціонування морського транспорту. Вісник ХНТУ. 2023. №3. С. 47.

⁷³ Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219

аспекти, пов'язані з безпекою людей на борту, збереженням судна та навколишнього середовища, а також правильним управлінням технічними і експлуатаційними системами судна. Згідно з міжнародними конвенціями та національним законодавством, моряки зобов'язані виконувати широкий спектр завдань, кожне з яких має критичне значення для забезпечення безпечного судноплавства.

Однією з основних обов'язків моряків є забезпечення безпеки під час вахтового служби. Згідно з міжнародними вимогами, зокрема відповідно до Манільських поправок до Конвенції STCW, кожен член екіпажу, який несе вахту, повинен володіти належними кваліфікаціями та навичками, що підтверджуються відповідними дипломами та свідоцтвами. Під час вахтової служби моряки повинні бути готовими до виконання обов'язків, пов'язаних з управлінням судном, навігацією, контролем за станом судових систем, а також наданням першої медичної допомоги у випадку необхідності. Важливим аспектом є забезпечення безпеки на морі в умовах поганої видимості або вночі, коли екіпаж має особливо ретельно контролювати судно та виконувати відповідні заходи для запобігання зіткнень і аварій.

Один з головних аспектів безпеки судноплавства – це дотримання вимог щодо робочого часу та відпочинку моряків. Законодавство, зокрема Манільські поправки до Конвенції STCW, чітко визначають максимальні межі робочих годин і мінімальний період відпочинку, який необхідно забезпечити для кожного члена екіпажу⁷⁴. Це критично важливо для запобігання перевтомі моряків, оскільки тривала робота без належного відпочинку може призвести до зниження ефективності та збільшення ризику помилок, що, у свою чергу, створює загрозу для безпеки судна та людей на борту. Моряк, що працює без належного відпочинку, не зможе ефективно реагувати на несподівані ситуації або аварії, тому контроль за дотриманням режиму роботи і відпочинку є важливим обов'язком для забезпечення безпеки.

⁷⁴ Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

Особливу увагу слід приділити обов'язкам моряків щодо забезпечення безпеки в умовах аварійних ситуацій. Закони та міжнародні норми, такі як Конвенція SOLAS⁷⁵, зобов'язують екіпаж вжити всіх необхідних заходів для запобігання аварійним ситуаціям, а також діяти відповідно до протоколів при їх виникненні. Це включає організацію аварійного евакуаційного процесу, підтримку системи зв'язку в умовах надзвичайних ситуацій, а також надання першої допомоги постраждалим. Моряки повинні бути навчені для того, щоб у разі виникнення будь-якої надзвичайної ситуації, наприклад, пожежі, затоплення або аварії на борту, вони могли швидко і ефективно виконати всі необхідні дії для захисту життя та здоров'я людей, а також збереження судна.

Не менш важливою є відповідальність моряків за охорону навколишнього середовища. Відповідно до міжнародних актів, таких як Конвенція MARPOL, моряки зобов'язані дотримуватись норм щодо запобігання забрудненню моря⁷⁶. Це включає правильну утилізацію відходів, зокрема нафти, хімічних речовин та інших шкідливих матеріалів, а також контроль за забрудненням, яке може виникнути внаслідок аварій чи технічних несправностей. Моряки повинні мати відповідну кваліфікацію для того, щоб ефективно управляти системами судна, які запобігають забрудненню, і діяти відповідно до екологічних стандартів, визначених як міжнародними, так і національними регламентами.

Одним з важливих обов'язків моряків є також контроль за технічним станом судна. Згідно з нормами міжнародних стандартів, таких як Кодекс ISM, моряки повинні забезпечити належне технічне обслуговування судових систем, таких як двигуни, електричні мережі, системи управління судном та інші важливі компоненти⁷⁷. Моряк, який відповідає за технічний стан судна, повинен своєчасно виявляти та усувати технічні несправності, що можуть вплинути на безпеку судна, та вжити необхідних заходів для

⁷⁵ Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf

⁷⁶ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009

⁷⁷ Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення від 04.11.1993 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU93243K>

запобігання поломкам або аваріям, які можуть виникнути в результаті несправностей обладнання.

Далі звернемо увагу на обов'язках капітана судна щодо забезпечення безпеки судноплавства. Капітан займає центральну позицію на борту судна під час його рейсу.

Ю. О. Єфіменко підкреслює, що капітан несе безпосередню та особисту відповідальність за всі аспекти управління судном. Це включає як забезпечення безпеки екіпажу, пасажирів і вантажу, так і охорону навколишнього середовища. Крім того, капітан виступає як представник власника судна та вантажовласника⁷⁸.

До зобов'язань капітана морського судна щодо забезпечення безпеки судноплавства, які визначені міжнародними угодами, можна віднести наступні норми:

1) капітан має право і обов'язок приймати рішення, що стосуються безпеки судна, і несе головну відповідальність за ухвалення таких рішень, відповідно до положень Міжнародного кодексу ISPS⁷⁹;

2) капітан зобов'язаний забезпечити перевезення осіб, які постраждали внаслідок аварії судна, згідно з вимогами Конвенції SOLAS⁸⁰;

3) капітан повинен негайно та в повному обсязі повідомити про забруднення моря, яке сталося внаслідок інциденту з судном, відповідно до вимог Конвенції MARPOL⁸¹;

4) відповідно до вимог Конвенції SAR: кожен капітан зобов'язаний надавати допомогу будь-яким особам, які опинилися в небезпеці на морі, наскільки це можливо, без істотного ризику для судна та людей на борту; щодо рятувальних операцій, капітан судна зобов'язаний повністю співпрацювати з рятувальниками, надаючи необхідну підтримку та

⁷⁸ Єфіменко Ю. О. Проблема визначення статусу капітана морського судна. Юридичний науковий електронний журнал. 2017. №2. С. 155.

⁷⁹ 70. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 року: офіційний сайт компанії RISE. https://rise.odessa.ua/texts/ Kodeks_OSPSe.php3

⁸⁰ Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf

⁸¹ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009

дотримуючись заходів для мінімізації шкоди навколишньому середовищу; крім того, капітан повинен прийняти судно або інше майно, яке було доставлене в безпечне місце, якщо цього вимагає рятувальник⁸².

Слід відзначити, що насамперед, капітан зобов'язаний забезпечити належну організацію управління судном. Він відповідає за прийняття рішень, що стосуються курсу, швидкості, маневрування судна, а також за координацію дій екіпажу під час виконання маневрів у складних навігаційних умовах, таких як проходження вузьких проток, наближення до портів або рух у зоні інтенсивного судноплавства. Капітан має контролювати ведення навігаційних вахт відповідно до вимог Міжнародних правил запобігання зіткненням суден у морі⁸³, забезпечувати постійне спостереження, використання сучасних навігаційних засобів (радарів, GPS, електронних карт) та правильне ведення суднової документації

Особливе місце в обов'язках капітана займає управління аварійними ситуаціями. Згідно з Конвенцією SOLAS⁸⁴, капітан зобов'язаний організовувати навчальні тривоги екіпажу, забезпечувати знання та відпрацювання дій у разі пожежі, затоплення, втрати керованості або викиду небезпечних речовин у море. У надзвичайних ситуаціях він приймає остаточне рішення щодо проведення рятувальних операцій, евакуації екіпажу та пасажирів, а також виклику допомоги через міжнародні системи сигналізації.

Не менш значущими є обов'язки капітана у сфері охорони навколишнього середовища. Відповідно до Конвенції MARPOL⁸⁵, він відповідає за дотримання екологічних стандартів, що передбачають заборону скидання нафти, шкідливих речовин, сміття та стічних вод у море. Капітан має забезпечити правильну експлуатацію систем очищення та утилізації

⁸² Міжнародна конвенція про рятування від 28.04.1989 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045

⁸³ Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20.10.1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137

⁸⁴ Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf

⁸⁵ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009

відходів, контроль за виконанням екіпажем правил екологічної безпеки та ведення відповідних журналів.

Окремо слід наголосити на відповідальності капітана за дисципліну та психологічний клімат на борту. Він зобов'язаний контролювати дотримання екіпажем правил трудової дисципліни, норм робочого часу та відпочинку, передбачених Манільськими поправками до Конвенції STCW⁸⁶. Перевтома моряків є однією з основних причин аварій, тому капітан має організовувати вахтову службу таким чином, щоб гарантувати належний відпочинок членів екіпажу. Крім того, він повинен запобігати зловживанню алкоголем і наркотичними речовинами на судні, що прямо передбачено міжнародними стандартами.

Щодо норм національного законодавства, то як зазначається у КТМ України, капітан судна несе відповідальність за управління судном, включаючи його керування, а також за вжиття всіх необхідних заходів для забезпечення безпеки плавання. Він зобов'язаний здійснювати заходи, спрямовані на запобігання забрудненню морського середовища, підтримку порядку на борту судна та недопущення завдання шкоди судну, його екіпажу, пасажирам і вантажу.

Розкриємо окремі обов'язки капітана морського судна щодо забезпечення безпеки судноплавства, які прямо визначені КТМ України:

1. Відповідно до положень статті 59 КТМ України, капітан судна зобов'язаний надавати допомогу будь-якій особі, яка перебуває в небезпеці на морі, за умови, що це не становить серйозної загрози для безпеки його судна та людей на борту. Якщо капітан отримав повідомлення про те, що особи потребують допомоги, він повинен направити судно до місця події з максимально можливою швидкістю, якщо такі дії є розумно здійсненими і не загрожують безпеці судна та його екіпажу.

2. Згідно зі статтею 60 КТМ України, капітан кожного судна, яке потрапило в зіткнення, має обов'язок надати допомогу іншому судну, його

⁸⁶ Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

екіпажу та пасажирам, якщо це не створює серйозної небезпеки для його власного судна, пасажирів і екіпажу. Також капітани суден повинні, наскільки це можливо, обмінятися інформацією про назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення та призначення, або вказати найближчий порт, у який вони планують зайти.

3. Відповідно до статті 61 КТМ України, якщо особа, що знаходиться на борту судна, потребує термінової медичної допомоги, яку неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний направити судно до найближчого порту. При цьому він має повідомити судовласника про ситуацію, а в разі заходу до іноземного порту – також консульство України.

4. У разі виникнення воєнної загрози, піратських атак або ризику захоплення судна, капітан зобов'язаний вжити всіх можливих та необхідних заходів для порятунку людей на борту, а також для запобігання захопленню судна, його вантажу, документів та іншого майна, що знаходяться на ньому. Цей обов'язок регулюється статтею 62 КТМ України⁸⁷.

Ю. О. Єфіменко також вказує, що одним з основних обов'язків капітана є невідкладне повідомлення відповідних органів про будь-які підозрілі обставини, що можуть вказувати на злочин, зокрема, коли судно перебуває в порту. Крім того, капітан зобов'язаний затримати особу, яка підозрюється у вчиненні правопорушення, і передати її компетентним органам при першій можливості. Також до обов'язків капітана належить забезпечення належного захисту судна та екіпажу від можливих нападів чи інших загроз⁸⁸.

Таким чином, обов'язки моряків, в тому числі й капітана морського судна, щодо забезпечення безпеки судноплавства включають безліч аспектів, від навігаційної безпеки до захисту навколишнього середовища та технічного стану судна. Ці обов'язки реалізуються через виконання міжнародних і національних стандартів безпеки, а також через постійне навчання та підтримку високої кваліфікації кожного члена екіпажу, що є основою

⁸⁷ Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

⁸⁸ Єфіменко Ю. О. Реалізація владних повноважень капітана в підтриманні правопорядку та безпеки на борту торговельного судна. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2019. Вип. 55(2). С. 154.

ефективної та безпечної експлуатації суден.

3.3. Дотримання правил охорони праці на судні та медична допомога

Захист праці на морських суднах виступає невід'ємним елементом міжнародного морського права та діяльності морської галузі, адже спрямований на збереження життя й здоров'я моряків у процесі виконання ними професійних завдань. Його значущість зумовлена підвищеним рівнем небезпеки, з яким стикаються екіпажі в морі, що, у свою чергу, потребує ґрунтовного розуміння основних принципів охорони праці та обов'язкового знання міжнародних конвенцій і нормативних приписів у цій сфері.

Як відзначають В. С. Кузьменко та А. М. Гузь, ключовим принципом охорони праці у сфері морського транспорту є забезпечення таких умов роботи, які гарантують безпеку та зводять до мінімуму ймовірність нещасних випадків і професійних захворювань серед членів екіпажу. Це передбачає застосування комплексного підходу, що включає оцінку ризиків, розробку, планування та реалізацію профілактичних заходів, спрямованих на їх усунення або зменшення. До таких заходів належать технічне оснащення суден, належна організація трудового процесу, професійна підготовка моряків, медичне забезпечення, а також систематичний контроль і моніторинг як умов праці, так і стану здоров'я екіпажу⁸⁹.

Міжнародне морське право охоплює значну кількість конвенцій і угод, спрямованих на регулювання питань охорони праці на морі. Серед найбільш важливих документів у цій сфері варто назвати:

1) Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (SOLAS), яка визначає основні стандарти безпеки щодо проектування, оснащення та експлуатації суден;

2) Міжнародну конвенцію про підготовку, дипломування та несення вахти моряками (STCW), що встановлює вимоги до професійної освіти,

⁸⁹ Кузьменко В. С., Гузь А. М., Кузьменко О. Ю. Особливості проведення інструктажів з питань охорони праці на морському судні. Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського». 2024. №2. С. 292.

кваліфікації та організації вахтової служби морського персоналу;

3) Міжнародну конвенцію про працю в морському судноплавстві (MLC), відому також як «Морська хартія праці», яка регулює широкий спектр питань – від умов праці та побуту на борту судна до гарантій соціального захисту моряків.

Так, технічні вимоги Конвенції SOLAS конкретизують параметри судових конструкцій та систем, що мають прямий зв'язок із охороною праці: вогнестійкі перебирання, детектори й системи пожежогасіння, аварійне енергоживлення, навігаційні засоби, рятувальні апарати та шляхи евакуації⁹⁰. Належне технічне утримання цих систем є не лише технічною, а й трудовою безпекою, оскільки порушення працездатності обладнання прямо підвищує виробничі ризики для екіпажу. До технічних стандартів долучаються спеціалізовані кодекси, зокрема Кодекс рівнів шуму на борту суден, який обмежує вплив шкідливих факторів середовища на мореплавців та вимагає інженерних і організаційних рішень для зниження акустичного навантаження⁹¹.

В свою чергу, Конвенція STCW фіксує компетентнісну основу безпечної праці, зобов'язуючи роботодавця й моряків підтримувати актуальну підготовку з пожежної безпеки, індивідуальних і колективних засобів рятування, медичної допомоги, охорони навігації та радіозв'язку, а також спеціалізованих модулів для окремих типів суден⁹². Дотримання режимів вахти, ведення достовірних записів, контроль перевтоми та застосування коригувальних заходів формують окремий напрям профілактики професійних ризиків.

Конвенція MLC інституціоналізує охорону праці як обов'язок судовласника щодо створення й підтримання на судні ефективної програми

⁹⁰ Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf

⁹¹ Міжнародний кодекс про рівні шуму на судах від 30.11.2012 року. URL: https://rise.odessa.ua/texts/MSC337_91.php3

⁹² Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053t

захисту здоров'я та профілактики небезпек⁹³. Вона передбачає функціонування механізмів участі працівників – призначення уповноважених з безпеки, роботу комітетів з охорони праці на судах відповідної укомплектованості, проведення регулярних оглядів умов праці, ідентифікацію ризиків та інформування екіпажу про відомі небезпеки. Конвенція MLC встановлює стандарти забезпечення засобами індивідуального захисту, вимоги до житлових і побутових приміщень, вентиляції, освітлення, санітарії та питної води, що безпосередньо впливає на рівень виробничих ризиків і працездатність екіпажу. Система охорони праці у цій частині невіддільна від доступу до медичної допомоги, наявності аптечок, підготовленості персоналу з надання першої медичної допомоги та медичної допомоги на борту.

Варто підкреслити, що одним із ключових аспектів охорони праці на морських судах є створення та підтримання належних санітарно-гігієнічних умов, які мають вирішальне значення для збереження здоров'я та забезпечення безпеки членів екіпажу.

У розділі 3.2 Конвенції MLC визначено конкретні вимоги до якості питної води на морських судах. Згідно з цими положеннями, вода для споживання повинна бути безпечною та відповідати нормам придатності, що передбачає проведення регулярного контролю її стану та дотримання стандартів, затверджених Всесвітньою організацією охорони здоров'я. Це означає, що питна вода на борту має бути захищеною від небезпечних мікроорганізмів і хімічних домішок, здатних становити загрозу для здоров'я екіпажу.

Суттєвим елементом забезпечення охорони здоров'я на морських судах є належна вентиляція приміщень, вимоги до якої визначені у пункті 3.3 Конвенції MLC. Відповідно до цього положення, вентиляційні системи повинні гарантувати ефективний повітрообмін, що запобігатиме накопиченню шкідливих речовин та сприятиме створенню комфортних умов

⁹³ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

для роботи і відпочинку екіпажу.

Поводження з відходами на борту суден регламентується суворими нормами, закріпленими в Конвенції MARPOL, зокрема в Додатку V, який стосується утилізації відходів суднового обладнання та побутових залишків⁹⁴. Відповідно до цих вимог, відходи мають проходити належне сортування, безпечне зберігання та подальшу утилізацію, що спрямовано на зменшення негативного впливу на морське середовище та охорону здоров'я людей.

Базові норми проживання екіпажу на морських суднах закріплені у розділі 3.1 Конвенції MLC. Вони охоплюють вимоги до площі приміщень, рівня освітлення, системи опалення та інших характеристик кают, які повинні гарантувати морякам належний комфорт і можливість приватного простору. Конвенція визначає, що житлові умови мають бути безпечними, відповідати санітарно-гігієнічним нормам і створювати сприятливі умови для відпочинку екіпажу під час тривалих морських переходів.

Щодо надання медичної допомоги, то Конвенція MLC у керівному принципі B4.1 закріплює принцип еквівалентності медичної допомоги на судні та на суходолі, що означає необхідність гарантування морякам доступу до таких самих профілактичних, лікувальних і відновлювальних заходів, які надаються іншим працівникам у межах національних систем охорони здоров'я⁹⁵.

Судновласник зобов'язаний забезпечити судно аптечними запасами, медичними інструментами та обладнанням, які відповідають характеру плавання, тривалості рейсу, чисельності екіпажу й рівню ризиків, пов'язаних із конкретними умовами роботи. Усі медичні засоби підлягають регулярному оновленню та інвентаризації відповідно до затверджених міжнародних переліків. Окрему значення має ведення медичної документації, яка виконує не лише інформаційну, а й правову функцію, дозволяючи здійснювати

⁹⁴ Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009

⁹⁵ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

контроль за станом здоров'я моряків та відслідковувати динаміку професійних захворювань чи наслідків нещасних випадків.

Конвенція STCW доповнює нормативний базис вимогами до професійної підготовки екіпажу, визначаючи обов'язковість проходження навчальних модулів з надання першої медичної допомоги, а для окремих членів екіпажу – розширених курсів медичної допомоги⁹⁶. Це створює кадрову основу для реагування на невідкладні випадки без залучення лікаря, адже на більшості суден відсутній дипломований медичний працівник. Завдяки такій підготовці забезпечується можливість стабілізації постраждалого, проведення базових лікувальних процедур і підтримання життєво важливих функцій до моменту евакуації або прибуття судна в порт, де доступна спеціалізована медична допомога. У такий спосіб міжнародні норми визнають і закріплюють концепцію «обов'язкової медичної компетентності екіпажу», яка інтегрується в систему управління безпекою судна.

Також слід відзначити, що відповідно до вимог міжнародних актів, усі судна повинні мати можливість звернутися до радіомедичних консультаційних центрів. Це дозволяє отримати професійні рекомендації від лікарів у реальному часі за допомогою супутникового чи радіозв'язку, що істотно підвищує шанси на збереження життя в екстрених випадках.

Описані вище міжнародні акти формують ключові стандарти та вимоги щодо гарантування безпеки, охорони здоров'я й добробуту моряків, а також визначають механізми контролю за їх виконанням. При цьому важливим є не лише формальне ратифікування цих конвенцій державами, а й реальне впровадження закріплених у них норм і стандартів у національне законодавство та практичну діяльність.

Слід наголосити на надзвичайно великій ролі капітана судна у сфері забезпечення охорони праці. Відповідно до глави 2 КТМУ, він виступає офіційним представником як судновласника, так і вантажовласника. Це надає

⁹⁶ Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053t

йому право проводити інструктажі, давати необхідні роз'яснення та вживати всіх заходів, спрямованих на запобігання будь-яким небезпекам і можливій шкоді, у тому числі й особам, що перебувають на борту судна.

У разі заподіяння шкоди членам екіпажу капітан зобов'язаний забезпечити належне документальне оформлення таких випадків відповідно до вимог законодавства України, а також міжнародних договорів і угод. Згідно зі статтею 62 КТМУ, у ситуаціях воєнної загрози чи піратських нападів капітан повинен вжити всі можливі заходи для порятунку людей на борту та недопущення захоплення судна, його вантажу, документів і будь-якого іншого майна⁹⁷.

Крім переліченого, капітан відповідає за підтримання порядку на судні, видачу наказів, застосування заохочень, накладення дисциплінарних стягнень та виконання інших необхідних функцій. Загалом, законодавство України наділяє його повноваженнями роботодавця, покладаючи відповідальність за дотримання правопорядку на борту, зокрема й за організацію належної охорони праці членів екіпажу.

Охорона праці на морському транспорті забезпечується на основі нормативної бази, що регламентує цю сферу. До неї належать державні нормативні акти з охорони праці – як міжгалузеві, так і галузеві, система стандартів безпеки праці (Держстандарти), а також міждержавні стандарти та нормативні акти міжгалузевого й галузевого характеру. Нормативно-технічні документи включають правила з охорони праці, інструкції та стандарти, які розробляються з урахуванням особливостей конкретної діяльності.

Особливу увагу слід приділити міжгалузевим нормам, що регулюють окремі види діяльності. Зокрема, у сфері морського транспорту спеціальними (галузевими) правилами виступають затверджені Міністерством інфраструктури України спільно з профспілкою моряків правила з техніки безпеки на суднах морського флоту. На основі цих норм і правил формуються інструкції, у яких визначаються конкретні заходи безпеки під

⁹⁷ Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

час виконання робіт та встановлюються вимоги пожежного захисту.

Науковці В. С. Кузьменко та О. Ю. Кузьменко відзначають, найбільш поширеними нормами, що діють у сфері морського транспорту, є Правила внутрішнього трудового розпорядку, контроль за дотриманням яких здійснює капітан судна. Організація трудового розпорядку на морському транспорті визначається саме цими правилами, а на морському флоті додатково регламентується Статутом служби на суднах і Статутом про дисципліну працівників морського транспорту. Усі зазначені правила та статuti є обов'язковими для виконання кожним працівником морського транспорту⁹⁸.

Таким чином, забезпечення дотримання правил охорони праці на судні та можливість надання медичної допомоги є ключовими аспектами у сфері морського транспорту. Вони сприяють підвищенню рівня безпеки судноплавства та гарантуванню соціальних і економічних прав моряків.

3.4. Система інспекції праці в торговельному мореплаванні

Торговельне мореплавання є сферою господарської діяльності, що поєднує високий рівень професійних ризиків, тривалу ізоляцію моряків від берегової інфраструктури та потребу в суворому дотриманні норм безпеки праці. Одним із ключових механізмів забезпечення трудових і соціальних прав працівників морського транспорту є система інспекції праці, яка функціонує на перетині міжнародного та національного правового регулювання.

Основними завданнями інспекції праці на морському транспорті є:

- 1) контроль за дотриманням законодавства у сфері охорони праці, техніки безпеки та умов праці на суднах;
- 2) перевірка відповідності суден міжнародним стандартам, зокрема умовам праці, проживання, харчування та медичного обслуговування моряків;

⁹⁸ Кузьменко В. С., Кузьменко О. Ю. Основи охорони праці на морському транспорті. Системи управління, навігації та зв'язку. 2024. №76. С. 171.

- 3) моніторинг виконання судновласниками своїх зобов'язань щодо трудових і соціальних прав екіпажу;
- 4) розслідування випадків виробничого травматизму, профзахворювань чи порушень трудових прав;
- 5) надання рекомендацій та приписів судновласникам і капітанам суден щодо усунення виявлених порушень.

Система інспектування праці в торговельному мореплавстві функціонує на основі норм національного законодавства України, міжнародних договорів і конвенцій, насамперед Конвенції МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року, Конвенції МОП №147 «Про мінімальні стандарти на торговельних судах», а також Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Базовим міжнародно-правовим актом, що встановлює сучасні стандарти інспекції праці в морському транспорті, є Конвенція MLC. Відповідно до статті V цієї Конвенції, держави-учасниці зобов'язані впроваджувати та забезпечувати виконання національного законодавства, підзаконних актів чи інших правових механізмів, спрямованих на реалізацію положень Конвенції у відношенні суден та моряків, які підпадають під їхню юрисдикцію. При цьому держава прапора має гарантувати, що кожне судно, яке ходить під її прапором, забезпечене Свідоцтвом про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, а також Декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, що є обов'язковими документами відповідно до вимог Конвенції (пункт 3)⁹⁹.

Кожна держава-учасниця зобов'язана забезпечувати функціонування системи контролю за умовами перебування моряків на судах, що ходять під її прапором. Така система має охоплювати перевірку дотримання встановлених заходів щодо організації праці та побуту членів екіпажу, які закріплені у Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві (у випадках, коли вона застосовується), а також відповідність

⁹⁹ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

умов роботи і життя вимогам Конвенції MLC.

Перевірки умов праці у сфері торговельного мореплавства здійснюються з періодичністю, визначеною Стандартом A5.1.3 Конвенції MLC, у тих випадках, коли його положення підлягають застосуванню. При цьому проміжок часу між двома інспекціями за жодних обставин не може перевищувати трирічного строку.

Інспектори, які отримали чітко визначені інструкції щодо своїх функцій і наділені відповідними повноваженнями, мають законне право підніматися на борти суден, що ходять під прапором держави-учасниці, здійснювати необхідні огляди, перевірки чи розслідування з метою впевненості у повному дотриманні трудових стандартів, а також вимагати усунення виявлених порушень. У випадках, коли існують обґрунтовані підстави вважати, що недоліки становлять серйозне порушення положень Конвенції MLC (зокрема прав моряків), або створюють суттєву загрозу для їхньої безпеки, здоров'я чи умов праці, інспектори мають право накладати заборону на вихід судна з порту до моменту вжиття всіх необхідних заходів.

А. В. Іванова підкреслює, що відповідно до норм міжнародного права судно, на яке поширюється дія Конвенції MLC, може бути піддане інспекції не лише державою прапора, а й будь-якою іншою державою-учасницею, якщо воно перебуває в її порту. Метою такої перевірки є встановлення факту дотримання вимог Конвенції MLC на борту судна. При цьому кожна держава-учасниця зобов'язана запобігати порушенням положень Конвенції, а також у межах міжнародного права впроваджувати відповідні санкції чи вимагати від судновласників вжиття заходів для усунення виявлених порушень у порядку, визначеному національним законодавством, причому такі заходи повинні бути достатньо ефективними для недопущення подібних випадків у майбутньому¹⁰⁰.

Згідно з правилом 5.2.1 Конвенції MLC будь-яке іноземне судно, що заходить у порт держави-учасниці у межах своєї звичайної діяльності чи з

¹⁰⁰ Іванова А. В. Безпечення умов праці і життя моряків на борту судна як елемент системи контролю держави порту. Альманах міжнародного права. 2021. Вип. 25. С. 88.

оперативних причин, може бути піддане інспекції з метою перевірки виконання положень Конвенції, які регулюють умови праці та побуту моряків, а також їхні трудові права. При цьому Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві визнається належним первинним доказом (*prima facie*) дотримання судном вимог Конвенції MLC, включаючи забезпечення прав членів екіпажу¹⁰¹.

Отже, інспекційні перевірки суден у портах зазвичай зводяться до контролю наявності та належності Свідоцтва і Декларації. Водночас, якщо уповноважений інспектор під час підйому на борт встановлює, що зазначені документи відсутні, є недійсними або містять неправдиві відомості, або ж виникають обґрунтовані підстави вважати, що умови праці та побуту на судні не відповідають положенням Конвенції MLC, тоді здійснюється поглиблена перевірка. Така розширена інспекція проводиться також у випадках, коли існують підозри, що зміна прапора судна була здійснена з метою уникнення виконання зобов'язань за Конвенцією, або ж надходить скарга про невідповідність реальних умов праці та життя вимогам цього міжнародного документа. Її завданням є встановлення фактичного рівня забезпечення належних трудових і соціальних стандартів для моряків на борту.

Подібна форма інспекції проводиться у випадках, коли умови праці та проживання моряків визнаються неприйнятними настільки, що створюють очевидну загрозу їхній безпеці, здоров'ю чи охороні праці, або ж коли інспектор має достатні підстави вважати, що виявлені недоліки становлять серйозне порушення положень Конвенції MLC, у тому числі й у частині забезпечення прав моряків. Якщо під час поглибленої перевірки підтверджується наявність таких порушень, уповноважений представник застосовує необхідні заходи з метою гарантування, що судно не зможе залишити порт до моменту повного усунення виявлених невідповідностей.

У процесі виконання покладених на них зобов'язань кожна держава

¹⁰¹ Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: [https://mtu.gov.ua/files/Конвенція% 202006.pdf](https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf)

прагне запобігти необґрунтованому затриманню судна чи відкладенню його виходу з порту. Для цього держави повинні максимально взаємодіяти між собою з метою вироблення узгоджених на міжнародному рівні рекомендацій, що визначають політику здійснення інспекцій, зокрема щодо ситуацій, які можуть вимагати затримання судна.

Згідно з правилом 5.2.2 Конвенції MLC, кожна держава-учасниця гарантує, що моряки, які перебувають на судах, що заходять у порти цієї держави, у разі виявлення порушень положень Конвенції (зокрема прав моряків), мають можливість подати скаргу з метою забезпечення оперативного та ефективного усунення виявлених порушень¹⁰².

На рівні національного законодавства контроль у сфері трудових відносин і охорони праці регулюється низкою нормативних актів. Базові положення містяться в Кодексі законів про працю України¹⁰³ та Законі України «Про охорону праці»¹⁰⁴. У сфері морського транспорту спеціальне значення мають Кодекс торговельного мореплавства України, зокрема глава 2, яка визначає правовий статус капітана судна, його обов'язки щодо забезпечення безпеки праці та захисту прав екіпажу¹⁰⁵.

В Україні інспекція праці у сфері торговельного мореплавства є однією з ключових гарантій дотримання трудових і соціальних прав моряків, а також складовою частиною комплексного механізму забезпечення безпеки судноплавства. Правове підґрунтя цього процесу визначається, серед іншого, Правилами контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства (далі Правила), які регламентують діяльність контролюючих органів у межах державного та портового нагляду¹⁰⁶. Дані Правила гармонізовані з положеннями міжнародних документів, насамперед Конвенції SOLAS, Конвенції MLC, а також актів Міжнародної морської організації.

¹⁰² Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

¹⁰³ Кодекс законів про працю України: Закон України від 10.12.1971 року № 322-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08>

¹⁰⁴ Про охорону праці: Закон України від 14.10.1992 року № 2694-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>

¹⁰⁵ Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>

¹⁰⁶ Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства: затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04>

Згідно з положеннями Правил, інспекція праці на суднах розглядається як складова системи державного контролю за дотриманням вимог законодавства про охорону праці, технічну безпеку та соціальний захист моряків. Вона здійснюється не ізольовано, а в контексті комплексної перевірки відповідності суден міжнародним і національним стандартам безпеки.

Правила визначають, що основним суб'єктом здійснення інспекції є інспектор (посадова особа Адміністрації судноплавства), що наділений повноваженнями перевіряти іноземні та національні судна у межах портів України. Система інспекції вибудовується на принципі поєднання держави прапора та держави порту, що відповідає сучасним міжнародно-правовим стандартам. Інспектори діють як уповноважені представники держави, наділені правом вільного доступу на судна, ознайомлення з документацією, перевірки умов праці, проживання, харчування та медичного забезпечення екіпажу. Важливим аспектом є їхня інституційна незалежність, що гарантує об'єктивність висновків.

Характеризуючи систему інспекції, слід наголосити, що її предметом є не лише технічні аспекти безпеки, але й умови праці моряків як елемент безпеки судноплавства. Правила прямо передбачають необхідність перевірки відповідності суден міжнародним і національним стандартам щодо охорони праці, забезпечення належних умов проживання та відпочинку, санітарно-гігієнічного стану приміщень, забезпечення екіпажу харчуванням та питною водою, надання медичної допомоги на борту. Таким чином, інспекція виконує функцію контролю за реалізацією комплексних соціально-трудоових гарантій.

Інспекція включає в себе перевірку обов'язкової документації судна, огляд умов на борту, а також можливість опитування членів екіпажу. У разі виявлення порушень інспектор має право зобов'язати судновласника усунути недоліки, а у випадках, що становлять загрозу життю чи безпеці моряків, – затримати судно до їх усунення. Застосування інституту затримання судна

розглядається як крайній, але надзвичайно ефективний захід, який стимулює судновласників до дотримання трудових та соціальних стандартів.

Заслуговує на увагу й те, що система інспекції передбачає механізм розгляду скарг моряків. Це дає змогу членам екіпажу напряму повідомляти про порушення своїх прав, що відповідає положенням Конвенції MLC.

Таким чином, система інспекції праці в торговельному мореплавстві виступає багаторівневим механізмом, що поєднує норми міжнародного права та національного законодавства. Вона спрямована на створення дієвих гарантій захисту моряків, підвищення рівня безпеки судноплавства та забезпечення соціальної справедливості у сфері морського транспорту.

РОЗДІЛ 4

СУЧАСНИЙ СТАН ЗАХИСТУ ПРАВ МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

4.1. Проблеми та перспективи вдосконалення трудових прав моряків

Проблеми трудових прав моряків є складним і багатогранним питанням, яке охоплює різноманітні аспекти трудових відносин на морських суднах, включаючи питання умов праці, соціального забезпечення, безпеки та захисту прав працівників на міжнародному на національному рівнях.

Вчені О. В. Новікова та К. Л. Вершиніна вказують, що моряки найчастіше звертаються зі скаргами на порушення своїх трудових прав, зокрема на затримку виплати заробітної плати, відсутність надання лікарняних (sick pay), відмову у медичному обслуговуванні (medical attention), зокрема у відшкодуванні витрат на медичні послуги при наявності відповідних документів, а також на відмову у виплаті компенсацій у разі втрати працездатності або смерті. Окрім вказаних порушень прав моряків, вони також зустрічаються з порушеннями, що стосуються репатріації, невиконанням стандартів щодо житлових умов на судні, а також порушенням вимог щодо умов праці, відпочинку, харчування та обслуговування в їдальні¹⁰⁷.

Далі проблеми дотримання трудових прав моряків проаналізуємо на основі конкретних судових справ (кейсів), зокрема рішень судів щодо порушення їхніх прав.

Так, справа Meco Manning & Crewing Services, Inc. проти Constantino R. Cuyos стосується спірного звільнення Constantino Cuyos, другого механіка, з судна «M/V Crown Princess». Найнятий на восьмимісячний термін, Cuyos несподівано був звільнений через два місяці, що призвело до юридичної

¹⁰⁷ Новікова О. В., Вершиніна К. Л. Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями. *Юридична газета*. 2015. №39. С. 14.

боротьби щодо законності його звільнення. Основне питання, яке стояло перед Верховним Судом Філіппін, полягало в тому, чи було надано достатньо доказів, щоб обґрунтувати звільнення Cuyos, та чи було дотримано належної процедури. Справа розгорталася на тлі звинувачень у непокорі та неправомірних діях з боку Cuyos, у відповідь на що він стверджував про несправедливе поводження і порушення його прав, що поставило під сумнів застосування трудового законодавства у морському секторі та прав моряків.

Справа почалася, коли Cuyos подав скаргу на незаконне звільнення, вимагаючи компенсацію за невикористану частину контракту, відшкодування збитків та гонорари адвокатів. Компанія Месо заявила, що Cuyos був звільнений за непокору, неефективність та спробу фізично напасти на свого начальника, головного інженера Веру. Вони подали низку документів, зокрема факсимільні повідомлення та лист від Вери, як докази неправомірної поведінки Cuyos. Однак ці документи були піддані ретельній перевірці щодо їх достовірності та обставин їх створення та подачі¹⁰⁸.

Трудовий арбітр спочатку відхилив скаргу Cuyos, підтримавши заяви компанії Месо про серйозні порушення та навмисне непокорство. Національна комісія з трудових відносин Філіппін підтвердила це рішення, погодившись з висновками трудового арбітра. Однак Апеляційний суд Філіппін скасував ці рішення, визнавши, що компанія Месо не надала достатньо вагомих доказів для того, щоб підтвердити, що звільнення Cuyos було обґрунтованим та правомірним. Апеляційний суд також звернув увагу на порушення процедури звільнення, зазначивши, що не було дотримано вимоги про два повідомлення.

Верховний Суд Філіппін підтвердив рішення Апеляційного суду Філіппін, підкресливши обов'язок роботодавця надавати належні докази у справах про звільнення. Суд наголосив, що роботодавці повинні представити достатні докази для обґрунтування звільнення працівника. «Достатні докази» визначаються як така кількість релевантних доказів, які розумна людина

¹⁰⁸ Meco Manning and Crewing Services, Inc. vs. Cuyos. Case G.R. №222939. Jul 3, 2019. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/meco-manning-crewing-services-inc-v-cuyos> (дата звернення: 02.10.2025).

може визнати достатніми для обґрунтування висновку. Докази компанії Месо не відповідали цьому стандарту. Суд поставив під сумнів автентичність і час передачі представлених документів, зокрема факсимільного повідомлення від капітана судна, яке було надіслано після звільнення Cuyos, що викликало сумніви щодо його достовірності. Крім того, Суд розглянув значення та допустимість записів у судновому журналі. У справі Cuyos компанія Месо подала лише машинописний витяг із суднового журналу, а не оригінал чи засвідчену копію, що суд визнав недостатнім.

Суд також детально розглянув лист-звіт від головного інженера Вери, визнаний ним як самослужний та безпідставний. Несумісності між звітом Вери та іншими доказами ще більше послабили позицію компанії Месо. Відсутність будь-яких згадок про серйозний інцидент – ймовірну спробу Cuyos заподіяти тілесне ушкодження – у звітах капітана викликала сумніви щодо достовірності заяв Вери. Ця відсутність натякала на те, що лист-звіт міг бути спробою сфабрикувати чи перебільшити події.

Оскільки докази не були достатніми, Верховний Суд Філіппін також визнав, що компанія Месо порушила право Cuyos на процедурне дотримання прав. Суд підкреслив вимогу про два повідомлення у процесі звільнення, згідно з якою роботодавці зобов'язані надати працівникам письмове повідомлення про звинувачення та наступне повідомлення про рішення про звільнення. Компанія Месо визнала, що не надала Cuyos жодного письмового повідомлення до його звільнення, стверджуючи, що це було виправдано відповідно до Розділу 17(D) Стандартного трудового договору, який дозволяє звільнення без попередження, якщо це ставить під загрозу безпеку екіпажу чи судна. Однак суд відкинув цей аргумент, зазначивши, що ймовірні порушення не були належним чином доведені і що капітан не провів необхідне розслідування¹⁰⁹.

Щодо грошових виплат, суд підтвердив право Cuyos на заробітну плату за невикористану частину контракту та відшкодування його плати за

¹⁰⁹ Meco Manning and Crewing Services, Inc. vs. Cuyos. Case G.R. №222939. Jul 3, 2019. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/meco-manning-crewing-services-inc-v-cuyos> (дата звернення: 02.10.2025).

працевлаштування з відсотками. Однак суд змінив рішення, включивши до виплати старшинську плату, бонуси та оплату відпустки, які були гарантованими пільгами згідно з трудовим контрактом Cuyos. Верховний Суд Філіппін уточнив, що ці пільги, на відміну від Спеціального бонусу на утримання, не залежать від продуктивності та мають бути включені до розрахунку відшкодування заробітної плати.

Отже, рішення Верховного Суду Філіппін підкреслює важливість надання роботодавцями достатніх доказів для обґрунтування звільнення моряків. Справа є нагадуванням про захист прав морських працівників та необхідність дотримання вимог належної процедури. Це рішення уточнює стандарт доказів, необхідних для справ про звільнення, і зміцнює права моряків на справедливе ставлення та відповідну компенсацію за незаконне звільнення.

Інший кейс, теж із судової практики Філіппін, стосується позову Дейзі Рі Кастільйон, Журіз Фібі Кастільйон, Дрю Уаята Кастільйона проти Magsaysay Mitsui OSK Marine, Inc. та його філій після смерті Джунлоу Х. Кастільйона, моряка, який під час роботи захворів на рак товстої кишки. Основне правове питання полягало в тому, чи є хвороба та наступна смерть пов'язаними з роботою і чи підлягають вони компенсації згідно зі Стандартним трудовим контрактом Філіппінської адміністрації закордонного працевлаштування.

Джунлоу Кастільйон працював на посаді матроса на судні компанії Magsaysay, і його хвороба проявилася під час роботи. Незважаючи на початкові медичні висновки, що хвороба могла бути погіршена умовами роботи, лікар, призначений компанією, стверджував, що хвороба не пов'язана з роботою. Кастільйон пізніше підписав угоду про відмову від претензій в обмін на компенсацію в розмірі 20000 доларів, але його родина подала юридичну петицію після його смерті, стверджуючи, що це врегулювання було недостатнім і не забезпечувало справедливую компенсацію за хворобу,

пов'язану з роботою¹¹⁰.

Верховний Суд Філіппін виніс рішення на користь родини Кастільйона, визнавши, що хвороба справді була пов'язана з роботою, особливо зазначивши, що умови праці на судні сприяли погіршенню його стану. Суд підкреслив необхідність наявності розумного зв'язку між роботою та хворобою і визначив, що угода про відмову від претензій була підписана не добровільно через погіршений стан здоров'я Кастільйона і низьку суму компенсації. Відповідачі були зобов'язані виплатити родині допомогу у разі смерті, витрати на поховання, гонорари адвокатів та законні відсотки¹¹¹.

Також розглянемо справу № 501/1350/17, в якій судовий процес стосувався позову моряка до компанії Eastern Logistics щодо стягнення заборгованості по заробітній платі та середнього заробітку за час затримки виплати. Позивач стверджував, що 19 жовтня 2013 року він уклав індивідуальний трудовий договір із зазначеною компанією, відповідно до якого працював на посаді головного інженера на морському буксирі Vasyl Franko. Згідно з умовами договору, його трудовий цикл складався з періодів по два місяці, а заробітна плата становила 2600 доларів США на місяць. Після завершення договору компанія не виплатила йому всю належну суму, що стало підставою для позову щодо стягнення заборгованості у розмірі 11985 доларів США та середнього заробітку за час затримки виплати у розмірі 98800 доларів США¹¹².

Іллічівський міський суд Одеської області частково задовольнив позов, стягнувши з компанії заборгованість по заробітній платі в сумі 11985 доларів США. Однак, Апеляційний суд Одеської області від 5 листопада 2019 року залишив рішення суду першої інстанції без змін, відхиливши апеляцію компанії. Суд погодився з висновками суду першої інстанції, вказавши, що

¹¹⁰ Daisy Ree Castillon, Jureeze Phoebe Castillon, and Drew Wyatt Castillon vs. Magsaysay Mitsui Osk Marine, Inc. And/or Francisco D. Menor And/or Mol Ship Management Co., LTD., Respondents. Case G.R. №234711, March 02, 2020. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/66406> (дата звернення: 03.10.2025).

¹¹¹ Daisy Ree Castillon, Jureeze Phoebe Castillon, and Drew Wyatt Castillon vs. Magsaysay Mitsui Osk Marine, Inc. And/or Francisco D. Menor And/or Mol Ship Management Co., LTD., Respondents. Case G.R. №234711, March 02, 2020. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/66406> (дата звернення: 03.10.2025).

¹¹² Постанова Верховного Суду від 19 травня 2021 року, справа № 501/1350/17. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/C030754> (дата звернення: 03.10.2025).

надані докази були належно оцінені. Апеляційний суд Одеської області також вказав, що морський буксир Vasyl Franko є єдиним майном компанії на території України, і наявність судового процесу стосовно відшкодування заборгованості по заробітній платі є ефективним засобом захисту прав і законних інтересів моряка.

Компанія намагалася оскаржити юрисдикцію українських судів, стверджуючи, що справа не підлягає розгляду в Україні. Проте суди першої та апеляційної інстанцій обґрунтували свою юрисдикцію, пославшись на статтю 76 Закону України «Про приватне міжнародне право», яка передбачає можливість розгляду справи українським судом, якщо відповідач має рухоме або нерухоме майно на території України, що підлягає стягненню. Для підтвердження юрисдикції позивач надав сертифікат від заступника капітана порту «Чорноморськ», згідно з яким буксир знаходився на території порту через арешт судна з метою забезпечення вимог моряків.

Верховний Суд України підтвердив рішення попередніх інстанцій, підкресливши, що у регулюванні трудових відносин у морському транспорті слід застосовувати загальне правило колізійного права, яке ґрунтується на праві прапора. Згідно з статтею 91 Конвенції ООН з морського права 1982 року, кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, що мають право піднімати її прапор. Суд також зазначив, що у випадку, коли необхідно застосувати іноземне право, це повинно бути встановлено судом або за допомогою відповідних експертних висновків чи дипломатичних каналів. У кінцевому підсумку Верховний Суд України підтримав рішення попередніх судових інстанцій, визнали їх обґрунтованими і законними, зокрема щодо стягнення заборгованості по заробітній платі на користь позивача, оскільки після завершення трудових відносин остаточний розрахунок з працівником не було проведено¹¹³.

Згідно іншої судової справи № 946/1903/20 у березні 2020 року позивач подала заяву до суду проти компаній «Benelux overseas inc» та «Protection and

¹¹³ Постанова Верховного Суду України від 19 травня 2021 року, справа № 501/1350/17. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/C030754> (дата звернення: 03.10.2025).

Indemnity Club» з вимогою компенсації шкоди через смерть природної особи та компенсації за моральну шкоду. Позов ґрунтувався на тому, що 6 березня 2019 року син позивача підписав трудовий договір з компанією «Benelux overseas inc» і був найнятий на посаду другого інженера на судні «Gas aegean» під прапором Ліберії. 8 липня 2019 року син позивача разом з іншим членом екіпажу загинув на борту судна, яке прямувало до Шрі-Ланки. Згідно з актом про смерть і результатами розтину, причиною смерті було отруєння діацетоновим спиртом, але не було чітко визначено шлях потрапляння токсичної речовини в організм моряка.

За результатами розслідування, проведеного судновласником, виявилось, що смерть моряків була спричинена недотриманням правил безпеки при споживанні медичного спирту. У контракті позивача, у випадку смерті моряка, передбачалась виплата компенсації в розмірі 80000 доларів США. Позивач, як родич загиблого моряка, звернувся до суду з вимогою виплати компенсації за смерть сина, моральну шкоду та витрати на поховання. Суд першої інстанції частково задовольнив позов, ухваливши рішення про відшкодування компенсації за смерть моряка та моральну шкоду. Однак суд апеляційної інстанції скасував рішення першої інстанції щодо моральної шкоди, а інші вимоги були відхилені¹¹⁴.

Верховний Суд України скасував рішення суду апеляційної інстанції, змінивши рішення суду першої інстанції щодо вимог по відшкодуванню компенсації за смерть моряка. Суд зазначив, що у разі застосування законодавства іноземної держави, суд має встановити зміст норм цього законодавства відповідно до його офіційного тлумачення та практики застосування. Враховуючи, що згідно з умовами трудового договору між моряком та роботодавцем, застосовувалося законодавство Ліберії, суд дійшов висновку, що діяли норми законодавства цієї країни. Згідно з морськими регламентами Ліберії, роботодавець зобов'язаний виплатити компенсацію за смерть моряка за будь-яку причину, за винятком випадків, коли смерть стала

¹¹⁴ Постанова Верховного Суду України від 17 листопада 2023 року, справа № 946/1903/20. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_ktss_vp_vid_17_11_2023_roku_u_spravi_946_1903_20 (дата звернення: 01.10.2025).

результатом умисних дій моряка. Оскільки не було подано доказів про умисні дії з боку позивача, суд першої інстанції правильно задовольнив вимоги щодо компенсації, оскільки смерть була спричинена неумисним порушенням правил безпеки, а не умисними діями моряка¹¹⁵.

Інша справа №188638 стосується трудового спору між Жозелітою Т. Меделем, філіппінським моряком, та його роботодавцем, компанією Fair Shipping Corporation, що діяла від імені іноземного принципала Kohyu Marine Co., Ltd. Інцидент стався 1 березня 1999 року, коли Медел отримав серйозні травми голови під час аварійних вправ на судні M/V Optima, що призвело до перелому лобної кістки та ушкодження очей. Після медичного втручання в лікарні В'єтнаму та подальшого лікування на Філіппінах, Медел заявив про свою нездатність працювати більше 120 днів і вимагав компенсацію за постійну інвалідність відповідно до умов контракту РОЕА.

Із самого початку справа проходила через кілька етапів судових розглядів, починаючи від рішення трудового арбітра, який визнав право Медела на компенсацію в розмірі 60000 доларів США, і закінчуючи рішенням Апеляційного суду, який скасував попереднє рішення, мотивуючи тим, що лікар, призначений роботодавцем, не підтвердив інвалідність. Однак, Апеляційний суд Філіппін у своєму подальшому рішенні відновив право моряка на отримання компенсації за постійну інвалідність, зазначивши, що він має право на виплату, оскільки травма мала довготривалі наслідки, що фактично позбавляли його здатності виконувати обов'язки на судні.

Верховний Суд Філіппін, розглянувши справу, погодився з висновками Апеляційного суду, зазначивши, що компенсація за інвалідність відповідно до контракту РОЕА є окремою від компенсацій, передбачених трудовим законодавством. Суд також підтвердив, що 120-денний термін відсутності здатності працювати є умовою для визнання інвалідності за контрактом РОЕА. В результаті, Верховний Суд Філіппін відмовив у задоволенні позову роботодавця, залишивши в силі рішення про виплату компенсації за постійну

¹¹⁵ Постанова Верховного Суду України від 17 листопада 2023 року, справа № 946/1903/20. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_ktss_vp_vid_17_11_2023_roku_u_spravi_946_1903_20 (дата звернення: 01.10.2025).

інвалідність, але без присудження гонорарів адвокатів¹¹⁶.

На основі розглянутих практичних кейсів можна запропонувати наступні перспективи вдосконалення трудових прав моряків:

1. Важливо посилити систему компенсації для моряків, зокрема в разі травм або професійних захворювань, щоб забезпечити їх право на відшкодування, навіть якщо хвороба чи травма не підпадають під чітко визначені категорії. Варто також розробити більш чіткі процедури визначення причинно-наслідкового зв'язку між професійною діяльністю та хворобою.

2. Треба впровадити та забезпечити суворе дотримання правил щодо процедури звільнення моряків, включаючи надання письмових попереджень і належних доказів для підтвердження підстав для звільнення. Це дозволить уникнути зловживань та неправомірних звільнень.

3. Необхідно вдосконалити доступ до медичних послуг, забезпечити своєчасне надання лікарняних і компенсацій за медичні витрати, а також гарантувати покриття витрат на лікування після репатріації, що дозволить знизити ризики для здоров'я моряків.

4. Необхідно створити більш чіткі стандарти для умов проживання на борту судна, що включають належне забезпечення гігієни, комфорту та безпеки. Це допоможе покращити умови праці та здоров'я моряків.

5. Важливо посилити контроль за дотриманням норм щодо перерв для відпочинку та харчування, а також забезпечити належну організацію цих аспектів на борту судна, що вплине на загальний рівень благополуччя та ефективність роботи моряків.

6. Варто вдосконалити процедури репатріації для моряків, включаючи чіткіші терміни та більш ефективну організацію цього процесу, особливо в екстрених випадках, таких як хвороби чи травми.

7. Важливо розробити більш доступні та ефективні механізми правового захисту для моряків, зокрема для тих, хто стикнувся з порушеннями своїх

¹¹⁶ Fair Shipping Corp. vs. Medel. Case G.R. №177907. Aug 29, 2012. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/fair-shipping-corp-v-medel> (дата звернення: 29.09.2025).

прав, що включає покращення доступу до судових та арбітражних процесів, а також зменшення часу, необхідного для вирішення справ.

Таким чином, вдосконалення трудових прав моряків є необхідним для забезпечення їхнього соціального захисту, покращення умов праці та життя, а також для гарантування справедливого відшкодування за травми, хвороби та неправомірні звільнення.

4.2. Виклики та стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту моряків

Система соціального захисту моряків є важливою складовою їхнього трудового життя, проте сьогодні вона стикається з численними викликами, які ускладнюють забезпечення належного рівня соціальних гарантій та захисту цієї категорії працівників.

Однією з основних проблем є відсутність єдиного міжнародного правового регулювання соціального захисту моряків, що зумовлено розрізненістю національних законодавств, різними стандартами забезпечення прав моряків у різних країнах та нерівномірною реалізацією міжнародних конвенцій, таких як Конвенція МОП про працю у морському судноплавстві. Це створює ситуацію, коли працівники, що здійснюють морські перевезення, можуть перебувати в різних умовах соціального захисту залежно від того, під яким прапором плаває судно та в якій юрисдикції здійснюється їхня трудова діяльність. Таке правове розмаїття не лише знижує ефективність захисту прав моряків, а й сприяє ситуаціям, коли роботодавці, обираючи «прапор зручності», знижують соціальні стандарти та уникають належного фінансування соціальних гарантій.

О. О. Белогубова зауважує, що поширення «зручних» прапорів мало значний вплив на всі аспекти морської професії. Це призвело до змін, здебільшого негативних, у кар'єрі та умовах праці моряків, складі екіпажів, організації трудових відносин, суспільному житті на борту, а також в освіті та інструктажі. Судна під такими прапорами часто мають низькі соціальні

стандарти для моряків, зокрема, щодо рівня заробітної плати та тривалості робочого дня. Основною рисою законодавства держав, що використовують «зручний прапор», є відсутність регулювання важливих аспектів набору екіпажу та недостатній контроль за цим процесом. Оскільки забезпечення добробуту екіпажу не є джерелом доходу для таких країн, не дивно, що їхні організаційні структури не передбачають створення підрозділів, які б здійснювали нагляд за умовами найму. Це контрастує з підходами інших країн, де законодавство передбачає більш суворі механізми контролю для суден під «зручним прапором»¹¹⁷.

Консульський корпус країн, що використовують «зручний прапор», не проявляє турботи про добробут екіпажів суден під їхнім прапором. Через відсутність державного контролю власники суден мають можливість самостійно встановлювати свої власні норми і правила.

Як зазначає О. П. Єлєзаров, поширеною проблемою є невиконання судновласниками своїх фінансових зобов'язань перед екіпажем. Це призводить до складних ситуацій і конфліктів з роботодавцем, і допомогти такому моряку виявляється надзвичайно важко. Крюїнгові агенції, які направили його на судно, вже виконали свою функцію і юридично не зобов'язані піклуватися про подальшу долю моряка. Крім того, ефективний захист прав моряків ускладнюється через існування численних малих і слабких морських профспілок. Судновласна компанія, як правило, не відповідає на запити, а судовий захист порушених прав у країні прапора стає недоступним для моряків через високу вартість адвокатських послуг¹¹⁸.

Щодо невиконання фінансових зобов'язань судновласника перед моряками, розглянемо справу № 510/606/18, в якій судовий процес стосувався позову щодо стягнення заборгованості по заробітній платі на користь моряків, які працювали на судні. Позов було подано представником позивачів проти іноземних компаній Byo ltd та Albus denizcilik ltd з вимогою

¹¹⁷ Белогубова О. О. Юрисдикційні проблеми регулювання трудових відносин моряків з іноземним елементом на суднах під «зручним прапором». Митна справа. 2015. № 1. С. 12.

¹¹⁸ Єлєзаров О. П. Деякі аспекти правового захисту праці моряків за міжнародним і національним законодавством. Прикарпатський юридичний вісник. 2016. Вип. 3. С. 133.

стягнути заборгованість по заробітній платі. Крім того, було подано клопотання про забезпечення маритимного позову шляхом арешту судна «Mamba B», під панамським прапором, яке перебувало в Ренійському комерційному морському порту. У клопотанні зазначалося, що судно здатне вийти з порту, і його відправлення могло унеможливити виконання рішення суду¹¹⁹.

Ренійський районний суд Одеської області 18 травня 2018 року задовольнив це клопотання, а Одеський апеляційний суд 23 серпня 2018 року залишив рішення без змін. Відповідно, суд ухвалив арешт судна та заборону на його відправлення з порту, що мало на меті забезпечити виконання рішення про стягнення заборгованості.

Верховний Суд України, розглядаючи касаційну скаргу, визначив, що предметом позову є грошова вимога щодо стягнення заборгованості по заробітній платі з екіпажу судна, яка виникла внаслідок виконання трудових обов'язків. Суд також звернув увагу на те, що компанія Buoy Ltd, хоча й була іноземною, не мала на території України представництва, філії або будь-якого майна, окрім самого судна. Зокрема, Верховний Суд України відкинув доводи касаційної скарги про відсутність правових підстав для арешту судна, оскільки згідно з положеннями Міжнародної конвенції про арешт морських суден, у разі чартеру судна до відповідальності може бути притягнутий не тільки його зареєстрований власник, але й орендар судна, якщо він є відповідачем за позовом.

Щодо питання юрисдикції, Верховний Суд України також підтвердив, що відповідно до статті 76 Закону України «Про приватне міжнародне право», українські суди мають право розглядати справи з іноземним елементом, якщо на території України є майно відповідача, яке може бути арештовано. Суд зазначив, що справи щодо арешту судна для забезпечення маритимного позову повинні розглядатися в суді за місцем знаходження порту, в якому знаходиться судно. Таким чином, Верховний Суд України

¹¹⁹ Постанова Верховного Суду України від 12 листопада 2018 року, справа № 510/606/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78011276> (дата звернення: 04.10.2025).

залишив без змін рішення попередніх судових інстанцій, підтвердивши правомірність арешту судна як засобу забезпечення виконання рішення щодо стягнення заборгованості по заробітній платі¹²⁰.

Слід зазначити, що через необґрунтоване зменшення чисельності екіпажів морських суден суттєво зростає фізичне та нервово-психічне навантаження на членів екіпажу, що призводить до негативних змін у їхньому стані здоров'я. У умовах інтенсивного судноплавства такі навантаження можуть серйозно вплинути на безпеку людей, судна, вантажу та навколишнього середовища, а також створити небезпечні умови праці для моряків. Крім того, велика кількість нещасних випадків безпосередньо пов'язана з втомою моряків, що призводить до однотипних аварій. Наприклад, у 2015 році сухогрузне судно, призначене для перевезення генеральних вантажів, село на міліну та згодом затонуло при вході в залив Лох-Брум на західному узбережжі Шотландії. На борту судна перебувало 3300 тонн цинкового концентрату, і ця аварія могла спричинити серйозну екологічну катастрофу. Ця подія стала наслідком того, що моряки були виснажені, одну нічну вахту несли лише двоє осіб, і зміна курсу залишилася непоміченою, а тривога не була подана під час вахти. Тривалість вахти та відпочинку складала 6 і 3 години відповідно. Для запобігання подібним випадкам необхідно на борту судна проводити більш суворі перевірки, спрямовані на соціальний захист моряків від незаконної експлуатації, зокрема щодо графіків роботи, відпочинку, а також обліку даних про тривалість робочого часу та часу відпочинку. Крім того, слід удосконалити таблиці для підрахунку часу роботи і відпочинку, які видаються інспекторами, а також розробити систему накладення санкцій за порушення цих норм з метою запобігання стихійним лихам¹²¹.

Сучасна ситуація з неукomплектованістю екіпажів суден, що негативно впливає на соціально-правове забезпечення моряків, потребує глибокого

¹²⁰ Постанова Верховного Суду України від 12 листопада 2018 року, справа № 510/606/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78011276> (дата звернення: 04.10.2025).

¹²¹ Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2023. № 5. С. 62.

аналізу впливу людського фактору на практичну діяльність, причому для отримання результату необхідно тривале дослідження. Тому слід більше уваги приділити вивченню взаємозв'язку між зменшенням чисельності екіпажів і зростанням впливу людського фактору на безпеку. На сучасних високотехнологічних суднах екіпаж, якщо й не ізольований від зовнішнього середовища, то хоча б значно віддалений від нього та від об'єкта керування. Ілюзія «захищеності» часто призводить до негативних наслідків, особливо під час експлуатації суден у складних погодних умовах. Додатковим елементом ризику можна вважати також перенасиченість суден електронними системами, що допомагають екіпажу приймати рішення. Окрім цього, дефіцит кадрів може об'єктивно призвести до зниження якості підготовки моряків, зокрема через необхідність підвищеного навчання спеціалістів, що викликано нестачею робочих рук. Водночас, під час такої підготовки постає ще одне важливе питання – якість інструкцій і посібників, які надаються екіпажам. Навіть на рівні МОП неодноразово звучали заклики до розробників цих документів, щоб вони були ясними, вичерпними та позбавленими двозначності. Однак досягти належної якості інструкцій досі не вдалося. У багатьох випадках це пов'язано з проблемами перекладу документів з мови розробника на мову користувача.

Тому для перекладу слід завжди залучати кваліфікованих технічних фахівців. У зв'язку з цим було б доцільно розробити міжнародний стандарт підготовки інструкцій для експлуатації суднового обладнання, вибираючи мову та стиль викладу з урахуванням проблеми дефіциту кадрів і неможливості судновласників забезпечити повну комплектацію екіпажу. Інструкції повинні бути зрозумілими навіть для персоналу, що не є частиною штатних спеціалістів. Варто відзначити, що розробка інструкцій є особливим мистецтвом, доступним не кожному, але важливість набуття відповідних навичок у цій сфері складно переоцінити. Ті труднощі, що виникають через вимоги міжнародних правових інструментів та їх велике число, не сприяють зменшенню причин інцидентів. Це часто відбувається тому, що на основі

одного й того ж правила розробляються кілька інтерпретацій, які іноді можуть бути взаємно суперечливими. Тому, як стверджує І. В. Підпала, судновласники повинні забезпечити технічних фахівців доступними інструкціями для експлуатації суднового обладнання, що відповідають вимогам соціально-правових стандартів та сприяють уникненню небезпек¹²².

Ключовою проблемою соціального захисту є забезпечення медичного обслуговування на борту, яке часто ускладнюється відсутністю лікарів на судні, а можливість отримати медичну допомогу з'являється лише по прибуттю в порт, але не під час морського переходу. Навіть коли медичне обслуговування на судні є, воно, як правило, обмежене, а доступ до повноцінного лікування в інших країнах залежить від фінансових можливостей та правового статусу моряка. Тому кожна держава повинна гарантувати, що на всіх суднах, які плавають під її прапором, забезпечується належний захист здоров'я моряків.

У зв'язку з цим, розглянемо судову справу №236570, яка стосується моряка, який подав позов на отримання компенсації за повну та постійну інвалідність проти компаній Seacrest Maritime Management, Inc. та Nordic Tankers Marine A/S Denmark після виникнення медичних проблем під час його роботи.

Лемюель працював фіттером на судні MT Harbour Clear, де відповідав за важку фізичну працю та був підданий впливу токсичних елементів. Його контракт регулювався Колективним договором, який передбачав виплати за травми та захворювання, пов'язані з роботою.

Після роботи на судні Лемюель почав відчувати запаморочення та непритомність. Його діагностували з різними медичними станами, включаючи гострий вестибулярний синдром, запаморочення, втрату слуху та ознаки легкого інсульту (цереброваскулярний інсульт). Попри лікування, його стан залишався стабільним, і незалежний лікар, доктор Роммель Гальвес, діагностував йому постійну інвалідність.

¹²² Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. Науковий вісник публічного та приватного права. 2023. № 5. С. 63.

Лемюель не погодився з остаточним звітом лікаря компанії, який оцінив його інвалідність як Грейт 12 (часткову). Він звернувся за другим медичним висновком, згідно з яким його визнали невідповідним до роботи в будь-якій якості. Попри постійні проблеми зі здоров'ям, компанії Seacrest і Nordic відмовилися від його вимог щодо компенсації за постійну інвалідність, оплати лікарняних та медичних витрат.

Лемюель подав позов за компенсацією за інвалідність, лікарняні, медичні витрати та адвокатські гонорари. Панель добровільних арбітрів ухвалила рішення на його користь, присудивши йому компенсацію за постійну і тотальну інвалідність, оплату лікарняних і адвокатські гонорари. Однак Seacrest і Nordic оскаржили це рішення в Апеляційному суді, який скасував рішення Панелі добровільних арбітрів, присудивши лише компенсацію за часткову інвалідність¹²³.

Основне питання полягало в тому, чи є інвалідність Лемюеля постійною та тотальною або частковою. Спочатку Апеляційний суд Данії підтвердив оцінку часткової інвалідності на основі висновків лікаря компанії. Однак Верховний Суд Данії підкреслив, що інвалідність Лемюеля не була вирішена протягом 240 днів і повинна вважатися постійною та тотальною через те, що лікар не надав остаточну оцінку в межах передбаченого терміну.

Відповідно до чинної юриспруденції, лікар компанії повинен надати остаточну медичну оцінку протягом 120 днів. Якщо цей період перевищено без достатнього обґрунтування, інвалідність моряка вважається постійною та тотальною. У цьому випадку доктор Алегре видав свій остаточний звіт на 129-й день, що не було достатньо обґрунтовано для продовження періоду більше ніж на 120 днів.

Верховний Суд Данії виявив, що звіт доктора Алегре був невизначеним і не вказував, чи є Лемюель здатним до роботи, що є необхідним для остаточної оцінки інвалідності. Суд ухвалив, що Лемюель має право на

¹²³ Lemuel Deocampo (petitioner) against Seacrest Maritime Management, Inc., Nordic Tankers Marine A/S Denmark, and Geziel De Guzman (respondents). Case G.R. №236570, June 14, 2021. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/67519> (дата звернення: 01.10.2025).

компенсацію за постійну та тотальну інвалідність, оскільки його стан залишався невирішеним після передбаченого періоду, і не було жодного обґрунтування для продовження періоду оцінки. Верховний Суд Данії скасував рішення Апеляційного суду та відновив рішення Панелі добровільних арбітрів, зобов'язавши Seacrest і Nordic виплатити Лемюелю компенсацію за постійну та тотальну інвалідність у розмірі 129212 дол. оплати лікарняних та адвокатські гонорари. На всю суму присудженого судового рішення також була накладена законна процентна ставка 6% річних до повної оплати¹²⁴.

Також цікавою є справа № 207344, що стосується позову Вікторіо Б. Де Хесуса, моряка, який працював у компаніях OSG Shipmanagement Manila, Inc. та Michaelmar Shipping Services, Inc., за компенсацією за інвалідність. Де Хесус був найнятий як другий кухар на судно «Overseas Andromar» у 2008 році. Під час роботи він зіткнувся з проблемами зі здоров'ям, зокрема болями в тілі, нудотою та каменями в нирках, що призвело до видалення однієї з його нирок. Після репатріації він подав позов на отримання компенсації за постійну інвалідність, стверджуючи, що його захворювання пов'язані з умовами роботи.

Позивачі (судноплавні компанії) заперечували, що Де Хесус був репатрійований через закінчення контракту, а не з медичних причин. Вони також стверджували, що Де Хесус не пройшов післяробоче медичне обстеження, як це вимагають правила Філіппінської адміністрації з працевлаштування за кордоном, і що його захворювання не є пов'язаними з роботою.

Трудовий арбітр та Національна комісія з трудових відносин Філіппін ухвалили рішення на користь позивачів, відхиливши позов Де Хесуса. Вони встановили, що захворювання не пов'язані з роботою, а репатріація відбулася через закінчення контракту. Де Хесус подав апеляцію до Апеляційного суду

¹²⁴ Lemuel Deocampo (petitioner) against Seacrest Maritime Management, Inc., Nordic Tankers Marine A/S Denmark, and Geziel De Guzman (respondents). Case G.R. №236570, June 14, 2021. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/67519> (дата звернення: 01.10.2025).

Філіппін, який скасував рішення Філіппінської адміністрації з працевлаштування за кордоном та ухвалив рішення на користь позивача, присудивши йому компенсацію за інвалідність. Однак, Апеляційний суд Філіппін дійшов висновку, що його захворювання були посилені умовами роботи, а позивачі не довели їх непов'язаність з роботою¹²⁵.

Інша справа №249344 стосується позову Арнульфо С. Раз, моряка, який працював у Westminster Seafarer Management Philippines, Inc., за компенсацією через травму, отриману під час роботи. Раз, який працював як монтажник на судні, отримав травму плеча в травні 2015 року, коли піднімав важку циліндричну головку. Незважаючи на початкове лікування, його стан погіршився, що призвело до операції та постійного болю. Лікар, призначений компанією, оцінив його інвалідність як 9-й ступінь, що надавало йому право на виплату компенсації в розмірі 25313 доларів США, але Раз продовжував відчувати значний біль і звернувся за другим медичним висновком, який визнав його постійно непридатним до морської роботи.

Раз подав скаргу, що призвело до рішення Національної ради з узгодження та медіації Філіппін, яка присудила йому компенсацію за повну і постійну інвалідність в розмірі 129212 доларів США, а також моральну шкоду і гонорари адвоката. Однак Апеляційний суд Філіппін зменшив суму компенсації до початкових виплат за 9-й ступінь і присудив гонорари адвоката.

Позивач (судноплавна компанія) намагалася змінити рішення Апеляційного суду Філіппін, оскаржуючи нарахування 6% законного відсотка на грошову компенсацію, стверджуючи, що виплата вже була здійснена, і що відсотки має нести Раз. Компанія також оскаржила присудження гонорарів адвоката, стверджуючи, що не було поганих намірів з їхнього боку. У свою чергу, Раз наполягав, що невиконання компанією вимоги про направлення його на третю медичну експертизу, як це

¹²⁵ OSG Shipmanagement Manila, Inc., Michaelmar Shipping Services, Inc., and/or Ma. Cristina Paras, Petitioners, vs. Victorio B. De Jesus, respondent. Case G.R. №207344, November 18, 2020. URL: https://lawphil.net/judjuris/juri2020/nov2020/gr_207344_.html (дата звернення: 01.10.2025).

передбачено Колективною угодою, свідчить про погані наміри з їхнього боку, що виправдовує присудження гонорарів адвоката та моральної шкоди.

Суд погодився з позицією позивача (моряка), що нарахування відсотків на виплату компенсації є обґрунтованим. Оскільки компанія не виконала зобов'язання щодо своєчасної виплати компенсації, то законний відсоток мав бути нарахований на суму грошового відшкодування, починаючи з моменту, коли компанія не виконала свої зобов'язання. Таким чином, суд частково підтримав рішення апеляційного суду, присудивши компенсацію за інвалідність на рівні 25313 доларів США, а також підтвердив присудження гонорарів адвоката¹²⁶.

Ще одна справа №188638 стосується трудового спору між Жозеліто Крістіно, філіппінським моряком, та його роботодавцем, компанією Philippine Transmarine Carriers, Inc. щодо компенсації за хворобу, яку як стверджував Крістіно, він отримав у зв'язку з виконанням своїх професійних обов'язків на судні M/V Stena Paris. Оскільки Крістіно був діагностований з меланомою шкіри, що, за словами лікаря, була наслідком тривалого перебування під сонцем під час виконання робочих завдань на палубі, він подав позов про отримання компенсації та пільг, передбачених контрактом з філіппінською адміністрацією праці за кордоном.

Незважаючи на те, що лікарі, призначені роботодавцем, не визнали хворобу Крістіно виробничою, інші медичні експерти вказали на прямий зв'язок між його роботою та виникненням хвороби. Враховуючи надані медичні висновки та вимоги філіппінської адміністрації праці за кордоном, суди нижчих інстанцій визнали, що хвороба моряка є виробничою, оскільки тривале перебування на сонці в умовах виконання трудових обов'язків могло стати причиною розвитку раку шкіри.

У результаті, Національна комісія з трудових відносин Філіппін ухвалила рішення на користь Крістіно, присудивши йому постійну інвалідність та інші пільги, передбачені контрактом. Апеляційний суд

¹²⁶ Westminster Seafarer Management Philippines, Inc. vs. Raz. Case G.R. №249344. Apr 5, 2022. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/westminster-seafarer-management-philippines-inc-v-raz> (дата звернення: 01.10.2025).

Філіппін підтвердив це рішення, визнавши, що хвороба моряка є робочою, і тому він має право на компенсацію. Суд також погодився з необхідністю надання Крістіно лікарняних виплат та гонорарів адвоката, зважаючи на тривалість судового процесу та фінансові витрати.

Таким чином, суд підтримав правомірність вимог Крістіно, застосувавши принципи, закріплені в стандартному трудовому договорі, зокрема щодо компенсації за хвороби, не перелічені в розділі, що визначає професійні захворювання. Суд підкреслив, що наявність суперечливих медичних висновків не повинна обмежувати права моряка на отримання компенсації, якщо його хвороба має ймовірний зв'язок з робочими умовами¹²⁷.

Загалом, система соціального захисту моряків потребує комплексного перегляду та удосконалення, що передбачає гармонізацію міжнародних стандартів, збільшення прозорості трудових договорів та забезпечення більшої мобільності соціальних послуг для моряків на міжнародному рівні. Це вимагає спільних зусиль держав, роботодавців, міжнародних організацій і профспілок для створення більш справедливого, ефективного і всеосяжного механізму соціального захисту моряків, який би відповідав вимогам сучасної глобальної економіки та реаліям праці в морському секторі.

На основі проведеного дослідження можна визначити наступні стратегічні напрямки розвитку системи соціального захисту моряків:

1. Створення єдиного міжнародного правового регулювання для соціального захисту моряків, щоб забезпечити рівність умов праці та захисту прав моряків незалежно від країни прапора судна. Це допоможе подолати проблему розрізненості національних законодавств та зменшити можливості для використання «зручних прапорів», які знижують соціальні стандарти.

2. Важливо запровадити механізми контролю за виконанням міжнародних стандартів на судах, зокрема щодо рівня заробітної плати, тривалості робочого часу та умов відпочинку. Для цього необхідно створити

¹²⁷ Philippine Transmarine Carriers, Inc. vs. Cristino. Case G.R. №188638. Dec 9, 2015. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/philippine-transmarine-carriers-inc-v-cristino> (дата звернення: 29.09.2025).

незалежні органи, які здійснюватимуть регулярні перевірки суден, особливо тих, що плавають під прапорами країн з низькими соціальними стандартами.

3. Забезпечення медичної допомоги для моряків на борту та надання можливості для швидкого доступу до медичних послуг під час морських переходів. Це включає підвищення кваліфікації медичного персоналу на судах та вдосконалення процедур для забезпечення лікування у випадку хвороб чи травм, що виникають під час роботи.

4. Підтримка та розвиток морських профспілок, створення міжнародних об'єднань, які будуть захищати права моряків і надавати їм юридичну підтримку у разі порушення їхніх прав. Це допоможе морякам відстоювати свої інтереси при конфліктах з роботодавцями та судновласниками.

5. Враховуючи проблеми з невиконанням фінансових зобов'язань та зменшенням чисельності екіпажів, необхідно підвищити рівень соціального захисту шляхом оптимізації навантаження на моряків, забезпечення належного відпочинку, а також створення програм для психологічної підтримки та зниження стресу на борту судна.

Таким чином, система соціального захисту моряків потребує комплексних реформ, включаючи уніфікацію міжнародного законодавства, покращення контролю за виконанням стандартів, забезпечення медичного обслуговування, розвиток профспілок та оптимізацію умов праці для забезпечення їхніх прав та безпеки.

4.3. Актуальні питання захисту прав моряків у контексті прав людини на морі

Захист прав моряків у контексті прав людини на морі є важливою складовою міжнародної правової системи, що охоплює низку актуальних та складних питань. У зв'язку з цим, розглянемо основні напрями захисту від порушень і загроз правам людини на морі відповідно до положень Женевської декларації про права людини на морі.

1. Захист моряків від злочинного насильства та загроз життю та безпеці

(морського піратства).

Однією з найбільших загроз правам моряків у контексті прав людини на морі є піратство. Наприклад, з початку світової економічної кризи 2008 року більше ніж 200 суден з українськими моряками стали жертвами піратських атак, під час яких використовувалися автоматична зброя та артилерія. Більше 50 суден було захоплено, а майже 600 моряків взято в полон, за яких було сплачено викуп на суму близько 200 мільйонів доларів. Існує думка, що якщо ці гроші були б виплачені клани, які змагаються з піратами, то цієї суми вистачило б на повне припинення піратських нападів¹²⁸.

Також доцільно було б запропонувати мінімальне озброєння суден для підвищення рівня захисту моряків від піратських атак та укладати договори страхування на випадок таких нападів. Крім того, слід розробити ефективні заходи кримінального покарання для піратів.

2. Захист від злочинів на сексуальному ґрунті (сексуального насильства на морі).

Сексуальне насильство на морі є поширеною проблемою, що трапляється всюди, де є сексуально вразливі особи. Є свідчення сексуальних злочинів на борту пасажирських суден, зокрема круїзних ліній, які пересуваються морями та океанами, перевозючи велику кількість пасажирів. На цих судах перебувають великі громади людей, що складаються з тисяч осіб, серед яких є як пасажирів, так і працівники. Перебуваючи на морі, ці громади офіційно не охороняються державою прапора, яка має юрисдикцію. Як результат, злочини, скоєні на борту, не завжди розслідуються належним чином, і винні часто залишаються без покарання. Судноплавні компанії явно прагнуть уникнути публічного обговорення злочинної діяльності на борту своїх суден, через що важко визначити точний характер та масштаби таких злочинів. Однак, є докази існування юрисдикційного вакууму, який, ймовірно, дозволяє особам, що вчинили злочини насильства або сексуального характеру, уникнути покарання. Це також означає, що жертви

¹²⁸ Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. Науковий вісник публічного та приватного права. 2023. № 5. С. 63.

таких злочинів не мають ефективних правових механізмів для захисту своїх прав і отримання справедливості за пережите насильство¹²⁹.

Для ефективного захисту від злочинів на сексуальному ґрунті на морі слід впровадити суворіші норми контролю за безпекою на борту, зокрема створити обов'язкові системи спостереження та навчання екіпажу з питань попередження та реагування на сексуальне насильство.

3. Захист від рабства та примусової праці у рибній промисловості.

На сьогодні є переконливі докази використання рабської праці в світовій рибній промисловості, коли члени екіпажу набираються під неправдивими обіцянками, а потім змушені залишатися на борту суден протягом тривалого часу без заробітної плати та в нелюдських умовах. Рабство особливо поширене на рибальських суднах, які займаються незаконним, нерегульованим або неповідомленим промислом. Судна, що здійснюють такий промисел, можуть роками залишатися в віддалених районах, не повертаючись до портів, а їхні екіпажі виявляються замкненими на борту без можливості повернутися на сушу, до своїх домівок і родин.

У зв'язку з цим, для захисту від рабства та примусової праці у рибній промисловості необхідно посилити міжнародний контроль за діяльністю рибальських суден, зокрема через обов'язкові перевірки умов праці та моніторинг діяльності суден, що займаються незаконним або нерегульованим промислом.

4. Захист добробуту моряків та працівників морського транспорту.

Добробут моряків та працівників морського транспорту постійно перебуває під загрозою. Недостатній рівень забезпечення їхніх умов життя став особливо помітним на глобальному рівні під час пандемії COVID-19. Вплив цієї ситуації спричинив серйозну кризу в судноплавній галузі, що виявилася через недостатнє медичне забезпечення, відсутність або брак основних засобів індивідуального захисту, відмову портів властей у сприянні заміні екіпажів, обмежений доступ до суден для задоволення

¹²⁹ Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf (дата звернення: 29.07.2025).

соціальних потреб, а також нестачу важливих матеріальних ресурсів та засобів зв'язку. Добробут моряків та працівників морського транспорту постійно перебуває під загрозою. Під час пандемії COVID-19 стала очевидною глобальна нестача забезпечення їхніх потреб. Це призвело до важкої кризи у світовій судноплавній індустрії, яка виражалась у браку медичної підтримки, нестачі або відсутності засобів індивідуального захисту, відмові портових органів у змінах екіпажів, обмеженому доступі до суден для задоволення соціальних потреб і навіть у дефіциті основних матеріально-технічних засобів та комунікацій¹³⁰.

Для захисту добробуту моряків та працівників морського транспорту важливо вдосконалити міжнародні механізми забезпечення доступу до медичних послуг та соціальної підтримки, зокрема через обов'язкові умови щодо наявності медичних працівників на судах і в портах.

5. Захист прав покинутих моряків.

Зараз, через комерційні та фінансові труднощі, у умовах інтенсивної конкуренції судновласники можуть втратити можливість фінансувати свою діяльність. Їхні судна можуть виявитися неспроможними продовжувати роботу, залишатись без руху на причалах або в водах, далеко від портів реєстрації, а найгірше – далеко від домівок членів екіпажу. Крахи та банкрутства судноплавних компаній, а також розслідування й арешти суден, підозрюваних у злочинній діяльності, стають усе більш поширеними. Це призводить до того, що екіпажі опиняються в ізоляції на борту, їхні зарплати заморожуються, а вони часто стикаються з тривалими періодами відсутності свободи. У таких ситуаціях екіпажам торгових суден зазвичай відмовляють у праві зійти на берег, і вони не можуть повернутися додому. Психологічний стрес, якому вони піддаються в таких умовах, порушує їхні основні права людини. Відповідальність за захист прав моряків у таких ситуаціях лежить на державах прапора та порту, проте в багатьох випадках ці держави не виконують свої обов'язки.

¹³⁰ Савич О. С., Торопенко Д. Я. Обмеження прав моряків в умовах пандемії. Молодий вчений. 2020. №12. С. 18.

Так, За даними Міжнародної федерації транспортних працівників, яка представляє інтереси моряків на міжнародному рівні, у 2024 році було зафіксовано 3133 випадки покинутих моряків на 312 суднах¹³¹.

Тому для захисту прав покинутих моряків важливо запровадити обов'язкові механізми для швидкої репатріації та надання правової допомоги екіпажам, що опинилися в таких умовах.

6. Захист прав моряків від порушень у різноманітності, рівності та інклюзивності.

Сьогодні зростає усвідомлення важливих питань, пов'язаних із різноманітністю, рівністю та інклюзивністю у морській галузі, зокрема у сфері праці та зайнятості. Спостерігається збільшення випадків дискримінації на основі статі, раси, релігії та інших ознак, а також дискримінація щодо жінок, лесбійок, гомосексуалістів, бісексуалів та трансгендерних працівників. Морський сектор є висококомплексним і міжнародним, а також традиційно залишається домінуючим чоловічим робочим середовищем, в якому працюють люди різних расових та релігійних груп. На жаль, реальна різноманітність не призводить до створення середовища рівності. Насправді, ситуація виглядає зовсім інакше. Нерівність є очевидною реальністю, що відображається в практиці найму на морі, де судноплавні компанії часто обирають найменш оплачувану робочу силу¹³².

Для захисту прав моряків у питаннях різноманітності, рівності та інклюзивності необхідно створити міжнародні механізми, що гарантують рівний доступ до робочих місць незалежно від статі, раси, релігійних переконань чи сексуальної орієнтації. зазнали дискримінації або порушень на робочому місці.

7. Захист дитячої праці на морі.

За оцінками, близько 20 тисяч дітей віком до 18 років, які перебувають у вразливому становищі, працюють у морській галузі. Хоча деякі з них

¹³¹ Смоленко В. І. Ситуація abandoned моряків: невимовні жертви та їхні боротьби. URL: <https://news-hub.net.ua/situaciia-abandoned-moriakiv-nevimovni-zertvi-ta-yixni-borotbi>

¹³² Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf (дата звернення: 29.07.2025).

наближаються до дорослого віку, відсутність належного захисту, неповага до їхніх прав і порушення стандартів безпеки залишаються серйозною проблемою. Відомо, що деякі з цих дітей потрапили в рабство, але навіть ті, хто не є рабами, часто працюють в умовах, що можна вважати примусовою працею. Більшість таких дітей залучені до рибальства, яке є однією з найнебезпечніших галузей праці у світі. До серйозних порушень прав людини належать не лише фізичне насильство та загроза життю і здоров'ю, але й позбавлення базових прав, які сприяють покращенню умов життя, зокрема, права на освіту.

Для захисту дітей від експлуатації на морі необхідно вжити суворі заходи щодо заборони дитячої праці у рибній промисловості, зокрема шляхом впровадження ефективних механізмів моніторингу та контрольних органів.

8. Захист від незаконної змішаної міграції на морі.

Термін «незаконна змішана міграція» охоплює різноманітні форми переміщення: від економічних мігрантів, які шукають кращі умови життя для себе та своїх родин, до біженців, що втікають від серйозних загроз у своїх країнах і звертаються за захистом через притулок, а також осіб, яких продають злочинні групи для примусової праці, включаючи сексуальну експлуатацію. Проблеми прав людини, пов'язані з ростом незаконної змішаної міграції на морі, охоплюють питання контрабанди та торгівлі людьми, де злочинці експлуатують вразливі групи та зловживають фізичною безпекою осіб, які перебувають у морських просторах. Згідно з морським правом, всі моряки зобов'язані надавати допомогу тим, хто опинився в небезпеці на морі, незалежно від їхнього міграційного статусу¹³³.

Для захисту від незаконної змішаної міграції на морі необхідно посилити міжнародне співробітництво між державами та судноплавними компаніями для ефективної боротьби з контрабандою та торгівлею людьми. Крім того, важливо створити механізми для негайного надання допомоги

¹³³ Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf (дата звернення: 29.07.2025).

особам, що знаходяться в небезпеці, незалежно від їх міграційного статусу, та забезпечити безперешкодний доступ до притулку і правової допомоги для біженців.

Таким чином, захист прав моряків на морі є важливою частиною забезпечення прав людини на глобальному рівні. Проблеми, з якими стикаються моряки, включають піратство, рабство, сексуальне насильство, а також дискримінацію та порушення їхніх основних прав. Для покращення ситуації необхідно посилити міжнародне співробітництво, впровадити ефективні правові механізми та покращити умови праці та безпеки моряків у морській індустрії.

ВИСНОВКИ

Підводячи підсумок, можна зробити наступні висновки.

1. В роботі з'ясовано, що права моряків є невід'ємною частиною загальної системи прав людини, що охоплює основні свободи та гарантії, наприклад, захист від дискримінації, насильства та забезпечення медичної допомоги. Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві», Кодекс стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків та інші правові акти спрямовані на посилення безпеки та захисту моряків від зловживань і небезпечних умов праці. Женевська декларація 2022 року підкреслює універсальність прав людини на морі, що забезпечує рівність і доступ до прав для всіх людей, незалежно від юрисдикційних та географічних бар'єрів.

У результаті роботи доведено, що незважаючи на те, що права моряків є невід'ємною частиною загальних прав людини, спостерігаються порушення прав людей, які перебувають у морі, серед яких: насильство та загроза життю й безпеці, сексуальні злочини, рабство та примусова праця в рибальстві, порушення трудових прав у морському судноплавстві, загрози добробуту моряків та працівників морського транспорту, покинуті моряки, порушення принципів різноманіття, рівності та інклюзивності, дитяча праця, незаконна міграція та торгівля людьми, піратство та терористичні акти.

2. У роботі розглянуто питання правового регулювання праці моряків як комплексної системи норм, що забезпечують баланс між інтересами роботодавців і працівників на міжнародному та національному рівнях.» 2006 року, яка об'єднує та оновлює норми щодо трудових прав моряків. Правові механізми соціального захисту моряків включають міжнародні та національні правові норми, що спрямовані на забезпечення їхніх прав, безпеки та добробуту під час виконання трудових обов'язків. Одним із основних інструментів є Конвенція МОП «Про працю в морському судноплавстві» 2006 року, яка гарантує право моряків на медичне обслуговування, соціально-побутове забезпечення та компенсацію за травми

чи хвороби. Судновласники зобов'язані забезпечити моряків належним медичним обслуговуванням і матеріальною допомогою у разі виробничих травм або смерті.

З 7 по 11 квітня 2025 року в Женеві відбулося п'яте засідання Спеціального тристороннього комітету Міжнародної організації праці. Представники урядів, моряків та судновласників, що працюють в глобальній судноплавній галузі, погодили низку змін до Конвенції про працю в морському суднопластві 2006 року, які набудуть чинності у грудні 2027 року. Ці поправки включають такі важливі аспекти:

- 1) посилення захисту моряків від будь-якого виду насильства та домагань на борту суден;
- 2) визнання моряків як «ключових працівників» глобальної економіки;
- 3) покращення прав моряків на звільнення з борту в разі необхідності для їхнього здоров'я та благополуччя;
- 4) підтримка переміщення моряків для репатріації без будь-якої дискримінації;
- 5) забезпечення справедливого ставлення до моряків у випадку морських катастроф чи затримання їх за підозрою в скоєнні злочинів;
- 6) обов'язкова наявність на борту суден актуальної медичної інформації та рекомендацій.

Таким чином, права моряків є невід'ємною складовою частиною загальної концепції прав людини на морі. Міжнародні організації, що займаються питаннями мореплавства, висловлюють стурбованість фактом порушення прав людини на судах торговельного флоту та активно працюють над створенням механізмів захисту цих прав. одна з причин відсутності належного захисту прав людини на морі полягає в явному розриві між правами людини та морським правом.

3. В обов'язки моряків входить:

- 1) забезпечення безпеки (безпека людей на борту, збереженням судна та навколишнього середовища, управління технічними і експлуатаційними

системами судна).

2) забезпечення безпеки під час вахтового служби (кожен член екіпажу, який несе вахту, повинен володіти належними кваліфікаціями та навичками, що підтверджуються відповідними дипломами та свідоцтвами. Під час вахтової служби моряки повинні бути готовими до виконання обов'язків, пов'язаних з управлінням судном, навігацією, контролем за станом судових систем, а також наданням першої медичної допомоги у випадку необхідності.

3) забезпечення безпеки в умовах аварійних ситуацій (організація аварійного евакуаційного процесу, підтримка системи зв'язку в умовах надзвичайних ситуацій, а також надання першої допомоги постраждалим).

4) обов'язок дотримуватись норм щодо запобігання забрудненню моря (правильна утилізацію відходів, зокрема нафти, хімічних речовин та інших шкідливих матеріалів, а також контроль за забрудненням, яке може виникнути внаслідок аварій чи технічних несправностей).

5) обов'язок щодо контролю за технічним станом судна (забезпечити належне технічне обслуговування судових систем, таких як двигуни, електричні мережі, системи управління судном та інші важливі компоненти).

Далі відзначимо, що на 108-й сесії Комітету з безпеки Міжнародної морської організації було ухвалено проєкт змін до Кодексу стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків, що був прийнятий 7 липня 1995 року. Ці зміни спрямовані на боротьбу з різними формами знущань і домагань у морському секторі, зокрема сексуальним насильством і сексуальними домаганнями. Зміни були внесені до таблиці (Мінімальні вимоги до компетентності в сфері особистої безпеки та соціальної відповідальності) Кодексу ПДНВ – 95. Вони встановлюють нові обов'язкові мінімальні вимоги до підготовки моряків, спрямовані на надання їм знань і розуміння щодо насильства, домагань, зокрема сексуальних, расової належності, а також інструкцій, як запобігати таким інцидентам та реагувати на них.

Поправки також внесено до частини А розділу VI Кодексу ПДНВ «Стандарти відносно функцій, які стосуються надзвичайних ситуацій, техніки безпеки, охорони судна, медичного догляду та виживання».

Крім того, положеннями пункту 2 розділу A-VI/1 глави VI Кодексу ПДНВ встановлено, що моряки, які працюють або зайняті на судні на будь-якій посаді, пов'язаній з виконанням обов'язків щодо безпеки або запобігання забрудненню під час експлуатації судна, до призначення їм будь-яких обов'язків на судні повинні отримати відповідну схвалену початкову підготовку або інструктаж з: способів особистого виживання; протипожежної безпеки та боротьби з пожежею; надання елементарної медичної допомоги; особистої безпеки та громадських обов'язків.

4. В роботі досліджено сучасний стан соціального захисту моряків, що стикається з численними викликами, серед яких відсутність єдиного міжнародного правового регулювання, що призводить до нерівномірного застосування міжнародних стандартів і створює можливості для експлуатації моряків.

З'ясовано, що однією із серйозних проблем є поширення суден під «зручним прапором», що знижує соціальні стандарти та обмежує ефективність контролю за умовами праці. Також, недостатня увага до виконання фінансових зобов'язань судовласників, слабкий захист прав моряків через малу активність профспілок та високу вартість адвокатських послуг ускладнюють відстоювання прав моряків та підвищені фізичні та психологічні навантаження на членів екіпажів.

Стратегічні напрями розвитку системи соціального захисту моряків включають удосконалення міжнародних стандартів, покращення контролю за соціальними гарантіями, створення механізмів для ефективної медичної допомоги та підтримки профспілок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агавердієва Х. Ф., Іванісов О. В., Лебединська О. С. Соціальне забезпечення і соціальний захист: взаємозв'язок зазначених категорій. *Norwegian Journal of development of the International Science*. 2018. № 17. С. 8-11.
2. Барабаш О. В., Яцків Д. С. Інформаційні права як складова четвертого покоління прав людини. *Часопис Київського університету права*. 2021. №1. С. 27-31.
3. Барабаш О. О. Четверте покоління прав людини: загальнотеоретична характеристика. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2016. № 837. С. 213-217.
4. Белогубова О. А. Колізійно-правове регулювання праці моряків. *Міжнародні читання присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П.Є. Казанського: матеріали Міжнародної конференції*. Одеса, 2010. С. 364-366.
5. Белогубова О. О. Юрисдикційні проблеми регулювання трудових відносин моряків з іноземним елементом на суднах під «зручним прапором». *Митна справа*. 2015. № 1. С. 8-14.
6. Буланович П. Г. Манільські виправлення. Чого чекати українським мореплавцям? URL: <https://ua.sudohodstvo.org/manilskie-popravki-chego-zhdat-ukrainskim-morehodam> (дата звернення: 25.08.2025).
7. Волошина С. М. Зведена конвенція про працю в морському судноплавстві як правовий базис регулювання безпеки та гігієни праці моряків. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. Вип. 46. С. 156-161.
8. Головка С. Г., Бондаренко Д. Ю. Генеза прав і свобод людини як складових сучасної правової системи. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2023. № 3. С. 22-26.
9. Денисова Г. А. Конвенції МОП під кілем. Захист прав моряків: на шляху до гармонізації законодавства. URL: https://zib.com.ua/ua/print/134374-zahist_prav_moryakiv_na_shlyahu_do_garmonizacii_zakonodavstv.html (дата

- звернення: 04.07.2025).
10. Деякі питання присвоєння звань особам командного складу морських суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 року № 1499: офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п> (дата звернення: 25.08.2025).
 11. Єлєзаров О. П. Деякі аспекти правового захисту праці моряків за міжнародним і національним законодавством. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2016. Вип. 3. С. 132-135.
 12. Єфіменко Ю. О. Проблема визначення статусу капітана морського судна. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. №2. С. 155-157.
 13. Єфіменко Ю. О. Реалізація владних повноважень капітана в підтриманні правопорядку та безпеки на борту торговельного судна. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2019. Вип. 55(2). С. 151-156.
 14. Женевська декларація про права людини на морі від 01.03.2022 року: офіційний сайт порталу Права людини на морі. URL: https://www.humanrightsatsea.org/sites/default/files/media-files/2023-07/GDHRAS_UKRAINIAN_Version_Updated_July_2023.pdf (дата звернення: 29.07.2025).
 15. Загальна декларація прав людини від 10.12.1948 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015 (дата звернення: 02.07.2025).
 16. Іванків І. Б. Відмінні ознаки прав людини третього покоління. *Наукові записки НаУКМА*. 2016. Т. 181. С. 54-57.
 17. Іванова А. В. Забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна як елемент системи контролю держави порту. *Альманах міжнародного права*. 2021. Вип. 25. С. 86-94.
 18. Іванова А. В., Півторак Г. Ф. Забезпечення рівних можливостей у сфері праці жінок на флоті. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Вип. 6. С. 294-299.
 19. Ісаєнко Ю. О., Коваль Т. В. Концепція поколінь прав людини: загальна

- характеристика. *Актуальні проблеми природничих і гуманітарних наук у дослідженнях молодих учених «Родзинка – 2019»*. 2019. Вип. 1. С. 26-27.
20. Ківалов С. В. Конвенція МОП 2006 року про працю в морському судноплаванні: шлях до ратифікації. *Lex portus*. 2019. № 4. С. 7-27.
21. Кодекс законів про працю України: Закон України від 10.12.1971 року № 322-VIII: офіційний портал Верховної Ради України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08> (дата звернення: 29.08.2025).
22. Кодекс стандартів підготовки, дипломування та несення вахти моряків від 07.07.1995 року: офіційний сайт Національного університету Сінгапуру. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1995-STCW.pdf> (дата звернення: 28.08.2025).
23. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 року № 176/95-ВР: офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 25.08.2025).
24. Конвенція МОП «Про безперервність зайнятості моряків» №145 від 28.10.1976 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_053 (дата звернення: 25.08.2025).
25. Конвенція МОП «Про дискримінацію в галузі праці та занять» №111 від 25.06.1958 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_161 (дата звернення: 20.08.2025).
26. Конвенція МОП «Про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків» №134 від 30.10.1970 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_115 (дата звернення: 03.07.2025).
27. Конвенція МОП «Про мінімальний вік допуску дітей на роботу у море» №58 від 24.10.1936 року: офіційний сайт МОП. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312203:NO (дата звернення: 26.08.2025).
28. Конвенція МОП «Про мінімальні норми на торговельних судах» №147

- від 29.10.1976 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052 (дата звернення: 24.08.2025).
- 29.Конвенція МОП «Про мінімальні норми соціального забезпечення» №102 від 28.06.1952 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_011 (дата звернення: 05.07.2025).
- 30.Конвенція МОП «Про найм та працевлаштування моряків» №179 від 22.10.1996 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048 (дата звернення: 05.07.2025).
- 31.Конвенція МОП «Про пенсії морякам» №71 від 28.06.1946 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_220 (дата звернення: 02.07.2025).
- 32.Конвенція МОП «Про працевлаштування моряків» №9 від 10.07.1920 року: офіційний сайт МОП. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:12100:2801768880350::NO::P12100_SHOW_TEXT:Y: (дата звернення: 24.08.2025).
- 33.Конвенція МОП «Про працю у морському судноплавстві» від 23.02.2006 року: офіційний сайт Міністерства розвитку громад та територій України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf> (дата звернення: 05.07.2025).
- 34.Конвенція МОП «Про репатріацію моряків» №23 від 23.06.1926 року: офіційний сайт МОП. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0:NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312168:NO (дата звернення: 26.08.2025).
- 35.Конвенція МОП «Про робочий час моряків і склад суднового екіпажу» №180 від 22.10.1996 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_049 (дата звернення: 26.08.2025).
- 36.Конвенція МОП «Про соціальне забезпечення моряків (переглянута)» №165 від 09.10.1987 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_282 (дата звернення:

05.07.2025).

37. Конвенція МОП «Про соціальне забезпечення моряків» №70 від 28.06.1946 року: офіційний сайт МОП. URL: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=1000:12100:2801768880350::NO::P12100_SHOW_TEXT:Y: (дата звернення: 03.07.2025).
38. Конвенція МОП «Про соціально-побутове обслуговування моряків у морі та в порту» №163 від 24.09.1987 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_150 (дата звернення: 25.08.2025).
39. Конвенція МОП «Про трудові договори моряків» №22 від 24.06.1926 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_193 (дата звернення: 26.08.2025).
40. Конвенція МОП «Про щорічні оплачувані відпустки морякам» №146 від 29.10.1976 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_268 (дата звернення: 25.08.2025).
41. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219 (дата звернення: 27.08.2025).
42. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 10.03.1988 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220 (дата звернення: 07.07.2025).
43. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20.10.1972 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137 (дата звернення: 26.08.2025).
44. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року від 01.01.1982 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219 (дата звернення: 06.07.2025).
45. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 року № 254к/96-ВР: офіційний портал Верховної Ради України. URL:

- <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 25.08.2025).
- 46.Костиря О. В. Міжнародно-правовий захист прав моряків у контексті прав людини на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: матеріали XVIII Міжнародної науково-практичної конференції НУОМА*. Одеса: НУОМА, 2025. С. 93-96.
 - 47.Костиря О. В. Роль міжнародної морської організації в кодифікації міжнародного морського права. *Держава та регіони*. 2020. № 4. С. 95-100.
 - 48.Костиря О. В., Півторак Г. Ф. Історичний розвиток діяльності Міжнародної Організації Праці з соціального захисту моряків. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2022. Вип. 57. С. 115-119.
 - 49.Кофман Б. Я. Покоління прав людини та їх вплив на становлення і трансформацію конституційно-правового статусу людини і громадянина. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2019. № 5. С. 29-37.
 - 50.Кохановський В. О. Систематизація прав людини на покоління у доктрині права і міжнародних документах та її вплив на сучасний розвиток немайнових прав у цивільному праві України. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. 2023. Т. 34(73). № 1. С. 20-27.
 - 51.Кочерев О. С. Система дипломування судноводіїв у галузі морського, зокрема річкового, судноплавства України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2021. № 3(1). С. 77-81.
 - 52.Крисюк Ю. П. Генеза розвитку поколінь прав людини. *Перспективи законодавчого закріплення та реалізації четвертого покоління прав людини в національному та зарубіжному законодавстві*. 2021. Вип. 1. С. 26-29.
 - 53.Кузьменко В. С., Гузь А. М., Кузьменко О. Ю. Особливості проведення інструктажів з питань охорони праці на морському судні. *Науковий журнал «Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського»*. 2024. №2. С. 291-297.

54. Кузьменко В. С., Кузьменко О. Ю. Основи охорони праці на морському транспорті. *Системи управління, навігації та зв'язку*. 2024. №76. С. 169-172.
55. Кукшинова О. О., Чербаджи Н. І. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Вісник Запорізького національного університету*. 2017. № 2. С. 84-91.
56. Маланчук Т. В., Корощенко К. Р. Четверте покоління прав людини – погляд з 21 століття. *Молодий вчений*. 2022. № 6. С. 90-93.
57. Маларьова Н. О. Роль впливу міжнародної морської організації на стан безпеки морського судноплавства. *Морські дослідження Дунайського регіону: молодь, наука, інновації*. 2022. Вип. 1. С. 91-94.
58. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 25.06.2010 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052 (дата звернення: 25.08.2025).
59. Манукян В. І. Страсбурзьке право. Європейський суд з прав людини. Теорія, принципи, практика. Київ: Норма права, 2023. 596 с.
60. Мартинюк О. В., Шеремет Я. С. Правова природа четвертого покоління прав людини. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 8. С. 72-75.
61. Мельник Н. В., Савайда О. І., Здреник І. В. Історичні періоди становлення і розвитку прав людини: міжнародно-правовий аспект. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 3. С. 52-56.
62. Мельник О. М. Аспекти забезпечення безпеко-орієнтованого функціонування морського транспорту. *Вісник ХНТУ*. 2023. №3. С. 44-52.
63. Миронюк А. І. Особливості діяльності Міжнародної морської організації. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 223-234.
64. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053t (дата звернення:

05.07.2025).

65. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009 (дата звернення: 05.07.2025).
66. Міжнародна конвенція про вантажну марку від 05.04.1966 року. URL: офіційний портал Верховної Ради України https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/en/896_007 (дата звернення: 05.07.2025).
67. Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі від 01.11.1974 року: офіційний сайт Бібліотеки Арктичного порталу. URL: https://library.arcticportal.org/1696/1/SOLAS_consolidated_edition2004.pdf (дата звернення: 05.07.2025).
68. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053 (дата звернення: 25.08.2025).
69. Міжнародна конвенція про рятування від 28.04.1989 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045 (дата звернення: 26.08.2025).
70. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 року: офіційний сайт компанії RISE. https://rise.odessa.ua/texts/Kodeks_OSPSe.php3 (дата звернення: 06.07.2025).
71. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення від 04.11.1993 року: офіційний сайт ІМО. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.741(18).pdf) (дата звернення: 26.08.2025).
72. Міжнародний кодекс про рівні шуму на суднах від 30.11.2012 року: офіційний сайт компанії RISE. URL: https://rise.odessa.ua/texts/MSC337_91.php3 (дата звернення: 27.08.2025).
73. Міжнародний пакт про громадянські і політичні права від 16.12.1966 року:

- офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043 (дата звернення: 03.07.2025).
74. Міжнародний пакт про економічні, соціальні і культурні права від 16.12.1966 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042 (дата звернення: 03.07.2025).
75. Міхеєв О. І., Лопатюк С. П., Велигдан Н. В. Державні питання щодо надійного соціального захисту українських моряків. *Науковий вісник льотної академії*. 2017. №1. С. 266-270.
76. Наливко Н. В., Пузанова Г. Й. Соціальний захист моряків як об'єкт правового регулювання. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. №12. С. 187-190.
77. Несинова С. В., Князева Ю. С. Нове покоління прав людини: сучасні проблеми класифікації. *Вісник Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля*. 2015. № 2. С. 36-42.
78. Новікова О. В., Вершиніна К. Л. Особливості захисту прав українських моряків у відносинах з іноземними роботодавцями. *Юридична газета*. 2015. №39. С. 14-15.
79. Ольховик Л. А., Буй О. С. Міжнародно-правове регулювання праці моряків. *Порівняльно-аналітичне право*. 2018. № 2. С. 386-388.
80. Палант Б. О. Білль про права. Київ: ЦУЛ, 2021. 272 с.
81. Переверзєва О. С., Омельченко Н. В. Міжнародно-правові стандарти прав людини на морі: перспективи розвитку в Україні. *Юридичний вісник*. 2023. № 4. С. 123-129.
82. Підпала І. В. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті: дис. канд. юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2015. 202 с.
83. Підпала І. В. МОП – найбільший регулятор трудових відносин моряків. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2020. Вип. 6. С. 56-61.
84. Підпала І. В. Моряк як суб'єкт міжнародного трудового права. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2021. Вип. 1. С. 44-52.

85. Підпала І. В. Поняття та загальна характеристика моряка як суб'єкта морського екіпажу. *Вісник Запорізького національного університету*. 2012. №5. С. 106-115.
86. Підпала І. В. Сучасні тенденції соціального захисту моряків за національним та міжнародним законодавством. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2023. № 5. С. 60-64.
87. Політанський В. С., Ритова В. О., Хоменко А. В. Покоління прав людини як виклик для правового регулювання суспільства. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 52(1). С. 45-47.
88. Постанова Верховного Суду України від 12 листопада 2018 року, справа № 510/606/18: офіційний сайт Єдиного державного реєстру судових рішень. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/78011276> (дата звернення: 04.10.2025).
89. Постанова Верховного Суду України від 17 листопада 2023 року, справа № 946/1903/20: офіційний сайт юридичного інтернет ресурсу Протокол. URL: https://protocol.ua/ua/postanova_ktss_vp_vid_17_11_2023_roku_u_spravi_946_1903_20 (дата звернення: 01.10.2025).
90. Постанова Верховного Суду України від 19 травня 2021 року, справа № 501/1350/17: офіційний сайт порталу LIGA. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/C030754> (дата звернення: 03.10.2025).
91. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства: затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 року № 545: офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04> (дата звернення: 28.08.2025).
92. Про охорону праці: Закон України від 14.10.1992 року № 2694-XII: офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2694-12> (дата звернення: 25.08.2025).
93. Результати реформи дипломування моряків, зокрема 100 тис виданих кваліфікаційних документів. URL: <https://marad.gov.ua/ua/news/rezultati-reformi-diplomuvannya-moryakiv-zokrema-100-tis-vidanih-kvalifikacijnih->

- dokumentiv (дата звернення: 25.08.2025).
- 94.Рекомендація МОП «Щодо безперервності зайнятості моряків» №154 від 28.10.1976 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_267 (дата звернення: 25.08.2025).
 - 95.Рекомендація МОП «Щодо заробітної плати моряків, робочого часу та складу суднового екіпажу» №187 від 22.10.1996 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_290 (дата звернення: 26.08.2025).
 - 96.Савич О. С., Торопенко Д. Я. Обмеження прав моряків в умовах пандемії. *Молодий вчений*. 2020. №12. С. 15-18.
 - 97.Сергєєв Ю. В. Правове регулювання праці та захист прав українців моряків. *Судноплавство*. 2008. №4-5. С. 72-73.
 - 98.Сергєєв Ю. В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. *Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новачії: колективна монографія*. Львів: Ліга-Прес, 2021. С. 550-581.
 - 99.Сергійчик В. О. Наслідки введення в дію Манільських поправок до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (Конвенції STCW) для моряків України. *Lex portus*. 2017. № 2. С. 198-209.
 100. Смоленко В. І. Ситуація abandoned моряків: невимовні жертви та їхні боротьби. URL: <https://news-hub.net.ua/situaciia-abandoned-moriakiv-nevimovni-zertvi-ta-yixni-borotbi> (дата звернення: 04.10.2025).
 101. Статут Міжнародної організації праці від 28.06.1919 року: офіційний сайт МОП. URL: <https://www.refworld.org/legal/agreements/ilo/1919/en/47521> (дата звернення: 03.07.2025).
 102. Статут Організації Об'єднаних Націй і Статут Міжнародного Суду від 26.06.1945 року: офіційний портал Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010/stru (дата звернення:

- 29.08.2025).
103. Тішко Д. А. Міжнародно-правові стандарти регулювання праці моряків. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. Вип. 57. С. 250-255.
 104. Bercedo D. R., Urkullu A. C. Security of seafarers in the maritime labour convention, 2006 ILO (MLC). *Actual Problems of Transport Medicine*. 2011. №3(25). P. 12-19.
 105. Daisy Ree Castillon, Jureeze Phoebe Castillon, and Drew Wyatt Castillon vs. Magsaysay Mitsui Osk Marine, Inc. And/or Francisco D. Menor And/or Mol Ship Management Co., LTD., Respondents. Case G.R. №234711, March 02, 2020. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/66406> (дата звернення: 03.10.2025).
 106. Fair Shipping Corp. vs. Medel. Case G.R. №177907. Aug 29, 2012. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/fair-shipping-corp-v-medel> (дата звернення: 29.09.2025).
 107. Klein N. Geneva Declaration on Human Rights at Sea: An Endeavour to Connect Law of the Sea and International Human Rights Law. URL: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4186970 (дата звернення: 28.08.2025).
 108. Lemuel Deocampo (petitioner) against Seacrest Maritime Management, Inc., Nordic Tankers Marine A/S Denmark, and Geziel De Guzman (respondents). Case G.R. №236570, June 14, 2021. URL: <https://elibrary.judiciary.gov.ph/thebookshelf/showdocs/1/67519> (дата звернення: 01.10.2025).
 109. Maritime Safety Committee (MSC 107), 31 May-9 June 2023. URL: <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-107th-session.aspx> (дата звернення: 28.08.2025).
 110. Meco Manning and Crewing Services, Inc. vs. Cuyos. Case G.R. №222939. Jul 3, 2019. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/meco-manning-crewing-services-inc-v-cuyos> (дата звернення: 02.10.2025).
 111. OSG Shipmanagement Manila, Inc., Michaelmar Shipping Services, Inc., and/or Ma. Cristina Paras, Petitioners, vs. Victorio B. De Jesus, respondent.

- Case G.R. №207344, November 18, 2020. URL: https://lawphil.net/judjuris/juri2020/nov2020/gr_207344_2020.html (дата звернення: 01.10.2025).
112. Philippine Transmarine Carriers, Inc. vs. Cristino. Case G.R. №188638. Dec 9, 2015. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/philippine-transmarine-carriers-inc-v-cristino> (дата звернення: 29.09.2025).
113. Vasak K. Human Rights: A Thirty-Year Struggle: the Sustained Efforts to Give Force of the Universal Declaration of Human Rights. *UNESCO Courier*. №. 11. 1977. P. 29-32.
114. Westminster Seafarer Management Philippines, Inc. vs. Raz. Case G.R. №249344. Apr 5, 2022. URL: <https://jur.ph/jurisprudence/digest/westminster-seafarer-management-philippines-inc-v-raz> (дата звернення: 01.10.2025).